

АНЕКС I

[PART-FCL]

ГЛАВА А
ОПШТИ ЗАХТЕВИ**FCL.001 Надлежна ваздухопловна власт**

У смислу овог анекса, надлежна ваздухопловна власт је она коју је одредила држава чланица и којој лице подноси захтев за издавање пилотских дозвола, припадајућих овлашћења или сертификата.

FCL.005 Примена

Анекс I успоставља захтеве за издавање пилотских дозвола и припадајућих овлашћења и сертификата и услове њиховог важења и коришћења.

FCL.010 Дефиниције

За потребе овог анекса, примењују се следеће дефиниције:

„**Акробатско летење**” означава намерно изведене маневре ваздухоплова у којима долази до наглих промена положаја, правца и брзине ваздухоплова, који нису неопходни за уобичајен лет или за обуку која се изводи у циљу стицања дозвола и овлашћења, осим за овлашћење за акробатско летење.

„**Авион**” означава ваздухоплов тежи од ваздуха са моторним погоном и фиксним крилима, који се у ваздуху одржава на основу аеродинамичке реакције на крилима.

„**Авион за чије је управљање потребан и копилот**” означава тип авиона за чије је управљање потребан и копилот, како је дефинисано у летачком приручнику или у потврди о оспособљености за обављање јавног авио-превоза (АОС).

„**Ваздухоплов**” је свака направа која се одржава у атмосфери користећи реакције ваздуха осим реакција ваздуха од земљине површине.

„**Вођење лета**” означава константну примену добре процене, знања, вештина и ставова како би се испунили летачки циљеви.

„**Ваздушни брод**” означава ваздухоплов на моторни погон лакши од ваздуха, са изузетком ваздушних бродова који користе топли ваздух, који су у смислу овог анекса сврстани под дефиницију балона.

„**Балон**” означава ваздухоплов лакши од ваздуха, без моторног погона, који се одржава у ваздуху користећи гас или други извор топлоте. У смислу овог анекса, ваздушни брод који користи топли ваздух, иако има моторни погон, такође се сматра балоном.

„**Уређај за основну инструменталну обуку (BITD)**” означава уређај за обуку на земљи који представља ученичку пилотску станицу за одређену класу авиона. Могу да се користе инструментални панели и команде лета са опружним оптерећењем, које обезбеђују минималне услове за обуку процедуралних аспеката инструменталног летења.

„**Категорија ваздухоплова**” означава категоризацију ваздухоплова према специфицираним основним карактеристикама, нпр. авион, ваздухоплов са вертикалним узлетањем, хеликоптер, ваздушни брод, једрилица, слободан балон.

„**Класа авиона**” означава категоризацију авиона са једним пилотом за чије управљање није потребно овлашћење за летење на типу авиона.

„**Класа балона**” означава категоризацију балона узимајући у обзир средства за генерисање узгона која се користе за одржавање балона у ваздуху.

„Јавни авио-превоз“ означава транспорт путника, робе или поште који се обавља уз плаћање накнаде или закупнине.

„Оспособљеност“ означава комбинацију вештина, знања и ставова неопходних за извршавање задатака према прописаном стандарду.

„Елемент оспособљености“ је активност која одређује задатак који има почетну и завршну радњу, које јасно дефинишу ограничења и уочљиви резултат.

„Јединица оспособљености“ означава одређену функцију која се састоји из више елемената оспособљености.

„Копилот“ означава пилота који врши послове везане за управљање ваздухопловом, који су различити од послова вође ваздухоплова (*PIC*), на ваздухопловима који захтевају више од једног пилота, осим пилота који се налази на обуци за стицање дозволе или овлашћења.

„Маршрутни лет“ означава лет између тачке полетања и тачке слетања који прати припремљену планирану руту и користи стандардне навигационе процедуре.

„Копилот са правом летења у фази крстарења“ означава пилота који замењује копилота на његовим дужностима за команди током фазе крстарења у операцијама са више пилота изнад нивоа лета *FL 200*.

„Налет на обуци са инструктором“ означава време летења или време летења по инструментима на уређају за симулирање летења током којег лице добија летачке инструкције од стране одговарајуће ауторизованог инструктора.

„Грешка“ означава радњу или пропуштање радње од стране летачке посаде која води ка одступању од организационих или летачких намера или очекивања.

„Управљање грешкама“ означава процес откривања и реаговања на грешке одговарајућим мерама које смањују или елиминишу последице грешака, могућност настанка грешака или нежељених стања ваздухоплова.

„Уређај за потпуно симулирање летења (FFS)“ означава потпуну реплику одређеног типа или производа, модела или серије пилотских кабина ваздухоплова, укључујући уграђену комплетну опрему и рачунарске програме неопходне да репрезентују ваздухоплов на земљи и у летачким операцијама, визуелни систем који омогућава прегледност изван пилотске кабине и систем који покреће уређај за потпуно симулирање летења којим се обезбеђује реално преношење сила које делују на ваздухоплов.

„Време летења“:

– за авионе, моторне једрилице – *TMG* и ваздухоплове са вертикалним узлетањем – означава укупно време од тренутка првог покретања ваздухоплова у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета;

– за хеликоптере – означава укупно време од тренутка почетка окретања лопатица главног ротора до тренутка њиховог потпуног заустављања на крају лета;

– за ваздушне бродове – означава укупно време од тренутка када је ваздушни брод ослобођен везе са платформом у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета и његовог везивања на платформи;

– за једрилице – означава укупно време од тренутка када једрилица започиње залет у циљу полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета;

– за балоне – означава укупно време од тренутка када се корпа одвоји од земље у циљу полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета.

„Време летења по правилима инструменталног летења (IFR)“ означава укупно време летења током којег се ваздухопловом управља по правилима инструменталног летења.

„Тренажер летења (FTD)“ означава потпуну реплику одређених ваздухопловних типова инструмената, опреме, панела и система управљања у отвореној или затвореној пилотској кабини ваздухоплова, укључујући комплетну опрему и рачунарске програме неопходне да репрезентују ваздухоплов на земљи и у летачким операцијама, до крајњих могућности система инсталираних у тренажеру. Визуелни систем и систем за покретање уређаја за симулирање летења који обезбеђују реално преношење сила нису неопходни, осим у случају хеликоптерског *FTD* нивоа градације 2 или 3, где се захтева постојање визуелних система.

„Уређај за обуку летачко-навигационих процедура (FNPT)“ означава уређај за обуку који представља пилотску

кабину ваздухоплова, укључујући опрему и рачунарске програме неопходне да прикажу тип или класу ваздухоплова у току његовог коришћења у ваздуху, у оној мери у којој ти системи функционишу и у ваздухоплову.

„Група балона“ означава категоризацију балона, узимајући у обзир величину или капацитет куполе балона.

„Хеликоптер“ означава ваздухоплов који је тежи од ваздуха и који се одржава у ваздуху на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном или више покретаних ротора на одговарајућој вертикалној оси.

„Време летења по инструментима на ваздухоплову“ означава време током којег пилот управља ваздухопловом у лету ослањајући се искључиво на инструменте.

„Време летења по инструментима на уређају за симулирање летења“ означава време летења током обуке пилота на уређају за симулирање летења (*FSTD*).

„Време летења по инструментима“ означава време летења по инструментима на ваздухоплову или време летења по инструментима на уређају за симулирање летења.

„Операције са више пилота“:

– за авионе – означава операције које захтевају најмање два пилота који су обучени за сарадњу вишечлане посаде, на авионима који су сертификовани за летење са више пилота или на авионима који су сертификовани за летење са једним пилотом;

– за хеликоптере – означава операције које захтевају најмање два пилота који су обучени за сарадњу вишечлане посаде на хеликоптерима који су сертификовани за летење са више пилота.

„Сарадња вишечлане посаде (MCC)“ означава рад летачке посаде као тима у коме чланови међусобно сарађују предвођени *PIC*.

„Ваздухоплов са више пилота“:

– за авионе – означава авионе који су сертификовани за летење са посадом од најмање два пилота;

– за хеликоптере, ваздушне бродове и ваздухоплове са вертикалним узлетањем – означава тип ваздухоплова за чије управљање се захтева и копилот, како је дефинисано у летачком приручнику или у потврди о оспособљености за обављање јавног авио-превоза (*AOC*) или еквивалентном документу.

„Нол“ означава период између завршетка грађанског сумрака и почетка грађанског свитања, или други временски период између заласка и изласка сунца, који може да пропише надлежна власт државе чланице.

„Други уређаји за обуку (OTD)“ означавају помоћне уређаје, осим уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажера летења (*FTD*) и уређаја за обуку летачко-навигационих процедура (*FNPT*), који обезбеђују обуку у ситуацијама када није неопходна комплетна симулација пилотске кабине.

„Критеријум способности“ означава једноставан извештај о процени траженог исхода елемената способности и опис употребљених критеријума за оцену испуњења траженог нивоа способности.

„Pilot-in-command (PIC) – вођа ваздухоплова“ означава пилота именованог и одговорног за безбедно извршење лета.

„Pilot-in-command under supervision (PICUS)“ означава копилота који, под надзором *PIC*, обавља дужности и функције *PIC*.

„Ваздухоплов са вертикалним узлетањем“ означава било који ваздухоплов са вертикалним узлетањем које постиже помоћу променљиве геометрије ротора или моторних/потисних уређаја који су саставни или придодати део трупа или крила.

„Моторна једрилица“ означава ваздухоплов са једним или више мотора који у случају престанка рада мотора, има карактеристике једрилице.

„Приватни пилот“ означава пилота који је ималац дозволе која му забрањује управљање ваздухопловима на летовима за које се плаћа накнада, осим за време обављања послова инструктора и испитивача, у смислу овог анекса.

„Провера стручности“ означава проверу стручне оспособљености у сврху продужења важења или обнове овлашћења, укључујући и усмено испитивање, ако се захтева.

„Обнова“ (нпр. овлашћења или сертификата) означава управни поступак који се спроводи по истеку важења овлашћења или сертификата, а у циљу обнове важења овлашћења или сертификата на одређени период, у зависности од испуњења одређених захтева.

„Продужење“ (нпр. овлашћења или сертификата) означава управни поступак који се спроводи у току периода важења

овлашћења или сертификата, који омогућава имаоцу да настави са коришћењем права из овлашћења или сертификата на одређени период, у зависности од испуњења одређених захтева.

„**Рутни сектор**” означава лет који се састоји од фазе полетања, одласка, крстарења не краћег од 15 минута, доласка, прилаза и слетања.

„**Једрилица**” означава ваздухоплов тежи од ваздуха који се у ваздуху одржава на основу аеродинамичке реакције на фиксним узгонским површинама и чији слободан лет не зависи од мотора.

„**Ваздухоплов са једним пилотом**” означава ваздухоплов који је сертифициран за летење са једним пилотом.

„**Практичан испит**” означава проверу стручне оспособљености у циљу стицања дозволе или овлашћења, укључујући и усмено испитивање, ако се захтева.

„**Самостално време летења**” означава време летења током којег је пилот ученик једини члан посаде ваздухоплова.

„**Student pilot-in-command (SPIC)**” означава пилота ученика у својству *PIC* на лету са инструктором, током којег инструктор само надгледа пилота ученика и не утиче на управљање, нити управља ваздухопловом.

„**Угрожавање**” означава догађаје или грешке које није изазвала летачка посада, а који повећавају оперативну сложеност и којима се мора управљати да би се одржао минималан ниво безбедности.

„**Управљање угрожавањем**” означава процес утврђивања угрожавања и одговора на угрожавање путем мера које смањују или елиминишу последице угрожавања и умањују могућност грешке или нежељених стања ваздухоплова.

„**Моторна једрилица – TMG**” означава посебну класу моторних једрилица које имају интегрално уграђен неувлачећи мотор и неувлачећу елису. Моторна једрилица – *TMG* мора да буде способна да изврши полетање и пењање сопственим погоном у складу са летачким приручником.

„**Тип ваздухоплова**” означава категоризацију ваздухоплова који захтевају сврставање према типу ваздухоплова, као што је одређено подацима о оперативној усклађености прописаним у *Part-21* и који подразумева све ваздухоплове истог основног дизајна укључујући све модификације, осим оних које проузрокују измене у начину управљања или летачким карактеристикама.

FCL.015 Подношење захтева и издавање дозвола, овлашћења и сертификата

(а) Захтев за издавање, продужење или обнову пилотских дозвола и припадајућих овлашћења и сертификата се подноси надлежној ваздухопловној власти у форми и на начин који утврди та власт. Уз захтев се подноси доказ којим подносилац захтева потврђује да испуњава захтеве за издавање, продужење или обнову дозволе или сертификата, као и припадајућих овлашћења или уписа, прописаних у овом анексу и Анексу IV (*Part-Medical*).

(б) Надлежна ваздухопловна власт уписује у дозволу или сертификат свако ограничење или проширење права која проистичу из дозволе, овлашћења или сертификата.

(ц) Једно лице може да буде ималац само једне дозволе издасте у складу са овим анексом за исту категорију ваздухоплова.

(д) Захтев за издавање дозволе за другу категорију ваздухоплова или за издавање додатних овлашћења или сертификата, као и за измену, продужење или обнову ових дозвола, овлашћења или сертификата, подноси се надлежној ваздухопловној власти која је првобитно издала пилотску дозволу, осим ако пилот захтева промену надлежне ваздухопловне власти и пренос дозволе, документације везане за дозволу и медицинске документације другој ваздухопловној власти.

FCL.020 Пилот ученик

Пилот ученик може да лети самостално само ако је за то овлашћен и ако је под надзором инструктора летења.

Пре првог самосталног лета пилот ученик мора да има најмање:

- за летење авионом, хеликоптером и ваздушним бродом: 16 година старости;
- за летење једрилицом и балоном: 14 година старости.

FCL.025 Теоријски испити за стицање дозвола

(а) *Одговорности кандидата*

1) Кандидати морају да положе целокупан испит за одређену дозволу или овлашћење под одговорношћу једне државе чланице.

2) Кандидати могу да полажу испит само ако добију препоруку од стране одобреног центра за обуку (*ATO*) који је одговоран за њихову обуку, након што су завршили одговарајуће елементе курса теоријске обуке на задовољавајућем стандарду.

3) Препорука одобреног центра за обуку важи 12 месеци. Ако кандидат током овог периода не приступи полагању теоријског испита, одобрени центар за обуку одређује потребну додатну обуку у зависности од нивоa знања кандидата.

(б) *Стандарди успешног полагања*

1) Кандидат је положио предмет теоријског испита ако постигне најмање 75 % бодова од максимално предвиђеног броја бодова за тај предмет. Не постоје негативни бодови.

2) Ако није другачије одређено овим анексом, кандидат је положио теоријски испит за одговарајућу пилотску дозволу или овлашћење ако је положио све предмете теоријског испита у року од 18 месеци, рачунајући од краја календарског месеца када је кандидат први пут приступио полагању испита.

3) Ако кандидат не положи један од предмета теоријског испита из четири покушаја или не положи све предмете током шест испитних рокова или у року назначеном у тачки (б) 2), кандидат мора поново да положи све предмете теоријског испита.

Пре поновног полагања теоријског испита, кандидат мора да заврши додатну обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Одобрени центар за обуку (*ATO*) одређује сложеност и обим потребне додатне обуке у зависности од нивоa знања кандидата.

(ц) *Период важења*

1) Положено теоријски испит важи:

(i) за издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*) или дозволе пилота балона (*BPL*), током периода од 24 месеца;

(ii) за издавање дозволе професионалног пилота (*CPL*) или овлашћења за инструментално летење (*IR*), током периода од 36 месеци;

(iii) временски периоди у (i) и (ii) се рачунају од дана када је кандидат положио теоријски испит у складу са (б) 2).

2) Положен теоријски испит за дозволу транспортног пилота (*ATPL*) важи за издавање дозволе *ATPL* током периода од седам година од датума последњег важења:

(i) овлашћења *IR* уписаног у дозволу; или

(ii) за хеликоптере, овлашћења за летење на типу хеликоптера уписаног у дозволу.

FCL.030 Практичан испит

(а) Пре полагања практичног испита за издавање дозволе, овлашћења или сертификата, кандидат мора да положи одговарајући теоријски испит, осим ако кандидат похађа интегрисану летачку обуку.

У сваком случају кандидат мора да заврши теоријску обуку пре полагања практичног испита.

(б) Осим за издавање дозволе транспортног пилота (*ATPL*), кандидат за практичан испит мора да има препоруку за полагање практичног испита од организације/лица одговорног за обуку, након завршетка обуке. Документација са обуке мора да буде доступна испитивачу.

FCL.035 Признавање времена летења и теоријског знања

(а) *Признавање времена летења*

1) Ако није другачије одређено овим анексом, време летења које се признаје за стицање дозволе, овлашћења или сертификата мора да се оствари на истој категорији ваздухоплова за коју се тражи дозвола или овлашћење.

2) *PIC* или пилот на обуци

(i) Кандидату за дозволу, овлашћење или сертификат признаје се у потпуности самостално време летења, налет на обуци са инструктором или време летења у својству *PIC* у односу на потребно укупно време летења које се захтева за дозволу, овлашћење или сертификат.

(ii) Кандидат који је завршио интегрисану обуку за транспортног пилота (*ATP*) има право на признавање до 50 сати летења по инструментима које је остварио као *SPIC* у односу на време летења које је потребно да оствари као *PIC* за издавање дозволе транспортног пилота, дозволе професионалног пилота и овлашћења за летење на типу или класи вишемоторног ваздухоплова.

(iii) Кандидат који је завршио интегрисану обуку за дозволу професионалног пилота са овлашћењем за инструментално

летења (*CPL/IR*) има право на признавање до 50 сати летења по инструментима које је остварио као *SPIC* у односу на време летења које је потребно да оствари као *PIC* за издавање дозволе професионалног пилота и овлашћења за летење на типу или класи вишемоторног ваздухоплова.

3) Време летења у својству копилота. Ако није другачије одређено овим анексом, ималац пилотске дозволе има право на признавање времена летења које оствари у својству копилота или *PI-CUS*, у *потпуности* у односу на време летења које је потребно за стицање вишег нивоа пилотске дозволе.

(б) Признавање теоријског испита и теоријске обуке

1) Кандидату који је положио теоријски испит за дозволу транспортног пилота признаје се потребно теоријско знање за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова, дозволе приватног пилота, дозволе професионалног пилота и, осим за хеликоптере, за стицање овлашћења за инструментално летење у оквиру исте категорије ваздухоплова.

2) Кандидату који је положио теоријски испит за дозволу професионалног пилота признаје се потребно теоријско знање за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова или дозволе приватног пилота у оквиру исте категорије ваздухоплова.

3) Имаоцу овлашћења за инструментално летење (*IR*) или кандидату који је положио теоријски испит за овлашћење за инструментално летење (*IR*) за одређену категорију ваздухоплова признаје се у потпуности завршена теоријска обука и положен теоријски испит за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) за друге категорије ваздухоплова.

4) Имаоцу пилотске дозволе признаје се завршена теоријска обука и положен теоријски испит за стицање дозволе за другу категорију ваздухоплова у складу са Додатком 1 овог анекса.

Ова врста признавања се такође односи на кандидате за стицање пилотске дозволе који су већ положили теоријски испит за издавање те врсте дозволе, али за друге категорије ваздухоплова, у оквиру периода важења прописаног у *FCL.025* (ц).

FCL.040 Коришћење права из дозвола

Коришћење права из дозволе зависи од важења овлашћења која су уписана у дозволу, ако је примењиво, и од лекарског уверења.

FCL.045 Обавеза ношења и стављања на увид докумената

(а) Приликом коришћења права из дозволе, пилот мора да има код себе важећу дозволу и важеће лекарско уверење.

(б) Пилот мора да има код себе лични идентификациони документ који садржи његову/њену слику.

(ц) Пилот или пилот ученик је дужан да без непотребног одлагања да на увид своју евиденцију налета ради инспекције на захтев овлашћеног лица надлежне ваздухопловне власти.

(д) Пилот ученик мора да има код себе доказе потребне за самосталне маршрутне летове, који се захтевају у *FCL.020* (а).

FCL.050 Евидентирање времена летења

Пилот мора да води поуздану евиденцију детаља свих својих летова, у формату и на начин који је одредила надлежна ваздухопловна власт.

FCL.055 Знање језика

(а) Опште. Пилоти авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем или ваздушног брода од којих се захтева употреба радио-комуникацијских средстава, не могу да користе права из својих дозвола и овлашћења ако немају уписано знање језика у својој дозволи и то знање енглеског језика или језика који се користи за радио-комуникацију током лета. Приликом уписа знања језика у дозволу назначавач се језик, ниво знања и датум важења.

(б) У складу са Додатком 2 овог анекса, кандидат за упис знања језика у дозволу мора да прикаже најмање оперативни ниво знања језика, и то у употреби фразеологије и у општој употреби језика. У ту сврху, кандидат мора да прикаже способност да:

1) ефективно комуницира у „само гласовним” и „лицем у лице” ситуацијама;

2) прецизно и јасно комуницира о општим темама и темама везаним за посао који обавља;

3) користи одговарајуће комуникацијске стратегије за размину порука и препознавање и решавање неспоразума у општем или пословном контексту;

4) успешно одговори на лингвистичке изазове услед компликоване или неочекиване промене догађаја која је настала у контексту рутинске радне ситуације или у контексту комуникацијског задатка који је за њега уобичајен;

5) употреби дијалекат или акценат који је разумљив у ваздухопловству.

(ц) Осим за пилоте који су приказали знање језика на експертском нивоу, у складу са Додатком 2 овог анекса, знање језика се поново процењује:

1) на сваке четири године, ако је претходно приказан оперативни ниво знања; или

2) на сваких шест година, ако је претходно приказан напредни ниво знања.

(д) Специфични захтеви за имаоце овлашћења за инструментално летење (*IR*). Не доводећи у питање горе наведене тачке, имаоци овлашћења за инструментално летење (*IR*) морају да прикажу способност да користе енглески језик на нивоу који им омогућава да:

1) разумеју све информације релевантне за извршење свих фаза лета, укључујући припрему за лет;

2) користе радио-телефонију у свим фазама лета, укључујући ванредне ситуације;

3) комуницирају са осталим члановима посаде током свих фаза лета, укључујући припрему за лет.

(е) Приказивање знања језика и употреба енглеског језика за имаоце овлашћења за инструментално летење (*IR*) мора да се врши методом процењивања коју је утврдила надлежна ваздухопловна власт.

FCL.060 Скорашње искуство

(а) Балони. Пилот може да управља балоном у јавном авиопревозу или балоном који превози путнике само ако је у претходних 180 дана извршио:

1) најмање три лета као пилот који управља балоном, од којих најмање један лет мора да буде на балону одговарајуће класе и групе; или

2) један лет на балону одговарајуће класе и групе под надзором инструктора који је квалификован у складу са Главом J.

(б) Авиони, хеликоптери, ваздухоплови са вертикалним узлетањем, ваздушни бродови и једрилице. Пилот може да управља ваздухопловом у јавном авиопревозу или ваздухопловом који превози путнике:

1) као *PIC* или копилот, ако је у претходних 90 дана, извршио најмање три полетања, прилаза и слетања на ваздухоплову истог типа или класе или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) тог типа или класе. Ова три полетања и слетања морају да се изврше у оквиру операција са више пилота (*MPO*) или у оквиру операција са једним пилотом (*SPO*), у зависности од овлашћења које пилот поседује;

2) као *PIC* ноћу, ако је:

(i) током претходних 90 дана, извршио најмање једно полетање, прилаз и слетање ноћу као пилот који лети на ваздухоплову истог типа или класе или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) тог типа или класе; или

(ii) је ималац овлашћења за инструментално летење (*IR*).

3) као копилот са правом летења у фази крстарења, ако је:

(i) испунио захтеве из (б) 1); или

(ii) током претходних 90 дана извршио најмање три сектора као копилот са правом летења у фази крстарења на истој класи или типу ваздухоплова; или

(iii) завршио обуку освежења знања и скорашњег искуства на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) у интервалима који не прелазе 90 дана. Ова обука освежења знања може да буде комбинована са обуком освежења знања оператера прописаном у *Part-OR.OPS*.

4) Ако пилот има овлашћење за летење на више типова авиона са сличним управљачким и оперативним карактеристикама, три полетања, прилаза и слетања захтевана у подтачки 1) могу да се изврше на начин дефинисан у подацима о оперативној усклађености прописаним у *Part-21*.

5) Када пилот има овлашћење за летење на више типова једноставних (*non-complex*) хеликоптера са сличним управљачким и оперативним карактеристикама, на начин дефинисан у подацима о оперативној усклађености прописаним у *Part-21*, три полетања, прилаза и слетања захтевана у подтачки 1) могу да буду извршена

само на једном од тих типова, ако пилот има најмање два сата налета на сваком од типова хеликоптера током претходних шест месеци.

(ц) Специфични захтеви за јавни авио-превоз:

1) У случају јавног авио-превоза, период од 90 дана прописан у тач. (б) 1) и 2) може да буде продужен на највише 120 дана, ако је пилот на линијском летењу под надзором инструктора летења на типу или испитивача.

2) Ако пилот не испуњава захтеве прописане у подтачки 1), он мора да изврши тренажни лет на ваздухоплову или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) на том типу ваздухоплова, а који ће да обухвати минимално захтеве прописане у тач. (б) 1) и 2), пре него што започне да користи права из своје дозволе.

FCL.065 Ограничење права имаоца дозвола који имају 60 или више година живота у јавном авио-превозу

(а) 60-64 године живота. Авиони и хеликоптери. Ималац дозволе пилота који је навршио 60 година живота може да врши дужност пилота ваздухоплова у јавном авио-превозу само:

1) ако је члан вишечлане посаде;

2) ако је тај пилот једини члан посаде који је навршио 60 година живота.

(б) 65 година живота. Ималац дозволе пилота који је навршио 65 година живота не може да врши дужност пилота ваздухоплова у јавном авио-превозу.

FCL.070 Стављање ван снаге, суспензија и ограничење дозвола, овлашћења и сертификата

(а) Дозволе, овлашћења и сертификати који су издати у складу са овим анексом могу да буду ограничени, суспендовани или стављени ван снаге од стране надлежне ваздухопловне власти ако пилот не испуњава захтеве прописане овим анексом, *Part-Medical* или одговарајућим оперативним захтевима који су у складу са условима и процедурама прописаним у *Part-ARA*.

(б) Ако су пилоту суспендовани или стављени ван снаге дозвола или сертификат, он мора одмах да врати дозволу или сертификат надлежној ваздухопловној власти.

ГЛАВА Б

ДОЗВОЛА ПИЛОТА ЛАКИХ ВАЗДУХОПЛОВА – LAPL

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.100 LAPL – Минимална старосна граница

Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да буду:

(а) за авионе и хеликоптере, старији од 17 година;

(б) за једрилице и балоне, старији од 16 година.

FCL.105 LAPL – Права и услови

(а) Опште. Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) су да лети у својству *PIC* без новчане накнаде на одговарајућој категорији ваздухоплова на некомерцијалним летовима.

(б) Услови. Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да испуне захтеве за одговарајућу категорију ваздухоплова и, ако је примењиво, за класу или тип ваздухоплова на којем је спроведен практичан испит.

FCL.110 LAPL – Признавање у оквиру исте категорије ваздухоплова

(а) Кандидатима за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) који су имаоци важеће друге дозволе у оквиру исте категорије ваздухоплова, признаје се у потпуности испуњеност захтева за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) за ту категорију ваздухоплова.

(б) Не доводећи у питање претходну тачку, ако је важење дозволе истекло, кандидат мора да положи практичан испит за издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова у складу са *FCL.125*.

FCL.115 LAPL – Обука

Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да заврше обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука мора да обухвати одговарајућу теоријску и практичну обуку.

FCL.120 LAPL – Теоријски испит

Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да прикажу одговарајући ниво теоријског знања, тако што ће положити испит из следећих предмета:

(а) Заједнички предмети:

– Ваздухопловни прописи,

– Људске могућности,

– Метеорологија,

– Комуникације;

(б) Предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:

– Теорија летења,

– Оперативне процедуре,

– Перформансе и планирање лета,

– Опште познавање ваздухоплова,

– Навигација.

FCL.125 LAPL – Практичан испит

(а) Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да током практичног испита прикажу оспособљеност да, у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова, извршавају одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*).

(б) Кандидати за практичан испит морају да имају завршену практичну обуку на истој класи или типу ваздухоплова на којем ће полагати практичан испит. Права из дозволе су ограничена на класу или тип ваздухоплова на којем је спроведен практичан испит, све док се права не прошире и упишу у дозволу, у складу са овом главом.

(ц) Стандарди успешног полагања

1) Практичан испит мора да буде подељен на различите секције које представљају све различите фазе лета које одговарају категорији ваздухоплова на којој се лети.

2) Ако кандидат не положи било коју тачку из једне секције, сматра се да није положио целу ту секцију. Ако кандидат не положи једну секцију, он мора поново да полаже само ту секцију. Ако кандидат не положи више од једне секције, сматра се да није положио цео испит.

3) Ако испит мора да буде поновљен у складу са тачком 2), у случају неуспеха из било које секције, укључујући и оне које су биле положене у претходном покушају, сматраће се да кандидат није положио испит у целини.

4) Неуспешно полагање свих секција испита из два покушаја захтева даљу практичну обуку кандидата.

ОДЕЉАК 2

Специфични захтеви за дозволу пилота лаких ваздухоплова (авион) – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Права и услови

(а) Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* су да лети у својству *PIC* на једномоторним клипним авионима (копно) или на моторним једрилицама – *TMG* са максималном дозвољеном масом на полетању од 2.000 kg или мање, са највише три путника, тако да у ваздухоплову никад није више од четири лица.

(б) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* могу да превозе путнике само ако су после стицања дозволе, остварили 10 сати летења у својству *PIC* на авионима или на моторним једрилицама – *TMG*.

FCL.110.A LAPL(A) – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* морају да остваре најмање 30 сати летења на обуци на авионима или на моторним једрилицама – *TMG*, укључујући најмање:

1) 15 сати налета на обуци са инструктором на класи на којој се полаже практичан испит;

2) шест сати самосталног времена летења под надзором, укључујући најмање три сата самосталног маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом од најмање 150 km (80 NM), током којег мора да се изведе најмање једно слетање са потпуним заустављањем на аеродрому који није аеродром полетања.

(б) Специфични захтеви за кандидате који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* са проширењем права за моторне једрилице – *TMG*. Кандидати за дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* са проширењем права за моторне једрилице – *TMG* морају да имају најмање 21 сат летења на моторним једрилицама – *TMG* након уписивања у дозволу проширења права за моторне једрилице – *TMG* и да испуне захтеве *FCL.135.A* (а) на авионима.

(ц) Признавање. Кандидатима са претходним искуством у летењу у својству *PIC* може да се призна време летења у складу са захтевима наведеним у тачки (а).

Време летења које се признаје одређује одобрени центар за обуку (*ATO*) у којој пилот похађа обуку, а на основу провере у лету пре почетка обуке, под условом да:

- 1) не прелази укупно време летења остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у тачки (а);
- 3) не обухвата захтеве наведене у тачки (а) 2).

FCL.135.A LAPL(A) – Проширење права на другу класу или варијанту авиона

(а) Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* су ограничена на класу или варијанту авиона или моторне једрилице – *TMG* на којој је полагао практичан испит. Ово ограничење може да буде укинато након што пилот испуни следеће захтеве на другој класи:

- 1) три сата летења у обуци, укључујући:
 - (i) 10 полетања и слетања са инструктором;
 - (ii) 10 самосталних полетања и слетања под надзором инструктора.

2) практичан испит у циљу приказивања одговарајућег нивоа оспособљености на новој класи. Током овог практичног испита, кандидат мора да покаже испитивачу одговарајући ниво теоријског знања за другу класу из следећих предмета:

- (i) Оперативне процедуре;
- (ii) Перформансе и планирање лета;
- (iii) Опште познавање ваздухоплова.

(б) Пре него што имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) може да користи права из дозволе на другој варијанти авиона, он мора да заврши обуку у разликама или обуку упознавања. Обука у разликама мора да се упише у књижицу летења пилота или еквивалентан документ и мора да је потпише инструктор.

FCL.140.A LAPL(A) – Скорашње искуство

(а) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* могу да користе права из својих дозвола након што су, током претходна 24 месеца, као пилоти авиона или моторне једрилице – *TMG*:

- 1) остварили најмање 12 сати летења у својству *PIC*, укључујући 12 полетања и слетања;
- 2) завршили обуку освежења знања од најмање један сат летења са инструктором.

(б) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* који не испуњавају захтеве наведене у тачки (а) морају да:

- 1) заврше проверу стручности са испитивачем пре него што наставе да користе права из својих дозвола; или
- 2) остваре додатни налет или полетања и слетања, са инструктором или самостално под надзором инструктора, како би испунили захтеве наведене у тачки (а).

ОДЕЉАК 3

Специфични захтеви за дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Права

Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* су да лети у својству *PIC* на једномоторним хеликоптерима са максималном дозвољеном масом на полетању од 2.000 kg или мање, са највише три путника, тако да у ваздухоплову никад није више од четири лица.

FCL.110.H LAPL(H) – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* морају да остваре најмање 40 сати летења на

обуци на хеликоптерима. Од тога најмање 35 сати летења мора да буде на типу хеликоптера на којем се полаже практичан испит. Налет на обуци мора да обухвати најмање:

1) 20 сати налета на обуци са инструктором;

2) 10 сати самосталног налета под надзором, укључујући најмање пет сати самосталног маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом од најмање 150 km (80 NM), током којег мора да се изведе најмање једно слетање са потпуним заустављањем на аеродрому који није аеродром полетања.

(б) Признавање. Кандидатима са претходним искуством у летењу у својству *PIC* може да се призна време летења у складу са захтевима наведеним у тачки (а).

Време летења које се признаје одређује одобрени центар за обуку (*ATO*) у којем пилот похађа обуку, а на основу провере у лету пре почетка обуке, под условом да:

- 1) не прелази укупно време летења остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у тачки (а);
- 3) не обухвата захтеве наведене у тачки (а) 2).

FCL.135.H LAPL(H) – Проширење права на други тип или варијанту хеликоптера

(а) Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* су ограничена на тип или варијанту хеликоптера на којем је полагао практичан испит. Ово ограничење може да се укине након што пилот испуни следеће захтеве:

1) пет сати летења у обуци, укључујући:

- (i) 15 полетања, прилаза и слетања;
- (ii) 15 самосталних полетања, прилаза и слетања под надзором инструктора;

2) практичан испит у циљу приказивања одговарајућег нивоа оспособљености на новом типу. Током овог практичног испита, кандидат мора да покаже испитивачу одговарајући ниво теоријског знања за други тип хеликоптера из следећих предмета:

- (i) Оперативне процедуре;
- (ii) Перформансе и планирање лета;
- (iii) Опште познавање ваздухоплова.

(б) Пре него што имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* може да користи права из дозволе на другој варијанти хеликоптера, он мора да заврши обуку у разликама или обуку упознавања, у складу са подацима о оперативној усклађености прописаним у *Part-21*. Обука у разликама мора да се упише у књижицу летења пилота или еквивалентан документ и мора је потпише инструктор.

FCL.140.H LAPL(H) – Скорашње искуство

(а) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* могу да користе права из својих дозвола на одређеном типу хеликоптера након што су, током претходних 12 месеци, као пилоти на том типу хеликоптера:

- 1) остварили најмање шест сати летења у својству *PIC*, укључујући шест полетања, прилаза и слетања;
- 2) завршили обуку освежења знања од најмање један сат летења са инструктором.

(б) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* који не испуњавају захтеве наведене у тачки (а) морају да:

- 1) заврше проверу стручности са испитивачем на одређеном типу хеликоптера пре него што наставе да користе права из својих дозвола; или
- 2) остваре додатни налет или полетања и слетања, са инструктором или самостално под надзором инструктора, како би испунили захтеве наведене у тачки (а).

ОДЕЉАК 4

Специфични захтеви за дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Права и услови

(а) Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* су да лети у својству *PIC* на једрилицама или на моторним једрилицама. Да би имаоца дозволе могао да користи своја права из дозволе на моторним једрилицама – *TMG*, мора да испуни захтеве из *FCL.135.S*.

(б) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* могу да превозе путнике само ако су после стицања

дозволе, остварили најмање 10 сати летења или 30 полетања у својству *PIC* на једрилицама или на моторним једрилицама.

FCL.110.S LAPL(S) – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* морају да остваре најмање 15 сати летења на обуци на једрилицама или на моторним једрилицама, укључујући најмање:

- 1) 10 сати летења на обуци са инструктором;
- 2) два сата самосталног летења под надзором;
- 3) 45 полетања и слетања;
- 4) један самостални маршрутни лет од најмање 50 *km* (27 *NM*) или један маршрутни лет са инструктором од најмање 100 *km* (55 *NM*).

(б) Од захтеваних 15 сати наведених у тачки (а), највише седам сати може да буде остварено на моторној једрилици – *TMG*.

(ц) Признавање. Кандидатима са претходним искуством у летењу у својству *PIC* може да се призна време летења у складу са захтевима наведеним у тачки (а).

Време летења које се признаје одређује одобрени центар за обуку (*ATO*) у којем пилот похађа обуку, а на основу провере у лету пре почетка обуке, под условом да:

- 1) не прелази укупно време летења остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у тачки (а);
- 3) не обухвата захтеве наведене у тач. (а) 2) до (а) 4).

FCL.130.S LAPL(S) – Методе полетања

(а) Права имаоца дозволе лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* су ограничена на метод полетања који је коришћен на практичном испиту. Ово ограничење може да се укине када пилот заврши:

1) у случају полетања помоћу витла и аутомобилског витла, најмање 10 полетања на обуци са инструктором и пет самосталних полетања под надзором;

2) у случају вуче или самосталног полетања, најмање пет полетања на обуци са инструктором и пет самосталних полетања под надзором. У случају самосталних полетања, летење на обуци са инструктором може да буде остварено на моторној једрилици – *TMG*;

3) у случају полетања еластичном гумом, најмање три полетања на обуци са инструктором или самосталних полетања под надзором.

(б) Додатна обука полетања мора да се упише у књижицу летења пилота и да је потпише инструктор.

(ц) У циљу задржавања права за сваки метод полетања, пилоти морају да остваре најмање пет полетања током претходна 24 месеца, осим у случају полетања еластичном гумом, када је потребно да остваре само два полетања.

(д) Ако пилот не испуњава захтеве наведене у тачки (ц), он мора да оствари додатни број полетања на обуци са инструктором или самостално под надзором инструктора, у циљу обнове коришћења права из дозволе.

FCL.135.S LAPL(S) – Проширење права на моторну једрилицу – *TMG*

Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* могу да се прошире на моторну једрилицу – *TMG*, ако пилот у одобреном центру за обуку (*ATO*) заврши најмање:

(а) шест сати летења у обуци на моторној једрилици – *TMG*, укључујући:

- 1) четири сата летења на обуци са инструктором;
- 2) један самосталан маршрутни лет од најмање 150 *km* (80 *NM*), током којег мора да се изведе најмање једно слетање са потпуним заустављањем на аеродрому који није аеродром полетања.

(б) практичан испит у циљу приказивања одговарајућег нивоа оспособљености на моторној једрилици – *TMG*. Током практичног испита, кандидат мора да покаже испитивачу одговарајући ниво теоријског знања за моторну једрилицу – *TMG* из следећих предмета:

- (i) Теорија летења;
- (ii) Оперативне процедуре;
- (iii) Перформансе и планирање лета;
- (iv) Опште познавање ваздухоплова;
- (v) Навигација.

FCL.140.S LAPL(S) – Скорашње искуство

(а) Једрилице и моторне једрилице. Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* могу да користе права из својих дозвола на једрилицама и моторним једрилицама након што су, током претходна 24 месеца, као пилоти једрилица или моторних једрилица, искључујући моторне једрилице – *TMG*, остварили најмање:

- 1) пет сати летења у својству *PIC*, укључујући 15 полетања;
- 2) два тренажна лета са инструктором.

(б) Моторна једрилица – *TMG*. Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* могу да користе права из својих дозвола на моторним једрилицама – *TMG* ако:

1) заврше у последња 24 месеца на моторним једрилицама – *TMG*;

(i) најмање 12 сати летења у својству *PIC*, укључујући 12 полетања и слетања;

(ii) обуку освежења знања од најмање један сат летења са инструктором.

2) ако имаалац дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* има и права да лети на авионима, захтеви из подтачке 1) могу да буду испуњени на авиону.

(ц) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* који не испуњавају захтеве наведене у тач. (а) и (б) пре него што почну да користе права из својих дозвола, морају да:

1) положе проверу стручности са испитивачем на једрилици или моторној једрилици – *TMG*; или

2) остваре додатно време летења или полетања и слетања, на обуци или самостално под надзором инструктора, у циљу испуњења захтева из тачке (а) или тачке (б).

ОДЕЉАК 5

Специфични захтеви за дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)*

FCL.105.B LAPL(B) – Права

Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* су да лети у својству *PIC* на балонима или ваздушним бродовима који користе топао ваздух са максималним капацитетом куполе од 3.400 *m³* или на балонима који користе гас са максималним капацитетом куполе од 1.200 *m³*, са највише три путника, тако да у ваздухоплову никад није више од четири лица.

FCL.110.B LAPL(B) – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* морају да остваре најмање 16 сати летења на обуци на балонима исте класе, укључујући најмање:

- 1) 12 сати летења на обуци са инструктором;
- 2) 10 надувавања и 20 полетања и слетања;
- 3) један самосталан лет под надзором инструктора у трајању од најмање 30 минута.

(б) Признавање. Кандидатима са претходним искуством у летењу у својству *PIC* може да се призна време летења у складу са захтевима наведеним у тачки (а).

Време летења које се признаје одређује одобрени центар за обуку (*ATO*) у којем пилот похађа обуку, а на основу провере у лету пре почетка обуке, под условом да:

- 1) не прелази укупно време летења балоном остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у тачки (а);
- 3) не обухвата захтеве наведене у тач. (а) 2) и (а) 3).

FCL.130.B LAPL(B) – Проширење права на везане летове

(а) Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* су ограничена на слободне летове. Ово ограничење може да се укине након што пилот оствари најмање три везана лета на обуци.

(б) Додатна обука мора да се упише у књижицу летења пилота и мора да је потпише инструктор.

(ц) Да би се задржало право на везане летове, пилот мора да оствари најмање два везана лета у току претходна 24 месеца.

(д) Ако пилот не испуњава захтеве наведене у тачки (ц), он мора да оствари додатни број везаних летова на обуци са инструктором или самостално под надзором инструктора, у циљу обнове коришћења права из дозволе.

FCL.135.B LAPL(B) – Проширење права на другу класу балона

Права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* су ограничена на класу балона на којој је полагао практичан испит. Ово ограничење може да се укине након што пилот на другој класи балона, у одобреном центру за обуку (*ATO*) заврши:

(а) пет летова на обуци са инструктором; или

(б) пет сати летења на обуци са инструктором, у случају имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* за балоне који користе топао ваздух који жели да прошири права из дозволе на ваздушне бродове који користе топао ваздух;

(ц) практичан испит, током којег мора да покаже испитивачу одговарајући ниво теоријског знања за другу класу балона из следећих предмета:

- Теорија летења;
- Оперативне процедуре;
- Перформансе и планирање лета;
- Опште познавање ваздухоплова.

FCL.140.B LAPL(B) – Скорашње искуство

(а) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* могу да користе права из својих дозвола на одређеној класи балона ако су, у току претходна 24 месеца, као пилоти на тој класи балона, остварили:

1) најмање шест сати летења у својству *PIC*, укључујући 10 полетања и слетања;

2) један лет на обуци са инструктором;

3) ако је пилот квалификован за летење на више класа балона, најмање три сата летења на свакој класи у току претходна 24 месеца, укључујући најмање три полетања и слетања, у циљу коришћења права из дозволе на свим класама.

(б) Имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* који не испуњавају захтеве наведене у тачки (а), пре него што наставе да користе права из својих дозвола, морају да:

1) положе проверу стручности са испитивачем на одређеној класи балона; или

2) остваре додатни налет или полетања и слетања, са инструктором или самостално под надзором инструктора, како би испунили захтеве наведене у тачки (а).

ГЛАВА Ц

ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (PPL), ДОЗВОЛА ПИЛОТА ЈЕДРИЛИЦЕ (SPL) И ДОЗВОЛА ПИЛОТА БАЛОНА (BPL)

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FLC.200 Минимална старосна граница

(а) Кандидати за дозволу приватног пилота (*PPL*) морају да буду старији од 17 година;

(б) Кандидати за дозволу пилота балона (*BPL*) или дозволу пилота једрилице (*SPL*) морају да буду старији од 16 година.

FLC.205 Услови

Кандидати за дозволу приватног пилота (*PPL*) морају да испуне захтеве за класу или тип ваздухоплова на којем је спроведен практичан испит, како је дефинисано у Глави X.

FLC.210 Обука

Кандидати за дозволу пилота балона (*BPL*), дозволу пилота једрилице (*SPL*) или дозволу приватног пилота (*PPL*) морају да заврше обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука мора да обухвати одговарајућу теоријску и практичну обуку.

FCL.215 Теоријски испит

Кандидати за дозволу пилота балона (*BPL*), дозволу пилота једрилице (*SPL*) или дозволу приватног пилота (*PPL*) морају да прикажу одговарајући ниво теоријског знања, тако што ће да положе испит из следећих предмета:

- (а) Заједнички предмети:
- Ваздухопловни прописи,
 - Људске могућности,
 - Метеорологија,
 - Комуникације;

(б) Предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:

- Теорија летења,
- Оперативне процедуре,
- Перформансе и планирање лета,
- Опште познавање ваздухоплова,
- Навигација.

FCL.235 Практичан испит

(а) Кандидати за дозволу пилота балона (*BPL*), дозволу пилота једрилице (*SPL*) или дозволу приватног пилота (*PPL*) морају да током практичног испита прикажу оспособљеност да, у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова, извршавају одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе.

(б) Кандидати за практичан испит морају да имају завршену практичну обуку на истој класи или типу ваздухоплова или групи балона, на којој се полаже практичан испит.

(ц) Стандарди успешног полагања

1) Практичан испит мора да буде подељен на различите секције које представљају све различите фазе лета које одговарају категорији ваздухоплова на којој се лети.

2) Ако кандидат не положи било коју тачку из једне секције, сматра се да није положио целу ту секцију. Ако кандидат не положи једну секцију, он мора поново да полаже само ту секцију. Ако кандидат не положи више од једне секције, сматра се да није положио цео испит.

3) Ако испит мора да буде поновљен у складу са тачком 2), у случају неуспеха из било које секције, укључујући и оне које су биле положене у претходном покушају, сматраће се да кандидат није положио цео испит.

4) Неуспешно полагање свих секција испита из два покушаја захтева даљу практичну обуку кандидата.

ОДЕЉАК 2

Специфични захтеви за дозволу приватног пилота (авион) – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Права

(а) Права имаоца дозволе приватног пилота (авион) – *PPL(A)* су да лети у својству *PIC* или у својству копилота без новчане надокнаде на авионима или моторним једрилицама – *TMG* на некомерцијалним летовима.

(б) Без обзира на претходну тачку, ималац дозволе приватног пилота (авион) – *PPL(A)* који има право да обавља послове инструктора летења или испитивача може да прима надокнаду за:

1) спровођење обуке за дозволу пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* или дозволу приватног пилота (авион) – *PPL(A)*;

2) спровођење практичних испита и провера стручности за горе наведене дозволе;

3) све остале послове које има права да обавља на основу уписаних овлашћења и сертификата из горе наведених дозвола.

FCL.210.A PPL(A) – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу приватног пилота (авион) – *PPL(A)* морају да остваре најмање 45 сати летења на обуци на авионима, од чега пет сати могу да остваре на уређају за симулирање летења (*FSTD*), укључујући најмање:

1) 25 сати налета на обуци са инструктором;

2) 10 сати самосталног летења под надзором, укључујући најмање пет сати самосталног маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом од најмање 270 km (150 NM), током којег мора да се изведу слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома која нису аеродроми полетања.

(б) Специфични захтеви за кандидате који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)*. Кандидати за дозволу приватног пилота (авион) – *PPL(A)* који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* морају да имају најмање 15 сати летења на авионима након стицања дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)*, од чега најмање 10 сати морају да остваре на обуци у одобреном центру за обуку (*ATO*). Ова обука мора да обухвати најмање четири сата самосталног летења под надзором, укључујући најмање два сата самосталног маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом од најмање 270 km (150 NM),

током којег се изводе слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома који нису аеродроми полетања.

(ц) Специфични захтеви за кандидате који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* са проширењем права за моторне једрилице – *TMG*. Кандидати за дозволу приватног пилота (авион) – *PPL(A)* који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)* са проширењем права за моторне једрилице – *TMG* морају да имају:

1) најмање 24 сата летења на моторним једрилицама – *TMG* након уписивања у дозволу проширења права за моторне једрилице – *TMG*;

2) 15 сати налета на авионима на обуци у одобреном центру за обуку (*ATO*), укључујући најмање захтеве у тачки (а) 2).

(д) Признавање. Кандидатима који су имаоци пилотских дозвола за другу категорију ваздухоплова, са изузетком балона, признаје се 10 % укупног времена летења у својству *PIC* на том ваздухоплову, а највише до 10 сати летења. Време летења које се признаје не може да обухвати захтеве наведене у тачки (а) 2).

ОДЕЉАК 3

Специфични захтеви за дозволу приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)*

FCL.205.H *PPL(H)* – Права

(а) Права имаоца дозволе приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)* су да лети у својству *PIC* или у својству копилота без новчане накнаде на хеликоптерима на некомерцијалним летовима.

(б) Без обзира на претходну тачку, ималац дозволе приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)* који има право да обавља послове инструктора летења или испитивача може да прима надокнаду за:

1) спровођење обуке за дозволу пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* или дозволу приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)*;

2) спровођење практичних испита и провера стручности за горе наведене дозволе;

3) све остале послове које има права да обавља на основу уписаних овлашћења и сертификата из горе наведених дозвола.

FCL.210.H *PPL(H)* – Исцство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)* морају да остваре најмање 45 сати летења на обуци на хеликоптерима, од чега пет сати могу да остваре на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*) или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), укључујући најмање:

1) 25 сати налета на обуци са инструктором;

2) 10 сати летења под надзором, укључујући најмање пет сати самосталног маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се изводе слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома која нису аеродроми полетања.

3) 35 од 45 сати летења на обуци морају да се остваре на истом типу хеликоптера који се користи на практичном испиту.

(б) Специфични захтеви за кандидате који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)*. Кандидати за дозволу приватног пилота (хеликоптер) – *PPL(H)* који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)* морају да похађају обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Ова обука мора да обухвати најмање пет сати летења на обуци са инструктором и најмање један самостални маршрутни лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се изводе слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома који нису аеродроми полетања.

(ц) Кандидатима који су имаоци пилотских дозвола за другу категорију ваздухоплова, са изузетком балона, признаје се 10 % укупног времена летења у својству *PIC* на том ваздухоплову, а највише до шест сати летења. Време летења које се признаје не може да обухвати захтеве из тачке (а) 2).

ОДЕЉАК 4

Специфични захтеви за дозволу приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)*

FCL.205.As *PPL(As)* – Права

(а) Права имаоца дозволе приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)* су да лети у својству *PIC* или у својству копилота без

новчане накнаде на ваздушним бродовима на некомерцијалним летовима.

(б) Без обзира на претходну тачку, ималац дозволе приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)* који има право да обавља послове инструктора летења или испитивача може да прима надокнаду за:

1) спровођење обуке за дозволу приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)*;

2) спровођење практичних испита и провера стручности за горе наведене дозволе;

3) све остале послове које има права да обавља на основу уписаних овлашћења и сертификата из горе наведених дозвола.

FCL.210.As *PPL(As)* – Исцство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)* морају да остваре најмање 35 сати летења на обуци на ваздушним бродовима, од чега пет сати могу да остваре на уређају за симулирање летења (*FSTD*), укључујући најмање:

1) 25 сати налета на обуци са инструктором, укључујући:

(i) три сата маршрутног летења на обуци, укључујући један маршрутни лет од најмање 65 *km* (35 *NM*);

(ii) три сата летења по инструментима на обуци;

2) осам полетања и слетања, укључујући процедуре ослобађања везе са платформом и везивања за платформу;

3) осам сати самосталног летења под надзором.

(б) Кандидатима који су имаоци дозволе пилота балона (*BPL*) и који су квалификовани за летење ваздушним бродовима који користе топли ваздух, признаје се 10 % укупног времена летења у својству *PIC* на тим ваздушним бродовима, а највише до пет сати летења.

ОДЕЉАК 5

Специфични захтеви за дозволу пилота једрилице (*SPL*)

FCL.205.S *SPL* – Права и услови

(а) Права имаоца дозволе пилота једрилице (*SPL*) су да лети у својству *PIC* на једрилицама или на моторним једрилицама. Ималац дозволе пилота једрилице (*SPL*) може да користи права из своје дозволе на моторним једрилицама – *TMG* ако испуни захтеве из *FCL.135.S*.

(б) Имаоци дозволе пилота једрилице (*SPL*):

1) могу да превозе путнике само ако су, после стицања дозволе, остварили најмање 10 сати летења или 30 полетања у својству *PIC* на једрилицама или на моторним једрилицама;

2) су ограничени на летење без новчане накнаде на некомерцијалним летовима, све док:

(i) не напуне 18 година живота;

(ii) не остваре 75 сати летења или 200 полетања у својству *PIC* на једрилицама или на моторним једрилицама, након стицања дозволе;

(iii) не положи проверу стручности са испитивачем.

(ц) Без обзира на (б) 2), ималац дозволе пилота једрилице (*SPL*) који има право да обавља послове инструктора летења или испитивача може да прима надокнаду за:

– спровођење обуке за дозволу пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* или дозволу пилота једрилице (*SPL*);

– спровођење практичних испита и провера стручности за горе наведене дозволе;

– све остале послове које има права да обавља на основу уписаних овлашћења и сертификата из горе наведених дозвола.

FCL.210.S *SPL* – Исцство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота једрилице (*SPL*) морају да остваре најмање 15 сати летења на обуци на једрилицама или на моторним једрилицама, укључујући најмање захтеве наведене у *FCL.110.S*.

(б) Кандидатима за дозволу пилота једрилице (*SPL*) који су имаоци дозволе лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* признаје се у потпуности остварено време летења које се захтева за стицање дозволе пилота једрилице (*SPL*).

Кандидатима за дозволу пилота једрилице (*SPL*) који су стекли дозволу пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* у периоду од две године пре подношења захтева признаје се у потпуности теоријска и практична обука.

Признавање. Кандидатима који су имаоци пилотских дозвола за другу категорију ваздухоплова, са изузетком балона, признаје се 10 % укупног времена летења у својству *PIC* на том ваздухоплову, а највише до седам сати. Време летења које се признаје не може да обухвати захтеве наведене у *FCL.110.S* (а) 2) до (а) 4).

FCL.220.S SPL – Методе полетања

Права имаоца дозволе пилота једрилице (*SPL*) су ограничена на метод полетања који је коришћен на практичном испиту. Ово ограничење се укида ако пилот испуни захтеве из *FCL.130.S*.

FCL.230.S SPL – Скорашње искуство

Имаоци дозволе пилота једрилице (*SPL*) могу да користе права из дозволе ако испуњавају услове по питању скорашњег искуства из *FCL.140.S*.

ОДЕЉАК 6

Специфични захтеви за дозволу пилота балона (BPL)

FCL.205.B BPL – Права и услови

(а) Права имаоца дозволе пилота балона (*BPL*) су да лети у својству *PIC* на балонима и ваздушним бродовима који користе топао ваздух.

(б) Имаоци дозволе пилота балона (*BPL*) су ограничени на летење без новчане накнаде на некомерцијалним летовима све док:

(i) не наврше 18 година старости;

(ii) не остваре 50 сати летења или 50 полетања у својству *PIC* на балонима;

(iii) не положи проверу стручности са испитивачем на балону на одговарајућој класи.

(ц) Без обзира на тачку (б), ималац дозволе пилота балона (*BPL*) који има право да обавља послове инструктора летења или испитивача може да прима надокнаду за:

1) спровођење обуке за дозволу пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* или дозволу пилота балона (*BPL*);

2) спровођење практичних испита и провера стручности за горе наведене дозволе;

3) све остале послове које има права да обавља на основу уписаних овлашћења и сертификата из горе наведених дозвола.

FCL.210.B BPL – Искуство и признавање времена летења

(а) Кандидати за дозволу пилота балона (*BPL*) морају да остваре најмање 16 сати летења на обуци на балонима исте класе и групе, укључујући најмање:

1) 12 сати летења на обуци са инструктором;

2) 10 надувавања и 20 полетања и слетања;

3) један самосталан лет под надзором инструктора у трајању од најмање 30 минута.

(б) Кандидатима за дозволу пилота балона (*BPL*) који су имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* признаје се у потпуности испуњавање свих захтева за стицање дозволе пилота балона (*BPL*).

Кандидатима за дозволу пилота балона (*BPL*) који су стекли дозволу пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* у периоду од 2 године пре подношења захтева признаје се у потпуности теоријска и практична обука.

FCL.220.B BPL – Проширење права на везане летове

Права имаоца дозволе пилота балона (*BPL*) су ограничена на слободне летове. Ово ограничење се уклања ако пилот испуни захтеве из *FCL.130.B*.

FCL.225.B BPL – Проширење права на другу класу или групу балона

Права имаоца дозволе пилота балона (*BPL*) су ограничена на класу и групу балона на којој је полагао практичан испит. Ово ограничење се укида након што пилот:

(а) у случају проширења на другу класу у оквиру исте групе, испуни услове из *FCL.135.B*;

(б) у случају проширења на другу групу у оквиру исте класе, испуни најмање следеће:

1) два лета на обуци на балону одговарајуће групе;

2) доле наведено време летења у својству *PIC* на балонима:

(i) за балоне капацитета између 3.401 *m3* и 6.000 *m3*, најмање 100 сати;

(ii) за балоне капацитета између 6.001 *m3* и 10.500 *m3*, најмање 200 сати;

(iii) за балоне капацитета већег од 10.500 *m3*, најмање 300 сати;

(iv) за балоне на гас капацитета већег од 1.260 *m3*, најмање 50 сати.

FCL.230.B BPL – Скорашње искуство

(а) Имаоци дозволе пилота балона (*BPL*) могу да користе права из својих дозвола на одређеној класи балона након што су, током претходна 24 месеца као пилоти на тој класи балона, остварили најмање:

1) шест сати летења у својству *PIC*, укључујући 10 полетања и слетања;

2) један лет на обуци са инструктором на балону у оквиру одговарајуће класе и са максималним капацитетом за који имају права на основу дозволе;

3) ако је пилот квалификован за летење на више класа балона, у циљу коришћења права из дозволе на другој класи, најмање три сата летења на тој класи током претходна 24 месеца, укључујући три полетања и слетања.

(б) Имаоци дозволе пилота балона (*BPL*) који не испуњавају захтеве наведене у тачки (а), пре него што наставе да користе права из својих дозвола, морају да:

1) положи проверу стручности са испитивачем на балону у оквиру одговарајуће класе и са максималним капацитетом куполе за коју имају права на основу дозволе; или

2) остваре додатни налет или полетања и слетања, са инструктором или самостално под надзором инструктора, у циљу испуњења захтева наведених у тачки (а).

ГЛАВА Д

ДОЗВОЛА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА – CPL

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.300 CPL – Минимална старосна граница

Кандидат за дозволу професионалног пилота (*CPL*) мора да буде старији од 18 година.

FCL.305 CPL – Права и услови

(а) Права. Права имаоца дозволе професионалног пилота (*CPL*) су да, у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова:

1) користи права из дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) и дозволе приватног пилота (*PPL*);

2) лети у својству *PIC* или у својству копилота на летовима који нису у оквиру јавног авио-превоза;

3) лети у својству *PIC* у јавном авио-превозу на ваздухоплову са једним пилотом под условима дефинисаним у *FCL.060* и у овој глави;

4) лети у својству копилота у јавном авио-превозу под условима дефинисаним у *FCL.060*.

(б) Услови. Кандидати за дозволу професионалног пилота (*CPL*) морају да испуне захтеве за класу или тип ваздухоплова на којем ће се спровести практичан испит.

FCL.310 CPL – Теоријски испит

Кандидати за дозволу професионалног пилота (*CPL*) морају да прикажу одговарајући ниво теоријског знања, тако што ће положити испит из следећих предмета:

– Ваздухопловни прописи,

– Опште познавање ваздухоплова – Конструкција/Системи/Погонске групе,

– Опште познавање ваздухоплова – Инструменти,

– Маса и центража,

– Перформансе,

– Планирање и праћење лета,

– Људске могућности,

– Метеорологија,

– Општа навигација,

– Радио-навигација,

– Оперативне процедуре,

– Теорија летења,

– *VFR* комуникације.

FCL.315 CPL – Обука

Кандидати за дозволу професионалног пилота (CPL) морају да заврше одговарајућу теоријску и практичну обуку у одобреном центру за обуку (ATO) у складу са Додатком 3 овог анекса.

FCL.320 CPL – Практичан испит

Кандидат за дозволу професионалног пилота (CPL) мора да положи практичан испит у складу са Додатком 4 овог анекса и да прикаже оспособљеност да, у својству PIC на одговарајућој категорији ваздухоплова, извршава одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе.

ОДЕЉАК 2

Специфични захтеви за дозволу професионалног пилота (авион) – **CPL(A)**

FCL.325.A CPL(A) – Специфични услови за имаоце дозволе пилота вишечлане посаде (MPL)

Пре коришћења права из дозволе професионалног пилота (авион) – **CPL(A)**, имаоци дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) морају на авионима да:

(а) остваре 70 сати летења:

1) у својству PIC; или

2) најмање 10 сати у својству PIC, а преостало време летења у својству PICUS.

Од ових 70 сати, 20 сати мора да буде време маршрутног летења према визуелним правилима летења (VFR) у својству PIC или време маршрутног летења од најмање 10 сати у својству PIC и 10 сати у својству PICUS, укључујући маршрутни лет по правилима визуелног летења (VFR) од најмање 540 km (300 NM) у својству PIC, при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома;

(б) заврше делове **CPL(A)** модуларног курса како је дефинисано у тач. 10(а) и 11. из Додатка 3 под Е овог анекса;

(ц) положи **CPL(A)** практичан испит, у складу са **FCL.320**.

ГЛАВА Е

ДОЗВОЛА ПИЛОТА ВИШЕЧЛАНЕ ПОСАДЕ – MPL

FCL.400.A MPL – Минимална старосна граница

Кандидат за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL) мора да буде старији од 18 година.

FCL.405.A MPL – Права

(а) Права имаоца дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) су да лети у својству копилота на авиону за чије је управљање потребан и копилот.

(б) Ималац дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) може да стекне додатна овлашћења:

1) имаоца **PPL(A)**, ако су испуњени услови за **PPL(A)** наведени у Глави Ц;

2) имаоца **CPL(A)**, ако су испуњени услови наведени у **FCL.325.A**.

(ц) Имаоцу дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) је овлашћење за инструментално летење (**IR(A)**) ограничено на авионе за чије је управљање потребан и копилот. Овлашћење за инструментално летење (**IR(A)**) може да се прошири на авионе у операцијама са једним пилотом (**SPO**), ако је ималац дозволе завршио обуку неопходну за летење у својству PIC у операцијама са једним пилотом (**SPO**) и ако је положио практичан испит за овлашћење за инструментално летење (**IR(A)**) за авионе са једним пилотом.

FCL.410.A MPL – Обука и теоријски испити

(а) Обука. Кандидат за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL) мора да заврши теоријску и практичну обуку у одобреном центру за обуку (ATO) у складу са Додатком 5 овог анекса.

(б) Испити. Кандидат за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL) мора да прикаже ниво знања који одговара нивоу знања имаоца дозволе транспортног пилота (авион) – **ATPL(A)**, у складу са **FCL.515** и овлашћења за летење на типу ваздухоплова са више пилота.

FCL.415.A MPL – Практичан испит

(а) Кандидат за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL) мора да током континуираног оцењивања, прикаже оспособљеност у

складу са захтевима наведеним у Додатку 5 овог анекса, као пилот који лети или пилот који не лети, на вишемоторном турбинском авиону са више пилота, по правилима визуелног и инструменталног летења (**VFR** и **IFR**).

(б) Након завршетка обуке, кандидат мора да положи практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да прикаже оспособљеност да извршава одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе. Практичан испит се полаже на типу авиона који је коришћен у напредној фази **MPL** интегрисане обуке или на уређају за потпуно симулирање летења (**FFS**) за тај тип авиона.

ГЛАВА Ф

ДОЗВОЛА ТРАНСПОРТНОГ ПИЛОТА – ATPL

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.500. ATPL – Минимална старосна граница

Кандидат за дозволу транспортног пилота (**ATPL**) мора да буде старији од 21 године.

FCL.505. ATPL – Права

(а) Права имаоца дозволе транспортног пилота (**ATPL**), у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова, су да:

1) користе права из дозволе пилота лаких ваздухоплова (**LAPL**), дозволе приватног пилота (**PPL**) и дозволе професионалног пилота (**CPL**);

2) лети у својству PIC у јавном авио-превозу;

(б) Кандидати за дозволу транспортног пилота (**ATPL**) морају да испуне захтеве за тип ваздухоплова на којем ће се спровести практичан испит.

FCL.515 ATPL – Обука и теоријски испит

(а) Обука. Кандидати за дозволу транспортног пилота (**ATPL**) морају да заврше обуку у одобреном центру за обуку (ATO). Обука мора да буде интегрисана или модуларна, у складу са Додатком 3 овог анекса.

(б) Испит. Кандидати за дозволу транспортног пилота (**ATPL**) морају да прикажу одговарајући ниво теоријског знања, тако што ће положити испит из следећих предмета:

– Ваздухопловни прописи,

– Опште познавање ваздухоплова – Конструкција/Системи/Погонске групе,

– Опште познавање ваздухоплова – Инструменти,

– Маса и центража,

– Перформансе,

– Планирање и праћење лета,

– Људске могућности,

– Метеорологија,

– Општа навигација,

– Радио-навигација,

– Оперативне процедуре,

– Теорија летења,

– **VFR** комуникације,

– **IFR** комуникације.

ОДЕЉАК 2

Специфични захтеви за дозволу транспортног пилота (авион) – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Ограничење права за пилоте који су имали дозволу пилота вишечлане посаде (MPL)

Ако је ималац дозволе транспортног пилота (авион) – **ATPL(A)** имао само дозволу пилота вишечлане посаде (MPL), права из дозволе морају да буду ограничена само на операције са више пилота (**MPO**), осим ако ималац испуни услове из **FCL.405.A** (б) 2) и (ц) који се односе на операције са једним пилотом (**SPO**).

FCL.510.A ATPL(A) – Предуслови, искуство и признавање

(а) Предуслови: Кандидати за дозволу транспортног пилота (авион) – **ATPL(A)** морају да буду имаоци:

1) дозволе пилота вишечлане посаде (**MPL**); или

2) дозволе професионалног пилота (авион) – **CPL(A)** и овлашћења за инструментално летење на вишемоторним авионима

(IR/ME). У овом случају, кандидат мора да има завршену обуку за сарадњу вишечлане посаде (MCC).

(б) Искуство. Кандидати за дозволу транспортног пилота (авион) – *ATPL(A)* мора да имају остварених најмање 1.500 сати летења на авиону, укључујући најмање:

- 1) 500 сати на авионима у операцијама са више пилота (*MPO*);
- 2) (i) 500 сати у својству *PICUS*; или
(ii) 250 сати у својству *PIC*; или
- (iii) 250 сати, укључујући најмање 70 сати у својству *PIC*, а преостало време летења у својству *PICUS*;

3) 200 сати маршрутног летења од чега најмање 100 сати у својству *PIC* или *PICUS*;

4) 75 сати инструменталног летења од чега највише 30 сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења;

5) 100 сати ноћног летења у својству *PIC* или копилота.

Од 1.500 сати летења, до 100 сати може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) и на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*). Од ових 100 сати, највише 25 сати може да се оствари на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*).

(ц) Признавање.

1) Имаоцима пилотских дозвола на другим категоријама ваздухоплова може да се призна време летења највише до:

(i) за моторне једрилице – *TMG* или једрилице, 30 сати у својству *PIC*;

(ii) за хеликоптере, 50 % укупног времена летења које се захтева у тачки (б);

2) Имаоцима дозвола инжењера летача издатим у складу са националним прописима може да се призна 50 % укупног времена летења које су остварили као инжењери летачи, а највише до 250 сати. Ових 250 сати може да се призна у погледу 1.500 сати захтеваних у тачки (а) и у погледу 500 сати захтеваних у тачки (б) 1), под условом да укупно време које се признаје, а захтева се овим тачкама, не прелази 250 сати.

(д) Искуство захтевано у тачки (б) мора да буде стечено пре полагања практичног испита за дозволу транспортног пилота (авион) – *ATPL(A)*.

FCL.520.A ATPL(A) – Практичан испит

Кандидат за дозволу транспортног пилота (авион) – *ATPL(A)* мора да положи практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да прикаже оспособљеност да, у својству *PIC* на авиону са више пилота по правилима инструменталног летења (*IFR*), извршава одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе.

Практичан испит се полаже на авиону или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) за тај тип авиона.

ОДЕЉАК 3

Специфични захтеви за дозволу транспортног пилота (хеликоптер) – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Предуслови, искуство и признавање

Кандидати за дозволу транспортног пилота (хеликоптер) – *ATPL(H)* морају да:

(а) поседују дозволу професионалног пилота (хеликоптер) – *CPL(H)* и овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота (*MPH*) и да су завршили обуку из сарадње вишечлане посаде (*MCC*);

(б) остваре најмање 1.000 сати летења на хеликоптеру, укључујући најмање:

- 1) 350 сати на хеликоптерима са више пилота;
- 2) (i) 250 сати у својству *PIC*; или
(ii) 100 сати у својству *PIC* и 150 сати у својству *PICUS*; или
(iii) 250 сати у својству *PICUS* на хеликоптерима са више пилота. У овом случају, права из дозволе транспортног пилота (хеликоптер) – *ATPL(H)* су ограничена само на операције са више пилота (*MPO*), до испуњења услова од 100 сати у својству *PIC*;

3) 200 сати маршрутног летења од чега најмање 100 сати у својству *PIC* или *PICUS*;

4) 30 сати инструменталног летења од чега највише 10 сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења;

5) 100 сати ноћног летења у својству *PIC* или копилота.

Од 1.000 сати летења, до 100 сати може да буде остварено на уређају за симулирање летења (*FSTD*), од чега највише 25 сати може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*).

(ц) Време летења остварено на авионима може да се призна до 50 % од времена летења које се захтева у тачки (б).

(д) Искуство захтевано у тачки (б) мора да буде стечено пре полагања практичног испита за дозволу транспортног пилота (хеликоптер) – *ATPL(H)*.

FCL.520.H ATPL(H) – Практичан испит

Кандидат за дозволу транспортног пилота (хеликоптер) – *ATPL(H)* мора да положи практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да прикаже оспособљеност да, у својству *PIC* на хеликоптеру са више пилота, извршава одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из дозволе.

Практичан испит се полаже на хеликоптеру или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) за тај тип хеликоптера.

ГЛАВА Г

ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ – IR

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.600 IR – Опште

Имаоци дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе професионалног пилота (*CPL*), дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) и дозволе транспортног пилота (*ATPL*), могу да лете по правилима инструменталног летења (*IFR*) на авиону, хеликоптеру, ваздушном броду или ваздухоплову са вертикалним узлетањем, само ако имају овлашћење за инструментално летење (*IR*) за одговарајућу категорију ваздухоплова, као и приликом полагања практичног испита и током обуке за стицање овлашћења за инструментално летење.

FCL.605 IR – Права

(а) Права имаоца овлашћења за инструментално летење (*IR*) су да управља ваздухопловом по правилима инструменталног летења (*IFR*) до минималне висине одлуке 200 *ft* (60 *m*).

(б) У случају овлашћења за инструментално летење на вишемоторним ваздухопловима (*IR/ME*), ова права могу да буду проширена тако да се односе на висине одлуке које су мање од 200 *ft* (60 *m*), након што кандидат заврши одговарајућу обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) и положи секцију 6 практичног испита на ваздухоплову са више пилота у складу са Додатком 9 овог анекса.

(ц) Имаоци овлашћења за инструментално летење (*IR*) користе своја права у складу са условима дефинисаним у Додатку 8 овог анекса.

(д) Само за хеликоптере. Да би летели по правилима инструменталног летења (*IFR*) у својству *PIC* на хеликоптерима са више пилота (*MPH*), имаоци овлашћења за инструментално летење (хеликоптер) – *IR(H)* морају да имају најмање 70 сати летења по инструментима, од чега највише 30 сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења.

FCL.610 IR – Предуслови и признавање

Кандидати за овлашћење за инструментално летење (*IR*) морају да:

(а) поседују:

1) најмање дозволу приватног пилота (*PPL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова; и:

(i) право на ноћно летење у складу са *FCL.810*; или

(ii) дозволу транспортног пилота (*ATPL*) за другу категорију ваздухоплова; или

2) дозволу професионалног пилота (*CPL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова;

(б) остваре најмање 50 сати маршрутног летења у својству *PIC* на авионима, хеликоптерима или ваздушним бродовима, од чега најмање 10 сати на одговарајућој категорији ваздухоплова, односно у случају ваздушних бродова најмање 20 сати на одговарајућој категорији ваздухоплова.

(ц) Само за хеликоптере. На кандидате који су завршили *ATP(H)/IR*, *ATP(H)*, *CPL(H)/IR*, *CPL(H)* интегрисану обуку се не односе захтеви наведени у тачки (б).

FCL.615 IR – Теоријска и практична обука

(а) Обука. Кандидати за овлашћење за инструментално летење (*IR*) морају да заврше теоријску и практичну обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука мора да буде:

- 1) интегрисана обука која обухвата обуку за овлашћење за инструментално летење (*IR*) у складу са Додатком 3 овог анекса; или
 - 2) модулarna обука у складу са Додатком 6 овог анекса.
- (б) Испит. Кандидати морају да прикажу одговарајући ниво теоријског знања, тако што ће положити испит из следећих предмета:
- Ваздухопловни прописи,
 - Опште познавање ваздухоплова – Инструменти,
 - Перформансе и праћење лета,
 - Људске могућности,
 - Метеорологија,
 - Радио-навигација,
 - *IFR* комуникације.

FCL.620 IR – Практичан испит

(а) Кандидат за овлашћење за инструментално летење (*IR*) мора да положи практичан испит у складу са Додатком 7 овог анекса и да прикаже оспособљеност да извршава одговарајуће поступке и маневре у складу са правима из овлашћења.

(б) За овлашћење за инструментално летење на вишемоторним ваздухопловима (*IR/ME*), практичан испит се полаже на вишемоторном ваздухоплову. За овлашћење за инструментално летење на једномоторним ваздухопловима (*IR/SE*), практичан испит се полаже на једномоторном ваздухоплову. Вишемоторни авион са погонским групама у истој оси сматра се једномоторним авионом за потребе ове тачке.

FCL.625 IR – Рок важења, продужење и обнова

(а) Рок важења. Овлашћење за инструментално летење (*IR*) важи једну годину.

(б) Продужење.

1) Важење овлашћења за инструментално летење (*IR*) мора да се продужи у току три месеца која непосредно претходе дану истицања важења овлашћења.

2) Кандидати који не положи одговарајућу секцију провере стручности пре истека датума важења овлашћења за инструментално летење (*IR*), не могу да користе права из овлашћења за инструментално летење (*IR*) све док успешно не положи проверу стручности.

(ц) Обнова. Ако је рок важења овлашћења за инструментално летење (*IR*) истекао, у циљу обнове овлашћења, кандидати морају да:

1) заврше обуку освежења знања у одобреном центру за обуку (*ATO*) како би достигли ниво оспособљености потребан да би се положио део практичног испита који се односи на инструментално летење у складу са Додатком 9 овог анекса;

2) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој категорији ваздухоплова.

(д) Ако рок важења овлашћења за инструментално летење (*IR*) није продужен или обновљен у току претходних седам година, ималац овлашћења за инструментално летење (*IR*) мора поново да положи теоријски и практичан испит за овлашћење за инструментално летење (*IR*).

ОДЕЉАК 2

Специфични захтеви за авион

FCL.625.A IR(A) – Продужење

(а) Продужење. Кандидати за продужење овлашћења за инструментално летење на авиону (*IR(A)*):

1) ако продужење овлашћења за инструментално летење на авиону (*IR(A)*) комбинују са продужењем овлашћења за летење на класи или типу, морају да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса;

2) ако продужење овлашћења за инструментално летење на авиону (*IR(A)*) не комбинују са продужењем овлашћења за летење на класи или типу, морају да:

(i) за авионе са једним пилотом (*SPA*), положи секцију 3б и оне делове секције 1 провере стручности дефинисане у Додатку 9 овог анекса који су релевантни за планирани лет;

(ii) за вишемоторне авионе, положи секцију 6 провере стручности за авионе са једним пилотом (*SPA*) у складу са Додатком 9 овог анекса, летећи искључиво по правилима инструменталног летења.

Уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) за одговарајућу

класу или тип ваздухоплова може да се користи у случају из тачке 2), с тим што најмање свака друга провера стручности за продужење важења овлашћења за инструментално летење на авиону (*IR(A)*) мора да буде обављена на авиону.

(б) Унакрсно признавање се врши у складу са Додатком 8 овог анекса.

ОДЕЉАК 3

Специфични захтеви за хеликоптер

FCL.625.H IR(H) – Продужење

(а) Продужење. Кандидати за продужење овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*):

1) ако продужење овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*) комбинују са продужењем овлашћења за летење на типу, морају да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућем типу хеликоптера;

2) ако продужење овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*) не комбинују са продужењем овлашћења за летење на типу, морају да положи само секцију 5 и одговарајуће делове секције 1 провере стручности дефинисане у Додатку 9 овог анекса за одговарајући тип хеликоптера. У овом случају, тренажер летења (*FTD II/III*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) за одговарајући тип хеликоптера може да се користи, с тим што најмање свака друга провера стручности за продужење важења овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*) мора да буде обављена на хеликоптеру.

(б) Унакрсно признавање се врши у складу са Додатком 8 овог анекса.

FCL.630.H IR(H) – Проширење права са једномоторних на вишемоторне хеликоптере

Имаоци важећег овлашћења за инструментално летење (*IR(H)*) на једномоторном хеликоптеру који први пут желе да прошире право за инструментално летење (*IR(H)*) на вишемоторне хеликоптере морају да:

(а) заврше обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) која се састоји од најмање пет сати инструменталног летења, од чега три сата може да буде на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*);

(б) положи секцију 5 практичног испита у складу са Додатком 9 овог анекса на вишемоторним хеликоптерима.

ОДЕЉАК 4

Специфични захтеви за ваздушни брод

FCL.625.As IR(As) – Продужење

Кандидати за продужење овлашћења за инструментално летење на ваздушном броду (*IR(As)*):

(а) ако продужење овлашћења за инструментално летење на ваздушном броду (*IR(As)*) комбинују са продужењем овлашћења за летење на типу ваздушног брода, морају да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућем типу ваздушног брода;

(б) ако продужење овлашћења за инструментално летење на ваздушном броду (*IR(As)*) не комбинују са продужењем овлашћења за летење на типу, морају да положи секцију 5 и делове секције 1 провере стручности дефинисане у Додатку 9 овог анекса за ваздушни брод који су одговарајући за планирани лет. У овом случају, тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) за одговарајући тип ваздушног брода може да се користи, с тим што најмање свака друга провера стручности за продужење важења овлашћења за инструментално летење (*IR(As)*) мора да буде обављена на ваздушном броду.

ГЛАВА X

ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ ИЛИ ТИПУ

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.700 Околности у којима се захтева овлашћење за летење на класи или типу

(а) Осим имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*) и дозволе пилота балона (*BPL*),

имаоци осталих врста пилотских дозвола могу да лете у својству пилота само ако имају важеће и одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу, осим приликом полагања практичног испита или провере стручности за обнову овлашћења за летење на класи или типу или у току обуке.

(б) И поред захтева из тачке (а), у случају летова који се одnose на увођење или модификацију типа ваздухоплова, пилоти могу да имају посебан сертификат који издаје ваздухопловна власт, којим се овлашћују за те летове. Овај сертификат има ограничено важење које се односи на те летове.

(ц) Не доводећи у питање тач. (а) и (б), у случају летова који се односе на увођење или модификацију типа ваздухоплова, а који су извршени од стране организације за пројектовање или организације за производњу у оквиру њихових права, као и у случају обуке за стицање овлашћења за пробне летове, када не могу да се испуне захтеви наведени у овој глави, пилоти могу да имају овлашћење за пробне летове издато у складу са *FCL.820*.

FCL.705 Права имаоца овлашћења за летење на класи или типу

Права имаоца овлашћења за летење на класи или типу су да лети као пилот на класи или типу ваздухоплова који је наведен у овлашћењу.

FCL.710 Овлашћења за летење на класи или типу – варијанте

(а) Ималац овлашћења за летење на класи или типу може да прошири своја права на другу варијанту ваздухоплова у оквиру истог овлашћења, ако заврши обуку у разликама или обуку за упознавање. У случају варијанте ваздухоплова у оквиру овлашћења за летење на типу, обука у разликама или за упознавање мора да обухвати одговарајуће елементе дефинисане у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*.

(б) Ако пилот није летео на варијанту ваздухоплова у периоду од две године после обуке у разликама, неопходно је да заврши даљу обуку у разликама или проверу стручности на тој варијанти како би задржао права, осим за типове или варијанте у оквиру овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона (*SEP*) и моторних једрилица – *TMG*.

(ц) Обука у разликама мора да се упише у пилотску књижицу летења или еквивалентни документ и мора да буде потписана од стране инструктора.

FCL.725 Захтеви за стицање овлашћења за летење на класи и типу

(а) Обука. Кандидат за овлашћење за летење на класи или типу мора да заврши обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука за овлашћење за летење на типу мора да обухвати обавезне елементе обуке за одговарајући тип, како је дефинисано у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*.

(б) Теоријски испит. Кандидат за овлашћење за летење на класи или типу мора да положи теоријски испит који организује одобрени центар за обуку (*ATO*) како би приказао одговарајући ниво теоријског знања, који се захтева за безбедно управљање одговарајућом класом или типом ваздухоплова.

1) За ваздухоплове са више пилота, теоријски испит мора да буде у писаној форми и да обухвати најмање 100 питања са више понуђених одговора, одговарајуће распоређених по основним предметима програма обуке.

2) За вишемоторне ваздухоплове са једним пилотом, теоријски испит мора да буде у писаној форми, а број питања са више понуђених одговора мора да зависи од сложености ваздухоплова.

3) За једномоторне ваздухоплове, теоријски испит се спроводи усмено, током практичног испита, од стране испитивача који мора да установи да ли кандидат поседује задовољавајући ниво знања.

4) За авионе са једним пилотом који су класификовани као авиони високих перформанси, испит мора да буде у писаној форми и да обухвати најмање 60 питања са више понуђених одговора, одговарајуће распоређених по основним предметима програма обуке.

(ц) Практичан испит. Кандидат за овлашћење за летење на класи или типу мора да положи практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да прикаже оспособљеност да безбедно лети на одговарајућој класи или типу ваздухоплова.

Кандидат мора да положи практичан испит у току периода од шест месеци након започињања обуке за овлашћење за летење на класи или типу и у току периода од шест месеци пре подношења захтева за издавање овлашћења за летење на класи или типу.

(д) Ако кандидат који већ поседује овлашћење за летење на типу ваздухоплова са правом да извршава операције са једним пилотом (*SPO*) или операције са више пилота (*MPO*), подноси захтев за проширење права за другу врсту операција на истом типу ваздухоплова, сматра се да испуњава захтеве у погледу теорије.

(е) И поред захтева из тачке изнад, пилоти који су имаоци овлашћења за пробне летове издатог у складу са *FCL.820*, а који су били укључени у пробне летове у циљу развоја, сертификације или производње типа ваздухоплова и који су остварили 50 сати укупног налета или 10 сати у својству *PIC* на пробним летовима за тај тип, могу да поднесу захтев за издавање овлашћења за летење на том типу ваздухоплова, ако испуњавају услове по питању искуства и предуслове за издавање тог овлашћења за летење на типу, како је овом главом утврђено за одговарајућу категорију ваздухоплова.

FCL.740 Важење и обнова овлашћења за летење на класи и типу

(а) Период важења овлашћења за летење на класи и типу је једна година, осим за овлашћења за летење на класи једномоторних ваздухоплова са једним пилотом, чији је период важења две године, осим ако није другачије одређено подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*.

(б) Обнова. Ако је рок важења овлашћења за летење на класи и типу истекао, кандидат мора да:

1) заврши обуку освежења знања у одобреном центру за обуку (*ATO*), како би достигао ниво оспособљености потребан за безбедно летење на одговарајућој класи или типу ваздухоплова;

2) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса.

ОДЕЉАК 2 Специфични захтеви за авион

FCL.720.А Потребно искуство и предуслови за стицање овлашћења за летење на класи или типу авиона

Ако није другачије одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, кандидат за овлашћење за летење на класи или типу мора да испуни захтеве по питању потребног искуства и предуслове за издавање одговарајућег овлашћења:

(а) Вишемоторни авион са једним пилотом. Кандидат за стицање првог овлашћења за летење на класи или типу вишемоторног авиона са једним пилотом мора да оствари најмање 70 сати у својству *PIC* на авионима.

(б) Једноставан (*non-complex*) авион високих перформанси са једним пилотом. Пре почетка практичне обуке, кандидат за стицање првог овлашћења за летење на класи или типу авиона високих перформанси са једним пилотом мора да:

1) има најмање 200 сати укупног времена летења, од чега 70 сати у својству *PIC* на авионима;

2) (i) има сертификат о успешно завршеној додатној теоријској обуци у одобреном центру за обуку (*ATO*); или

(ii) има положен теоријски испит за дозволу транспортног пилота авиона – *ATPL(A)* у складу са овим анексом; или

(iii) осим дозволе која је издата у складу са овим анексом, поседује и дозволу транспортног пилота авиона – *ATPL(A)* или дозволу професионалног пилота авиона са овлашћењем за инструментално летење – *CPL(A)/IR* и са уписаним положеним теоријским испитом за дозволу транспортног пилота авиона – *ATPL(A)*, која је издата у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

3) испуњава захтеве из (д) 4), ако је у питању пилот који подноси захтев за стицање права да управља авионом у операцијама са више пилота (*MPO*).

(ц) Сложен (*complex*) авион високих перформанси са једним пилотом. Кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу авиона високих перформанси са једним пилотом, осим што мора да испуни услове из тачке (б), мора да испуни и захтеве за овлашћење за инструментално летење на вишемоторним авионима – *IR(A)*, како је утврђено у Глави Г.

(д) Авион са више пилота (*МРА*). Кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу авиона са више пилота мора да буде пилот ученик који тренутно похађа обуку за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) или да испуњава следеће услове:

1) има најмање 70 сати летења у својству *PIC* на авионима;
2) поседује овлашћење за инструментално летење на вишемоторним авионима – *IR(A)*;

3) положио је теоријски испит за дозволу транспортног пилота авиона – *ATPL(A)* у складу са овим анексом;

4) осим ако је обука за стицање овлашћења за летење на типу комбинована са обуком сарадње вишечлане посаде (*MCC*):

(i) има сертификат о успешно завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*) на авионима; или

(ii) има сертификат о успешно завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*) на хеликоптерима и више од 100 сати летења на хеликоптерима са више пилота; или

(iii) има најмање 500 сати летења на хеликоптерима са више пилота; или

(iv) има најмање 500 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на вишемоторним авионима са једним пилотом, у јавном авио-превозу, у складу са одговарајућим подзаконским прописом којим се уређује обављање јавног авио-превоза.

(е) И поред захтева из тачке (д), држава чланица може да изда овлашћење за летење на типу са ограниченим правом за летење на авиону са више пилота (*МРА*) које омогућава имаоцу таквог овлашћења да лети у својству копилота са правом летења у фази крстарења изнад нивоа лета *FL 200*, под условом да друга два члана посаде имају овлашћење за летење на типу у складу са тачком (д).

(ф) Додатна овлашћења за летења на сложеном (*complex*) авиону високих перформанси са једним или са више пилота. Кандидат за стицање додатних овлашћења за летење на сложеном (*complex*) авиону високих перформанси са једним или са више пилота мора да има овлашћење за инструментално летење на вишемоторном авиону *IR(A)*.

(г) Када је тако одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, коришћење права из овлашћења за летење на типу у почетку може да буде ограничено на летење под надзором инструктора. Време летења под надзором инструктора мора да се упише у пилотску књижицу летења или еквивалентни документ и мора да буде потписан од стране инструктора. Ограничење се укида ако пилот прикаже да је остварио време летења под надзором које се захтева подацима о оперативној усклађености.

FCL.725.A Теоријска и практична обука за издавање овлашћења за летење на класи или типу – авион

Ако није другачије одређено подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*:

(а) Вишемоторни авиони са једним пилотом.

1) Теоријска обука за стицање овлашћења за летење на класи вишемоторних авиона са једним пилотом мора да обухвати најмање седам сати обуке на вишемоторним авионима.

2) Практична обука за стицање овлашћења за летење на класи или типу вишемоторних авиона са једним пилотом мора да обухвати најмање два сата и 30 минута налета на обуци са инструктором у нормалним условима лета на вишемоторном авиону и не мање од три сата и 30 минута налета на обуци са инструктором ради увежбавања процедура при отказу мотора и технике асиметричног летења.

(б) Хидро авиони са једним пилотом. Обука за стицање овлашћења за хидро авионе са једним пилотом мора да обухвати теоријску и практичну обуку. Обука за стицање овлашћења за летење на класи или типу хидро авиона са једним пилотом мора да обухвати најмање осам сати летења на обуци са инструктором, ако кандидат има овлашћење за копнену верзију одговарајуће класе или типа, или 10 сати ако кандидат нема такво овлашћење.

FCL.730.A Специфични захтеви за пилоте на обуци за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (*Zero Flight Time – ZFTT*)

(а) Пилот који похађа обуку за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (*ZFTT*), на турбо-млазном авиону са више пилота који је сертифициван у складу са стандардима *CS-25* или еквивалентним правилима за пловидбеност или на турбо-елисном авиону са више пилота који има

максималну дозвољену масу на полетању већу од 10 тона или који је сертифициван за конфигурацију кабине са више од 19 путничких седишта, мора да заврши најмање:

1) 1.500 сати летења или 250 рутних сектора, ако се током обуке користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) који поседује уверење о градацији за ниво *CG*, *C* или привремени ниво *C*;

2) 500 сати летења или 100 рутних сектора, ако се током обуке користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) који поседује уверење о градацији за ниво *DG* или *D*.

(б) Ако пилот прелази са турбо-елисног на турбо-млазни авион или са турбо-млазног на турбо-елисни авион, мора да заврши додатну обуку на симулатору.

FCL.735.A Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) – авион

(а) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да садржи најмање:

1) 25 сати теоријске обуке и вежби;

2) 20 сати практичне обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) или 15 сати ако пилот ученик похађа *ATP* интегрисану обуку.

Током обуке мора да се користи уређај за обуку летачко-навигацијских процедура за сарадњу вишечлане посаде (*FNPT II MCC*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*). Ако се обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) комбинује са иницијалном обуком за стицање овлашћења за летење на типу, практична обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) може да се скрати на не мање од 10 сати, ако се исти уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) користи током обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) и обуке за стицање овлашћења за летење на типу.

(б) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да буде завршена у одобреном центру за обуку (*ATO*) у току периода од шест месеци.

(ц) Ако обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) није комбинована са обуком за стицање овлашћења за летење на типу, након завршене обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(д) Кандидат који је завршио обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*) за било коју другу категорију ваздухоплова, изузима се од захтева наведених у тачки (а) 1).

FCL.740.A Продужење овлашћења за летење на класи и типу – авиони

(а) Продужење овлашћења за летење на класи или типу вишемоторног авиона. За продужење овлашћења за летење на класи или типу вишемоторног авиона, кандидат мора да:

1) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој класи или типу авиона или уређају за симулирање летења (*FSTD*) одговарајуће класе или типа током три месеца која непосредно претходе датуму истицања овлашћења;

2) током периода важења овлашћења оствари најмање:

(i) 10 рутних сектора као пилот на одговарајућој класи или типу авиона; или

(ii) један рутни сектор као пилот на одговарајућој класи или типу авиона или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) са испитивачем. Овај рутни сектор може да се спроведе током провере стручности.

3) пилот који ради за оператера у јавном авио-превозу одобреним у складу са одговарајућим подзаконским прописом којим се уређује обављање јавног авио-превоза, ако је положио компанијску проверу стручности комбиновану са провером стручности за продужење овлашћења за летење на класи или типу, не мора да испуни захтев наведен у подтачки 2).

4) продужење овлашћења за инструментално летење *IR(A)*, ако се поседује, може да се комбинује са провером стручности за продужење овлашћења за летење на класи или типу.

(б) Продужење овлашћења за летење на класи једномоторног авиона са једним пилотом.

1) Овлашћење за летење на класи једномоторног авиона са клипном погонском групом и овлашћење за моторну једрилицу – *TMG*. Кандидат за продужење овлашћења за летење на класи једномоторног авиона са клипном погонском групом и за продужење овлашћења за моторну једрилицу – *TMG* мора да:

(i) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој класи са испитивачем током три месеца која непосредно претходе датуму истицања овлашћења; или

(ii) током 12 месеци пре датума истицања овлашћења оствари 12 сати летења на одговарајућој класи, укључујући:

- шест сати у својству *PIC*;
- 12 полетања и 12 слетања;

- један лет са инструктором летења (*FI*) или инструктором летења на класи (*CRI*) у трајању од најмање једног сата. Кандидати су изузети од овог захтева ако су положили проверу стручности за овлашћење за летење на класи или типу или практичан испит за било коју другу класу или тип авиона.

2) Ако су кандидати имаоци овлашћења за једномоторне авионе са клипном погонском групом (копно) и овлашћења за моторну једрилицу – *TMG*, могу да испуне захтеве из потачке 1) на било којој класи и на тај начин продуже оба овлашћења.

3) Једномоторни турбо-елисни авион са једним пилотом. За продужење овлашћења за летење на класи једномоторног турбо-елисног авиона кандидати морају да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој класи са испитивачем током три месеца која непосредно претходе датуму истицања овлашћења.

(ц) Кандидати који не положи све секције провере стручности пре истека датума важења овлашћења за летење на класи или типу не могу да користе права из тог овлашћења све док не положи проверу стручности.

ОДЕЉАК 3

Специфични захтеви за хеликоптер

FCL.720.H Потребно искуство и предуслови за стицање овлашћења за летење на типу – хеликоптер

Ако није другачије одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу хеликоптера мора да испуни захтеве по питању потребног искуства и предуслове за стицање одговарајућег овлашћења:

(а) Хеликоптер са више пилота. Кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота мора да:

1) има најмање 70 сати у својству *PIC* на хеликоптерима;

2) осим ако је обука за стицање овлашћења за летење на типу комбинована са обуком сарадње вишечлане посаде (*MCC*):

(i) има сертификат о успешно завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*) на хеликоптерима са више пилота; или

(ii) има најмање 500 сати летења на вишемоторним авионима; или

(iii) има најмање 500 сати летења на вишемоторним хеликоптерима са више пилота;

3) има положен теоријски испит за дозволу транспортног пилота хеликоптера – *ATPL(H)*.

(б) Кандидату за стицање првог овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота који је завршио *ATP(H)/IR*, *ATP(H)*, *CPL(H)/IR* или *CPL(H)* интегрисану обуку и који не испуњава захтев наведен из тачке (а) 1), издаје се овлашћење за летење на типу са ограничењем на основу којег може да лети само у својству копилота. Ограничење се укида након што пилот:

1) оствари 70 сати летења у својству *PIC* или *PICUS* на хеликоптерима;

2) положи практичан испит за овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота на одговарајућем типу хеликоптера у својству *PIC*.

(ц) Вишемоторни хеликоптер са једним пилотом. Кандидат за стицање првог овлашћења за летење на вишемоторном хеликоптеру са једним пилотом мора да:

1) пре почетка практичне обуке:

(i) положи теоријски испит за дозволу транспортног пилота хеликоптера – *ATPL(H)*; или

(ii) има потврду о завршеној улазној обуци спроведеној од стране одобреног центра за обуку (*ATO*). Обука мора да обухвати следеће предмете теоријске обуке за дозволу транспортног пилота хеликоптера – *ATPL(H)*:

– Опште познавање ваздухоплова: конструкција/системи/погонске групе и инструменти/електронски системи,

– Перформансе и планирање лета: маса и центража, перформансе;

2) оствари 70 сати летења у својству *PIC* на хеликоптерима, за кандидате који нису завршили *ATP(H)/IR*, *ATP(H)* или *CPL(H)/IR* интегрисану обуку.

FCL.735.H Обука сарадње вишечлане посаде – хеликоптер

(а) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да садржи најмање:

1) за *MCC/IR*:

(i) 25 сати теоријске обуке и вежби;

(ii) 20 сати практичне обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) или 15 сати ако пилот ученик похађа *ATP(H)/IR* интегрисану обуку. Ако се обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) комбинује са иницијалном обуком за стицање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота, практична обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) може да се скрати на не мање од 10 сати, ако се исти уређај за симулирање летења (*FSTD*) користи током обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) и обуке за стицање овлашћења за летење на типу;

2) за *MCC/VFR*:

(i) 25 сати теоријске обуке и вежби;

(ii) 15 сати практичне обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) или 10 сати ако пилот ученик похађа *ATP(H)/IR* интегрисану обуку. Ако се обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) комбинује са иницијалном обуком за стицање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота, практична обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) може да се скрати на не мање од седам сати, ако се исти уређај за симулирање летења (*FSTD*) користи током обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) и обуке за стицање овлашћења за летење на типу.

(б) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да буде завршена у одобреном центру за обуку (*ATO*) у току периода од шест месеци.

Током обуке мора да се користи уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II* или *III*) квалификован за сарадњу вишечлане посаде, тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*).

(ц) Ако обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) није комбинована са обуком за стицање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота, након завршене обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(д) Кандидат који је завршио обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*) за било коју другу категорију ваздухоплова, изузима се од захтева наведених у тачки (а) 1) (i) или (а) 2) (i), ако је примењиво.

(е) Кандидат за *MCC/IR* обуку који је завршио *MCC/VFR* обуку, изузима се од захтева наведених у тачки (а) 1) (i) и мора да заврши пет сати практичне *MCC/IR* обуке.

FCL.740.H Продужење овлашћења за летење на типу – хеликоптер

(а) Продужење. За продужење овлашћења за летење на типу хеликоптера, кандидат мора да:

1) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућем типу хеликоптера или на уређају за симулирање летења (*FSTD*) одговарајућег типа током три месеца који непосредно претходе датуму истицања овлашћења;

2) оствари најмање два сата летења на одговарајућем типу хеликоптера у току периода важења овлашћења. Трајање провере стручности може да се рачуна као два сата лета.

3) Ако кандидати имају више од једног овлашћења за летење на типу једномоторног хеликоптера са клипном погонском групом, могу да продуже сва одговарајућа овлашћења за летење на типу након полагања провере стручности за само један од одговарајућих типова, ако имају најмање два сата летења у својству *PIC* на другим типовима током периода важења овлашћења.

Провера стручности се сваки пут изводи на другом типу.

4) Ако кандидати имају више од једног овлашћења за летење на типу једномоторног турбинског хеликоптера са максималном дозвољеном масом на полетању до 3.175 kg, они могу да продуже сва одговарајућа овлашћења за летење на типу након полагања провере стручности за само један од одговарајућих типова, ако имају:

(i) 300 сати летења у својству *PIC* на хеликоптерима;

(ii) 15 сати на сваком типу за који има овлашћење;

(iii) најмање два сата летења у својству *PIC* на сваком од осталих типова током периода важења.

Провера стручности се сваки пут изводи на другом типу.

5) Пилот који успешно положи практичан испит за издавање додатног овлашћења за летење на типу, остварује продужење одговарајућег овлашћења за летење на типу у оквиру заједничке групе, у складу са 3) и 4).

6) Продужење овлашћења за инструментално летење на хеликоптерима (*IR(H)*), ако се поседује, може да се комбинује са провером стручности за овлашћење за летење на типу.

(б) Кандидат који не положи све секције провере стручности пре истека датума важења овлашћења за летење на типу не може да користи права из овлашћења док не положи проверу стручности. У случају из тачке (а) 3) и 4), кандидат не може да користи права из овлашћења ни на једном типу.

ОДЕЉАК 4

Специфични захтеви за ваздухоплов са вертикалним узлетањем

FCL.720.PL Потребно искуство и предуслови за издавање овлашћења за летење на типу – ваздухоплов са вертикалним узлетањем

Ако није другачије одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем мора да испуни захтеве по питању потребног искуства и предуслове за стицање одговарајућег овлашћења:

(а) за пилоте авиона:

1) да има дозволу професионалног пилота авиона са овлашћењем за инструментално летење – *CPL/IR(A)* са положеним теоријским испитом за *ATPL* или да има дозволу транспортног пилота авиона – *ATPL(A)*;

2) да има сертификат о завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*);

3) да има више од 100 сати летења у својству пилота на авионима са више пилота;

4) да има 40 сати летења на обуци на хеликоптерима;

(б) за пилоте хеликоптера:

1) да има дозволу професионалног пилота хеликоптера са овлашћењем за инструментално летење – *CPL/IR(H)* са положеним теоријским испитом за *ATPL* или да има дозволу транспортног пилота хеликоптера – *ATPL/IR(H)*;

2) да има сертификат о завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*);

3) да има више од 100 сати летења у својству пилота на хеликоптерима са више пилота;

4) да има 40 сати летења на обуци на авионима;

(ц) за пилоте који су квалификовани за летење на авионима и хеликоптерима:

1) да има најмање дозволу професионалног пилота хеликоптера – *CPL(H)*;

2) да има овлашћење за инструментално летење (*IR*) са положеним теоријским испитом за *ATPL* или да има дозволу транспортног пилота (*ATPL*) за авионе или хеликоптере;

3) да има сертификат о завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*) за авионе или хеликоптере;

4) да има више од 100 сати летења у својству пилота на хеликоптерима или авионима са више пилота;

5) да има 40 сати летења на обуци на авионима или хеликоптерима, ако је примењиво, ако пилот нема претходно искуство као имаоца дозволе транспортног пилота авиона – *ATPL* или искуство на ваздухоплову са више пилота.

FCL.725.PL Практична обука за стицање овлашћења за летење на типу – ваздухоплов са вертикалним узлетањем

Практична обука као део обуке за стицање овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем мора да се спроведе и на ваздухоплову и на уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља тај тип ваздухоплова и који је одговарајући за ову сврху.

FCL.740.PL Продужење овлашћења за летење на типу – ваздухоплов са вертикалним узлетањем

(а) Продужење. За продужење овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем, кандидат мора да:

1) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућем типу ваздухоплова са вертикалним

узлетањем током три месеца која непосредно претходе датуму истрајања овлашћења;

2) током периода важења овлашћења оствари најмање:

(i) 10 рутних сектора као пилот на ваздухоплову са вертикалним узлетањем; или

(ii) један рутни сектор као пилот на одговарајућем типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) са испитивачем. Овај рутни сектор кандидат може да оствари током провере стручности.

3) Пилот који ради за оператера у јавном авио-превозу који је одобрен у складу са одговарајућим подзаконским прописом којим се уређује обављање јавног авио-превоза, не мора да испуни захтев наведен у подтачки 2), ако је положио компанијску проверу стручности комбиновану са провером стручности за продужење овлашћења за летење на типу.

(б) Кандидат који не положи све секције провере стручности пре истека датума важења овлашћења за летење на типу не може да користи своја права из овлашћења док не положи проверу стручности.

ОДЕЉАК 5

Специфични захтеви за ваздушни брод

FCL.720.As Потребно искуство и предуслови за издавање овлашћења за летење на типу – ваздушни брод

Ако није другачије одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, кандидат за стицање првог овлашћења за летење на типу ваздушног брода мора да испуни захтеве по питању потребног искуства и предуслове за стицање одговарајућег овлашћења:

(а) за ваздушне бродове са више пилота:

1) да има најмање 70 сати летења у својству *PIC* на ваздушним бродовима;

2) да има сертификат о завршеној обуци сарадње вишечлане посаде (*MCC*) на ваздушним бродовима.

3) Кандидату који не испуњава захтев из подтачке 2) издаје се овлашћење за летење на типу са ограничењем да врши права из овлашћења само у својству копилота. Ограничење се укида након што пилот оствари 100 сати летења у својству *PIC* или *PICUS* на ваздушним бродовима.

FCL.735.As Обука сарадње вишечлане посаде – ваздушни брод

(а) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да садржи најмање:

1) 12 сати теоријске обуке и вежби;

2) пет сати практичне обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*);

3) током обуке мора да се користи уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II* или *III*) квалификован за сарадњу вишечлане посаде, тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*).

(б) Обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да се заврши у одобреном центру за обуку (*ATO*) у току периода од шест месеци.

(ц) Ако обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) није комбинована са обуком за стицање овлашћења за летење на типу ваздушног брода са више пилота, након завршене обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(д) Кандидат који је завршио обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*) за било коју другу категорију ваздухоплова, изузима се од захтева из тачке (а).

FCL.740.As Продужење овлашћења за летење на типу – ваздушни брод

(а) Продужење. За продужење овлашћења за летење на типу ваздушног брода, кандидат мора да:

1) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућем типу ваздушног брода током три месеца која непосредно претходе датуму истрајања овлашћења;

2) има најмање два сата летења у својству пилота на одговарајућем типу ваздушног брода у току периода важења овлашћења. Трајање провере стручности може да се рачуна као два сата летења.

3) Продужење овлашћења за инструментално летење на ваздушном броду *IR(As)*, ако га има, може да се комбинује са провером стручности за продужење овлашћења за летење на типу или класи.

(б) Кандидат који не положи све секције провере стручности пре истека датума важења овлашћења за летење на типу не може да користи права из овлашћења док не положи проверу стручности.

ГЛАВА И

ДОДАТНА ОВЛАШЋЕЊА

FCL.800 Овлашћење за акробатско летење

(а) Имаоци дозволе пилота авиона, моторне једрилице – *TMG* или једрилице могу да врше акробатско летење ако су имаоци одговарајућег овлашћења.

(б) Кандидати за стицање овлашћења за акробатско летење морају да заврше:

1) најмање 40 сати летења или за једрилице 120 полетања у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова, који су остварени након стицања дозволе;

2) обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*), која обухвата:

(i) теоријску обуку која одговара овлашћењу;

(ii) најмање пет сати летења или 20 летова на практичној обуци за акробатско летење на одговарајућој категорији ваздухоплова.

(ц) Овлашћење за акробатско летење је ограничено на категорију ваздухоплова на којој је завршена практична обука. Овлашћење за акробатско летење може да се прошири на другу категорију ваздухоплова ако пилот има дозволу за ту категорију ваздухоплова и успешно заврши најмање три лета на обуци са инструктором који покривају цео програм обуке за акробатско летење у тој категорији ваздухоплова.

FCL.805 Овлашћење за вучу једрилица и транспарената

(а) Имаоци дозвола пилота авиона или моторне једрилице – *TMG* могу да предузимају вучу једрилица или транспарената ако су имаоци одговарајућег овлашћења.

(б) Кандидати за стицање овлашћења за вучу једрилица морају да заврше:

1) најмање 30 сати налета у својству *PIC* и 60 полетања и слетања на авионима, ако ће се активности извршавати на авионима, или на моторним једрилицама – *TMG*, ако ће се активности извршавати на моторним једрилицама – *TMG*, који морају да се остваре након стицања дозволе;

2) обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*), која обухвата:

(i) теоријску обуку о операцијама и процедурама вуче;

(ii) најмање 10 летова са инструктором током којих се врши вуча једрилица, укључујући најмање пет летова са инструктором;

(iii) осим за имаоце дозволе пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)* или дозволе пилота једрилице – *SPL*, пет летова упознавања на једрилици коју вуче ваздухоплов.

(ц) Кандидати за стицање овлашћења за вучу транспарената морају да заврше:

1) најмање 100 сати летења и 200 полетања и слетања у својству *PIC* на авионима или на моторним једрилицама – *TMG*, које су остварили након стицања дозволе. Од тога, најмање 30 сати мора да се оствари на авионима, ако ће се активности извршавати на авионима, или на моторним једрилицама – *TMG*, ако ће се активности извршавати на моторним једрилицама – *TMG*;

2) обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*), која обухвата:

(i) теоријску обуку о операцијама и процедурама вуче;

(ii) најмање 10 летова са инструктором током којом се врши вуча транспарената, укључујући најмање пет летова на обуци са инструктором.

(д) Овлашћење за вучу једрилица и транспарената је ограничено на авион или моторну једрилицу – *TMG*, у зависности од ваздухоплова на коме је завршена практична обука. Овлашћење за вучу једрилица и транспарената може да се прошири на другу категорију ваздухоплова ако пилот има дозволу за авион или моторну једрилицу – *TMG* и успешно заврши најмање три лета на обуци са инструктором који покривају цео програм обуке за вучу за обе категорије.

(е) Да би користио права из овлашћења за вучу једрилица и транспарената, ималац овлашћења мора да изврши најмање пет вуча током претходна 24 месеца.

(ф) Ако пилот не испуњава захтев наведен у тачки (е), пре наставка коришћења својих права, мора да изврши број вуча који му недостаје са инструктором или под надзором инструктора.

FCL.810 Овлашћење за ноћно летење

(а) Авион, моторна једрилица – *TMG*, ваздушни брод.

1) Ако се права из дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) или дозволе приватног пилота (*PPL*) за авионе, моторне једрилице – *TMG* или ваздушне бродове користе према правилима визуелног летења (*VFR*) у ноћним условима, кандидати морају да заврше обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука мора да обухвати:

(i) теоријску обуку;

(ii) најмање пет сати летења ноћу на одговарајућој категорији ваздухоплова, укључујући најмање три сата са инструктором, један сат маршрутног летења са најмање једним маршрутним летом са инструктором дужине од најмање 50 *km* и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем.

2) Пре обуке за стицање овлашћења за ноћно летење, имаоци дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) морају да заврше основну инструменталну обуку потребну за стицање дозволе приватног пилота (*PPL*).

3) Када су кандидати имаоци овлашћења за летење на класи једномоторних авиона са клипном погонском групом (копно) и овлашћења за моторне једрилице – *TMG*, могу да испуне захтеве из подтачке 1) на једној или на обе класе.

(б) Хеликоптери. Ако се права имаоца дозволе приватног пилота хеликоптера – *PPL(H)* користе у *VFR* условима ноћу, кандидати мора да:

1) има најмање 100 сати летења као пилот на хеликоптерима након стицања дозволе, укључујући најмање 60 сати у својству *PIC* на хеликоптерима и 20 сати маршрутног летења;

2) заврши обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Обука мора да се заврши у току периода од шест месеци и мора да обухвати:

(i) пет сати теоријске обуке;

(ii) 10 сати летења на обуци са инструктором на хеликоптеру;

(iii) пет сати летења ноћу, укључујући најмање три сата са инструктором, један сат маршрутне навигације и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг мора да садржи полетање и слетање.

3) Кандидату који је ималац или је био ималац овлашћења за инструментално летење (*IR*) на авиону или моторној једрилици – *TMG*, признаје се пет сати за испуњење захтева из подтачке 2) (ii) изнад.

(ц) Балони. Ако се права имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова – *LAPL* за балоне или имаоца дозволе пилота балона – *BPL* користе према правилима визуелног летења (*VFR*) у ноћним условима, кандидат мора да оствари најмање два лета на обуци са инструктором у ноћним условима, од којих сваки појединачно траје најмање један сат.

FCL.815 Овлашћење за летење у планинским пределима

(а) Права. Права имаоца овлашћења за летење у планинским пределима су да авионима или моторним једрилицама – *TMG* слеће на или полеће са површина за које надлежна ваздухопловна власт захтева ту врсту овлашћења.

Прво овлашћење за летење у планинским пределима може да се стекне за:

1) токове, којим се добија право слетања на или полетања са таквих површина када нису покривене снегом; или

2) скије, којим се добија право слетања на или полетања са таквих површина када су покривене снегом.

3) Права првог овлашћења могу да буду проширена на овлашћење за токове или скије након што пилот заврши одговарајућу додатну обуку упознавања, укључујући теоријску и практичну обуку, са инструктором за летење у планинским пределима.

(б) Обука. Кандидати за овлашћење за летење у планинским пределима морају да заврше теоријску и практичну обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*), у периоду од 24 месеца. Садржај обуке мора да одговара траженом праву из овлашћења.

(ц) Практичан испит. Након завршетка обуке, кандидат мора да положи практичан испит са одговарајуће квалификованим испитивачем (*FE*) у ове сврхе. Практичан испит мора да садржи:

1) усмени теоријски испит;

2) шест слетања на најмање две различите површине за које је потребно овлашћење за летење у планинским пределима, а које нису површине полетања.

(д) Рок важења. Овлашћење за летење у планинским пределима важи 24 месеца.

(е) Продужење. За продужење овлашћења за летење у планинским пределима кандидат мора да:

1) има најмање шест планинских слетања током претходна 24 месеца; или

2) положи проверу стручности. Провера стручности мора да задовољи захтеве из тачке (ц).

(ф) Обнова. Ако је овлашћење истекло, кандидат мора да задовољи захтеве из тачке (е) 2).

FCL.820 Овлашћење за пробне летове

(а) Имаоци дозволе пилота авиона или хеликоптера могу да лете у својству *PIC* само на пробним летовима категорије 1 или 2, како је дефинисано у *Part-21*, ако поседују овлашћење за пробне летове.

(б) Обавеза поседовања овлашћења за пробне летове наведене у тачки (а) важи само ако су пробни летови извршени на:

1) хеликоптерима који су сертифицирани или ће бити сертифицирани у складу са стандардима *CS-27* или *CS-29* или еквивалентним правилима за пловидбеност; или

2) авионима који су сертифицирани или ће бити сертифицирани у складу са:

(i) стандардима *CS-25* или еквивалентним правилима за пловидбеност; или

(ii) стандардима *CS-23* или еквивалентним правилима за пловидбеност, осим за авионе са максималном масом на полетању мањом од 2.000 kg.

(ц) Права имаоца овлашћења за пробне летове су, да у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова:

1) у случају овлашћења за пробне летове категорије 1, обавља све категорије пробних летова, како је дефинисано у *Part-21*, у својству *PIC* или копилоата;

2) у случају овлашћења за пробне летове категорије 2:

(i) обавља пробне летове категорије 1, како је дефинисано у *Part-21*:

– у својству копилоата; или

– у својству *PIC*, у случају авиона наведених у (б) 2) (ii), осим оних који се налазе у регионалној категорији (*commuter*) или који достижу спиралне брзине изнад 0,6 маха или плафон лета изнад 25.000 стопа;

(ii) обавља остале категорије пробних летова, како је дефинисано у *Part-21*, у својству *PIC* или копилоата;

3) за оба овлашћења за пробне летове и категорије 1 и 2, обавља летове који се посебно односе на активности организације за пројектовање и организације за производњу, у оквиру њихових права, када не могу да се испуне захтеви наведени у Глави X.

(д) Кандидати за стицање првог овлашћења за пробне летове морају да:

1) имају најмање дозволу професионалног пилота – *CPL* и овлашћење за инструментално летење – *IR* за одговарајућу категорију ваздухоплова;

2) имају најмање 1.000 сати летења на одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега најмање 400 сати остварено у својству *PIC*;

3) заврше обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) која је одговарајућа у зависности од планираног ваздухоплова и категорије пробних летова. Обука мора да обухвати најмање следеће предмете:

– Перформансе,

– Стабилност и управљивост/Квалитет управљања,

– Системи,

– Управљање пробама (тестовима),

– Управљање ризиком/безбедношћу.

(е) Права имаоца овлашћења за пробне летове могу да се прошире на другу категорију пробних летова и на другу категорију ваздухоплова након завршене додатне обуке у одобреном центру за обуку (*ATO*).

ГЛАВА Ј

ИНСТРУКТОРИ

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.900 Сертификати инструктора

(а) Опште. Лице може да спроводи:

1) практичну обуку на ваздухоплову само ако има:

(i) дозволу пилота издату или прихваћену у складу са овим правилником;

(ii) сертификат инструктора који одговара обуци коју спроводи, издат у складу са овом главом;

2) обуку на уређајима за симулирано летење или обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*) само ако има сертификат инструктора који одговара обуци коју спроводи, издат у складу са овом главом.

(б) Посебни услови;

1) У случају увођења новог ваздухоплова у државу чланицу или у флоту оператера, ако усаглашеност са захтевима дефинисаним у овој глави није могућа, надлежна ваздухопловна власт може да изда посебан сертификат на основу кога ималац има права да спроводи обуку. Овакав сертификат је ограничен на спровођење обуке потребне за увођење новог типа ваздухоплова и његов рок важења ни у ком случају не може да буде дужи од једне године.

2) Имаоци сертификата који су издати у складу са (б) 1), а који желе да стекну сертификат инструктора морају да испуне предуслове и захтеве за продужење утврђене за ту категорију инструктора. И поред захтева из *FCL.905.TRI* (б), сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) који је издат у складу са овом подтачком мора да обухвати права да спроводи обуку за стицање сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) или инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) за одговарајући тип.

(ц) Обука која се спроводи изван територија држава чланица:

1) Независно од захтева наведених у тачки (а), у случају практичне обуке која се спроводи у одобреном центру за обуку (*ATO*) чије се седиште налази изван територија држава чланица, надлежна ваздухопловна власт може да изда сертификат инструктора кандидату који има пилотску дозволу коју је издала трећа земља у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, под условом да кандидат:

(i) има најмање еквивалентну дозволу, овлашћење или сертификат за један од ваздухоплова на којем је овлашћен да спроводи обуку, а у сваком случају најмање дозволу професионалног пилота (*CPL*);

(ii) испуњава услове наведене у овој глави за издавање одговарајућег сертификата инструктора;

(iii) прикаже надлежној ваздухопловној власти одговарајући ниво познавања европских прописа о безбедности ваздушног саобраћаја како би могао да спроводи обуку у складу са овим анексом.

2) Сертификат је ограничен на спровођење практичне обуке:

(i) у одобреним центрима за обуку (*ATO*) чије се седиште налази изван територија држава чланица;

(ii) пилота ученика који имају довољно знање језика који се користи током обуке.

FCL.915 Општи предуслови и захтеви за инструкторе

(а) Опште. Кандидат за сертификат инструктора мора да има најмање 18 година живота.

(б) Додатни захтеви за инструкторе летења на ваздухоплову. Кандидат за сертификат инструктора или ималац сертификата инструктора са правом да обавља послове инструктора летења на ваздухоплову мора да:

1) има најмање дозволу и, ако је одговарајуће, овлашћење за које ће спроводити обуку;

2) осим у случају инструктора за овлашћење за пробне летове:

(i) има најмање 15 сати летења у својству пилота на класи или типу ваздухоплова на којем спроводи обуку, од којих највише седам сати може да буде на уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља класу или тип ваздухоплова, ако је примењиво; или

(ii) положи процену оспособљености за одговарајућу категорију инструктора на тој класи или типу ваздухоплова;

3) има права да лети у својству *PIC* на ваздухоплову током спровођења обуке.

(ц) Признавање за стицање додатних овлашћења и у сврху продужења:

1) Кандидатима за стицање додатних сертификата инструктора могу да се признају вештине из предавања-учења које су приказали приликом стицања сертификата инструктора којег већ поседују.

2) Сати летења остварени у својству испитивача током практичних испита и провера стручности у потпуности се признају за испуњење захтева за продужење свих сертификата инструктора које кандидат поседује.

FCL.920 Оспособљеност и процена инструктора

Сви инструктори морају да буду обучени како би били оспособљени за:

- припрему ресурса,
- стварање повољне климе за учење,
- преношење знања,
- интеграцију управљања угрожавањем и управљања грешкама (*TEM*) и унапређење потенцијала посаде,
- управљање временом ради постизања циљева обуке,
- олакшавање учења,
- процену перформанси кандидата на обуци,
- надзор и оцену напретка,
- процену дела обуке,
- извештавање о резултату.

FCL.925 Додатни захтеви за инструкторе пилота вишечлане посаде (*MPL*)

(а) Инструктори који спроводе обуку за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) морају да:

- 1) успешно заврше обуку за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) у одобреном центру за обуку (*ATO*);
- 2) поред тога, за основну, средњу и напредну фазе обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*):

- (i) имају искуства у операцијама са више пилота;
- (ii) имају завршену иницијалну обуку унапређења потенцијала посаде (*CRM*) оператера у јавном авио-превозу који је одобрен у складу са одговарајућим подзаконским прописом којим се уређује обављање јавног авио-превоза.

(б) Обука за инструктора пилота вишечлане посаде (*MPL*)

1) Обука за инструктора пилота вишечлане посаде (*MPL*) мора да обухвати најмање 14 сати обуке.

Након успешно завршене обуке, кандидат мора да прође процену оспособљености и знања о оспособљености на основу којих приступа обуци.

2) Процена мора да се састоји од практичне демонстрације практичне обуке за одговарајућу фазу обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*). Ову процену мора да изврши испитивач квалификован у складу са Главом К.

3) Након успешно завршене обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), одобрени центар за обуку (*ATO*) издаје кандидату сертификат квалификованог инструктора пилота вишечлане посаде (*MPL*).

(ц) У циљу одржавања права инструктора, инструктор мора да, у оквиру обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), спроведе током претходних 12 месеци:

- 1) једну сесију на симулатору у трајању од најмање три сата; или
- 2) једну вежбу у ваздуху у трајању од најмање једног сата која се састоји од најмање два полетања и слетања.

(д) Ако инструктор није испунио услове наведене у тачки (ц), пре спровођења практичне обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), он мора да:

1) заврши обуку освежења знања у одобреном центру за обуку (*ATO*) у циљу достизања нивоа стручности који је потребан да би положио процену оспособљености инструктора;

2) положи процену оспособљености инструктора наведену у тачки (б) 2).

FCL.930 Обука

Кандидати за сертификат инструктора морају да заврше теоријску и практичну обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*). Као додатак специфичним елементима прописаним у овој глави за сваку категорију инструктора, обука мора да садржи елементе који се захтевају у одредби *FCL.920*.

FCL.935 Процена оспособљености

(а) Осим за инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*), инструктора за обуку на уређајима за симулирано летење (*STI*), инструктора за овлашћења за летење у планинским пределима (*MI*) и инструктора за овлашћење за пробне летове (*FTI*), кандидат за стицање сертификата инструктора мора да положи процену оспособљености на одговарајућој категорији ваздухоплова како би приказао испитивачу, квалификованом у складу са Главом К, способност да обучава пилота ученика до нивоа потребног за издавање одговарајуће дозволе, овлашћења или сертификата.

(б) Ова процена мора да обухвати:

1) приказ оспособљености које су прописане у *FCL.920*, а које се односе на давање инструкција у претполетној фази, након извршеног лета и током теоријске обуке;

2) усмену теоријску проверу стручне оспособљености на земљи, претполетне и послеполетне припреме и демонстрације током лета на одговарајућој класи или типу ваздухоплова или уређају за симулирање летења (*FSTD*);

3) вежбе за процену стручности инструктора.

(ц) Процена мора да се изврши на истој класи или типу ваздухоплова или уређају за симулирање летења (*FSTD*) који је коришћен на практичној обуци.

(д) Ако се за продужење сертификата инструктора захтева процена оспособљености, кандидат који не положи процену пре датума истека сертификата инструктора не може да користи права из сертификата док не положи процену оспособљености.

FCL.940 Рок важења сертификата инструктора

Са изузетком инструктора за овлашћења за летење у планинским пределима (*MI*) и не доводећи у питање *FCL.900* (б) 1), сертификат инструктора важи три године.

ОДЕЉАК 2

Посебни захтеви за инструкторе летења – FI

FCL.905.FI Инструктор летења (*FI*) – Права и услови

Права инструктора летења (*FI*) су да спроводи обуку за стицање, продужење и обнову:

(а) дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*), дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) на одговарајућој категорији ваздухоплова;

(б) овлашћења за летење на класи и типу једномоторних ваздухоплова са једним пилотом, осим за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом; проширење права у оквиру овлашћења за летење на класи и групи за балоне и проширење права у оквиру овлашћења за летење на класи за једрилице;

(ц) овлашћења за летење на типу за ваздушни брод са једним или више пилота;

(д) дозволе професионалног пилота (*CPL*) на одговарајућој категорији ваздухоплова, ако је инструктор летења (*FI*) остварио најмање 500 сати летења у својству пилота на тој категорији ваздухоплова, укључујући најмање 200 сати спроведене практичне обуке;

(е) овлашћења за ноћно летење, ако је инструктор летења (*FI*):

1) квалификован за летење ноћу на одговарајућој категорији ваздухоплова;

2) приказао способност да подучава ноћу инструктору летења (*FI*) који је квалификован у складу са (i) испод;

3) испунио захтеве везане за искуство за летење ноћу наведене у *FCL.060* (б) 2);

(ф) овлашћења за вучу или акробатско летење, ако инструктор летења (*FI*) има ова права и ако је приказао способност да подучава за та овлашћења инструктора летења (*FI*) који је квалификован у складу са тачком (i) доле;

(г) овлашћења за инструментално летење (*IR*) на одговарајућој категорији ваздухоплова, ако је инструктор летења (*FI*):

1) остварио најмање 200 сати летења према инструменталним правилима летења (*IFR*), од чега највише 50 сати може да буде летење по инструментима на уређајима на земљи на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*);

2) као пилот ученик завршио обуку за инструктора за инструментално летење (*IRI*) и положио процену оспособљености за стицање сертификата инструктора за инструментално летење (*IRI*);

3) поред тога:

(i) за вишемоторне авионе, испунио услове за стицање сертификата инструктора летења на класи (*CRI*);

(ii) за вишемоторне хеликоптере, испунио услове за стицање сертификата инструктора летења на типу (*TRI*);

(х) овлашћења за летење на класи или типу вишемоторних ваздухоплова са једним пилотом, осим за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, ако инструктор летења (*FI*) испуњава:

1) за авионе, предуслове за обуку инструктора летења на класи (*CRI*) утврђене у *FCL.915.CRI* (а) и захтеве наведене у *FCL.930.CRI* и *FCL.935*;

2) за хеликоптере, захтеве наведене у *FCL.910.TRI* (ц) 1) и предуслове за обуку инструктора летења на типу хеликоптера (*TRI(H)*) утврђене у *FCL.915.TRI* (б) 2);

(и) сертификата инструктора летења (*FI*), инструктора за инструментално летење (*IRI*), инструктора летења на класи (*CRI*), инструктора на тренажеру (*STI*) или инструктора за летење у планинским пределима (*MI*), ако је инструктор летења (*FI*):

1) спровео најмање:

(i) у случају инструктора летења једрилицом – *FI(S)*, најмање 50 сати или 150 полетања током практичне обуке на једрилици;

(ii) у случају инструктора летења балоном – *FI(B)*, најмање 50 сати или 50 полетања током практичне обуке на балону;

(iii) у свим осталим случајевима, 500 сати практичне обуке на одговарајућој категорији ваздухоплова;

2) положио процену способности у складу са *FCL.935* на одговарајућој категорији ваздухоплова у циљу приказивања испитивачу инструктора летења (*FIE*) способност да подучава;

(j) дозвола пилота вишечлане посаде (*MPL*), ако је инструктор летења (*FI*):

1) за основну фазу (*core flying phase*) практичне обуке, спровео најмање 500 сати летења у својству пилота на авионима, укључујући најмање 200 сати летења на обуци;

2) за основну фазу обуке:

(i) има овлашћење за инструментално летење (*IR*) за вишемоторне авионе и има право да спроводи обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*);

(ii) има најмање 1.500 сати летења у операцијама са више пилота;

3) у случају да је инструктор летења (*FI*) већ квалификован за подучавање на *ATP(A)* или *CPL(A)/IR* интегрисаним курсевима, захтеви из тачке 2) (ii) могу да буду замењени завршавањем структуриране обуке која се састоји из:

(i) *MCC* квалификације;

(ii) посматрања пет сесија практичне обуке у фази 3 *MPL* курса;

(iii) посматрања пет сесија практичне обуке у фази 4 *MPL* курса;

(iv) посматрања пет сесија периодичне практичне обуке на линији коју врши оператер (*LOFT*);

(v) садржаја обуке за инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*).

У овом случају, инструктор летења (*FI*) мора да спроведе својих првих пет сесија у својству инструктора под надзором инструктора летења на типу авиона – *TRI(A)*, инструктора за сарадњу вишечлане посаде на авиону – *MCCI(A)* или инструктора летења на уређају за симулирано летење – *SFI(A)* који је квалификован за спровођење практичне обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*).

FCL.910.FI Инструктор летења (FI) – Ограничена права

(а) Инструктору летења (*FI*) су права ограничена на спровођење практичне обуке под надзором инструктора летења (*FI*) за исту категорију ваздухоплова којег је у ту сврху одредио одобрени центар за обуку (*ATO*), у следећим случајевима:

1) за стицање дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*), дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*);

2) за све интегрисане курсеве до *PPL* нивоа, у случају авиона и хеликоптера;

3) за овлашћења за летење на класи и типу једномоторних ваздухоплова са једним пилотом, проширење права овлашћења за летење на класи и групи у случају балона и проширење права овлашћења за летење на класи у случају једрилица;

4) за овлашћења за летење ноћу, вучу или акробатско летење.

(б) У току спровођења обуке под надзором, у складу са тачком (а), инструктор летења (*FI*) нема право да одобри пилотима ученицима прве самосталне летове и прве самосталне маршрутне летове.

(ц) Ограничења права из тач. (а) и (б) се уклањају из сертификата инструктора летења (*FI*) након што инструктор летења (*FI*) спроведе најмање:

1) за инструктора летења авионом – *FI(A)*, 100 сати практичне обуке на авионима или моторним једрилицама – *TMG* и да је надзирао најмање 25 самосталних летова пилота ученика;

2) за инструктора летења хеликоптером – *FI(H)*, 100 сати практичне обуке на хеликоптерима и да је надзирао најмање 25 самосталних вежби у ваздуху пилота ученика;

3) за инструктора летења ваздушним бродом – *FI(As)*, инструктора летења једрилицом – *FI(S)* и инструктора летења балоном – *FI(B)*, 15 сати или 50 полетања током практичне обуке који покривају цео програм обуке за стицање дозволе приватног пилота ваздушног брода *PPL(As)*, дозволе пилота једрилице – *SPL* или дозволе пилота балона – *BPL* на одговарајућој категорији ваздухоплова.

FCL.915.FI Инструктор летења (FI) – Предуслови

Кандидат за стицање сертификата инструктора летења (*FI*) мора да је:

(а) за инструктора летења авионом – *FI(A)* и инструктора летења хеликоптером – *FI(H)*:

1) завршио најмање 10 сати практичне обуке на одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега највише пет сати може да буде летење по инструментима на уређају за симулирање летења (*FSTD*);

2) остварио 20 сати маршрутног летења по правилима визуелног летења (*VFR*) на одговарајућој категорији ваздухоплова у својству *PIC*;

(б) додатни услови, за инструктора летења авионом – *FI(A)*:

1) ималац најмање дозволе професионалног пилота авиона – *CPL(A)*; или

2) ималац најмање дозволе приватног пилота авиона – *PPL(A)* и:

(i) да испуњава услове у погледу теоријског знања за дозволу професионалног пилота (*CPL*), осим у случају инструктора летења авионом – *FI(A)* који спроводи само обуку за дозволу пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)*;

(ii) да је остварио најмање 200 сати летења на авионима или моторним једрилицама – *TMG*, од чега 150 сати у својству *PIC*;

3) да је остварио најмање 30 сати на једномоторним клипним авионима од чега најмање пет сати у периоду од шест месеци који непосредно претходе провери у лету пре почетка обуке како је прописано у *FCL.930.FI* (а);

4) да је остварио маршрутни лет по правилима визуелног летења (*VFR*) у својству *PIC*, укључујући лет од најмање 540 km (300 NM) на обуци на којој се изводи слетање са потпуним заустављањем на два различита аеродрома;

(ц) додатни услови, за инструктора летења хеликоптером – *FI(H)*, су да је остварио 250 сати укупног времена летења у својству пилота на хеликоптерима од чега је:

1) најмање 100 сати остварено у својству *PIC*, ако је кандидат ималац најмање дозволе професионалног пилота хеликоптера – *CPL(H)*; или

2) најмање 100 сати остварено у својству *PIC*, ако је кандидат ималац најмање дозволе приватног пилота хеликоптера – *PPL(H)* и испуњава услове у погледу теоријског знања за дозволу професионалног пилота (*CPL*);

(д) за инструктора летења ваздушним бродом – *FI(As)*, остварио 500 сати летења на ваздушном броду у својству *PIC*, од чега је 400 сати остварио као ималац дозволе професионалног пилота ваздушног брода – *CPL(As)*;

(е) за инструктора летења једрилицом – *FI(S)*, остварио 100 сати летења и 200 полетања у својству *PIC* на једрилицама. Поред тога, ако кандидат жели да спроводи обуку на моторној једрилици – *TMG*, он мора да оствари 30 сати летења у својству *PIC* на моторној једрилици – *TMG* и додатну процену способности на моторној једрилици – *TMG* у складу са *FCL.935* са инструктором летења (*FI*) који је квалификован у складу са *FCL.905.FI* (j);

(ф) за инструктора летења балоном – *FI(B)*, остварио 75 сати летења балоном у својству *PIC*, од чега 15 сати мора да буде на класи за коју ће да спроводи практичну обуку.

FCL.930.FI Инструктор летења (FI) – Обука

(а) Кандидати за сертификат инструктора летења (*FI*) морају да положе пре почетка обуке за инструкторе специфичну проверу у лету са инструктором летења (*FI*) који је квалификован у складу са *FCL.905.FI* (и) у периоду од шест месеци који претходе почетку обуке. Провера у лету пре почетка обуке мора да се заснива на провери стручности за овлашћење за летење на класи и типу, како је дефинисано у Додатку 9 овог анекса.

(б) Обука за инструктора летења (*FI*) мора да садржи:

1) 25 сати подучавања и учења;

2) (i) у случају инструктора летења авионом – *FI(A)*, хеликоптером (*H*) и ваздушним бродом (*As*), најмање 100 сати теоријске обуке, укључујући тестове напредовања;

(ii) у случају инструктора летења балоном – *FI(B)* или инструктора летења једрилицом – *FI(S)*, најмање 30 сати теоријске обуке, укључујући тестове напредовања;

3) (i) у случају инструктора летења авионом – *FI(A)* и хеликоптером (*H*), најмање 30 сати практичне обуке, од чега 25 сати мора да буде налет са инструктором, а од чега пет сати може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I* или *II*) или тренажеру летења (*FTD 2/3*);

(ii) у случају инструктора летења ваздушним бродом – *FI(As)*, најмање 20 сати практичне обуке, од чега 15 сати мора да буде налет са инструктором;

(iii) у случају инструктора летења једрилицом – *FI(S)*, најмање шест сати или 20 полетања током практичне обуке;

(iv) у случају инструктора летења једрилицом – *FI(S)* који спроводе обуку на моторној једрилици – *TMG*, најмање шест сати налета са инструктором на моторној једрилици – *TMG*;

(v) у случају инструктора летења балоном – *FI(B)*, најмање три сата укључујући три полетања током практичне обуке.

Приликом подношења захтева за стицање сертификата инструктора летења (*FI*) за другу категорију ваздухоплова, пилотима који су имаоци или су били имаоци:

1) сертификата инструктора летења авионом – *FI(A)*, хеликоптером (*H*) и ваздушним бродом (*As*), признаје се 55 сати за испуњење захтева из тачке (б) 2) (i) или 18 сати за испуњење захтева из тачке (б) 2) (ii).

FCL.940.FI Инструктор летења (*FI*) – Продужење и обнова

(а) За продужење сертификата инструктора летења (*FI*), ималац мора да испуни два од следећа три услова:

1) да спроведе:

(i) у случају инструктора летења авионом – *FI(A)* и хеликоптером (*H*), најмање 50 сати практичне обуке на одговарајућој категорији ваздухоплова у току важења сертификата као инструктор летења (*FI*), инструктор летења на типу (*TRI*), инструктор летења на класи (*CRJ*), инструктор за инструментално летење (*IRI*), инструктор за летење у планинским пределима (*MI*) или као испитивач. Ако се врши продужење права да спроводи обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*), 10 од ових сати мора да буде у оквиру практичне обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) која мора да се заврши током периода од 12 месеци који претходе датуму истицања важења сертификата инструктора летења (*FI*);

(ii) у случају инструктора летења ваздушним бродом – *FI(As)*, најмање 20 сати практичне обуке на ваздушном броду као инструктор летења (*FI*), инструктор за инструментално летење (*IRI*) или као испитивач у току периода важења сертификата. Ако се врши продужење права да спроводи обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*), 10 од ових сати мора да буде у оквиру практичне обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) која мора да се заврши током периода од 12 месеци који претходе датуму истицања важења сертификата инструктора летења (*FI*);

(iii) у случају инструктора летења једрилицом – *FI(S)*, најмање 30 сати или 60 полетања током практичне обуке на једрилицама, моторним једрилицама или моторним једрилицама – *TMG*, као инструктор летења (*FI*) или испитивач у току периода важења сертификата;

(iv) у случају инструктора летења балоном – *FI(B)*, најмање шест сати практичне обуке на балонима, као инструктор летења (*FI*) или испитивач у току периода важења сертификата;

2) да заврши семинар освежења знања инструктора у току периода важења сертификата инструктора летења (*FI*);

3) положи процену способности у складу са *FCL.935* у току периода од 12 месеци који претходе датуму истицања важења сертификата инструктора летења (*FI*).

(б) За свако друго продужење у случају инструктора летења авионом – *FI(A)* или инструктора летења хеликоптером – *FI(H)* или свако треће продужење у случају инструктора летења

ваздушним бродом – *FI(As)*, једрилицом (*S*) и балоном (*B*), ималац мора да положи процену способности у складу са *FCL.935*.

(ц) Обнова. Ако је рок важења сертификата инструктора летења (*FI*) истекао, током периода од 12 месеци који претходе обнови, кандидат мора да:

1) присуствује семинару освежења знања инструктора;

2) положи процену способности у складу са *FCL.935*.

ОДЕЉАК 4

Посебни захтеви за инструктора летења на типу – TRI

FCL.905.TRI Инструктор летења на типу (*TRI*) – Права и услови

Права инструктора летења на типу (*TRI*) су да обучава за:

(а) продужење и обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*), ако је инструктор летења на типу (*TRI*) ималац важећег овлашћења за инструментално летење (*IR*);

(б) стицање сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) или инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), ако има лац има три године искуства као инструктор летења на типу (*TRI*);

(ц) у случају инструктора летења на типу авиона са једним пилотом (*TRI*):

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, када кандидат подноси захтев за стицање права за операције са једним пилотом.

Права инструктора летења на типу авиона са једним пилотом – *TRI(SPA)* могу да се прошире на практичну обуку за стицање овлашћења за летење на типу сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом током операција са више пилота, ако инструктор летења на типу (*TRI*):

(i) има сертификат инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*); или

(ii) има или је имао сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) авиона са више пилота;

2) основну фазу обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), ако има права проширена на операције са више пилота и има или је имао сертификат инструктора летења авионом – *FI(A)* или инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*;

(д) у случају инструктора летења на типу (*TRI*) авиона са више пилота:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу за:

(i) авионе са више пилота;

(ii) сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом када кандидат тражи права за операције са више пилота;

2) обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*);

3) основне, средње и напредне фазе обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), ако, за основну фазу, имају или су имали сертификат инструктора летења авионом – *FI(A)* или инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*;

(е) у случају инструктора летења на типу (*TRI*) хеликоптера:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера;

2) обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*), ако има овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота;

3) проширење права овлашћења за инструментално летење на једномоторном хеликоптеру – *IR(H)/SE* на овлашћења за инструментално летење на вишемоторном хеликоптеру – *IR(H)/ME*;

(ф) у случају инструктора летења на типу (*TRI*) ваздухоплова са вертикалним узлетањем:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем;

2) обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*).

FCL.910.TRI Инструктор летења на типу TRI – Ограничена права

(а) Опште. Ако је обука за инструктора летења на типу (*TRI*) одржана само на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), права инструктора летења на типу (*TRI*) су ограничена на спровођење обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

У овом случају, инструктор летења на типу (*TRI*) може да обавља линијско летење под надзором, ако је обука за инструктора летења на типу (*TRI*) обухватала додатну обуку за ову сврху.

(б) Инструктор летења на типу авиона и инструктор летења на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем – *TRI(A)* и *TRI(PL)*. Права инструктора летења на типу (*TRI*) су ограничена на тип авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем који је коришћен током обуке и процене оспособљености. Права инструктора летења на типу (*TRI*) могу да буду проширена на друге типове ако инструктор летења на типу (*TRI*):

1) спроведе, у току периода од 12 месеци који претходе подношењу захтева, најмање 15 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, на одговарајућем типу ваздухоплова, од чега седам сектора могу да буду спроведени на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*);

2) заврши техничку обуку и одговарајуће делове практичне обуке за инструктора летења на типу (*TRI*);

3) положи одговарајуће делове процене оспособљености у складу са *FCL.935* у циљу приказивања испитивачу инструктора летења (*FIE*) или испитивачу на типу (*TRE*) који је квалификован у складу са Главом К своје способности да подучава пилота до нивоа потребног за стицање овлашћења за летење на типу, укључујући давање инструкција у претполетној фази, након извршеног лета и током теоријске обуке.

(ц) инструктор летења на типу хеликоптера – *TRI(H)*.

1) Права инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* су ограничена на тип хеликоптера на коме је одржан практичан испит за стицање сертификата инструктора летења на типу (*TRI*). Права инструктора летења на типу (*TRI*) могу да се прошире на друге типове након што инструктор летења на типу (*TRI*):

(i) заврши одговарајући тип техничког дела обуке за инструктора летења на типу (*TRI*) на примењивом типу хеликоптера или уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља тај тип;

(ii) спроведе најмање два сата практичне обуке на одговарајућем типу, под надзором инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* који је одговарајуће квалификован;

(iii) положи одговарајуће делове процене оспособљености у складу са *FCL.935* у циљу приказивања испитивачу инструктора летења (*FIE*) или испитивачу на типу (*TRE*) који је квалификован у складу са Главом К своје способности да подучава пилота до нивоа потребног за стицање овлашћења за летење на типу, укључујући давање инструкција у претполетној фази, након извршеног лета и током теоријске обуке.

2) Пре проширења права инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* са права за операције са једним пилотом на права за операције са више пилота на истом типу хеликоптера, ималац мора да спроведе најмање 100 сати на операцијама са више пилота на том типу.

(д) И поред свих горе наведених тачака, имаоцима сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) којима је овлашћење за летење на типу издато у складу са *FCL.725* (е), проширују се права на тај нови тип ваздухоплова.

FCL.915.TRI Инструктор летења на типу (*TRI*) – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) мора:

(а) да поседује дозволу професионалног пилота (*CPL*), дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) или дозволу транспортног пилота (*ATPL*) на одговарајућој категорији ваздухоплова;

(б) за сертификат инструктора летења на типу авиона са више пилота – *TRI(MPA)*:

1) да је остварио 1.500 сати летења у својству пилота на авионима са више пилота;

2) да је, у току 12 месеци који претходе датуму подношења захтева, остварио 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, у својству *PIC* или копилота, на одговарајућем типу авиона, од чега 15 сектора може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који представља тај тип;

(ц) за сертификат инструктора летења на типу авиона са једним пилотом – *TRI(SPA)*:

1) да је, у току 12 месеци који претходе датуму подношења захтева, остварио 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, у својству *PIC* или копилота, на одговарајућем типу авиона, од чега 15 сектора може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који представља тај тип;

2) (i) да је остварио 500 сати летења у својству пилота на авионима, укључујући 30 сати у својству *PIC*, на одговарајућем типу авиона; или

(ii) да поседује или да је поседовао сертификат инструктора летења (*FI*) за вишемоторне авионе са правима *IR(A)*;

(д) за сертификат инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)*:

1) за сертификат инструктора летења на типу једномоторног хеликоптера са једним пилотом, да има остварених 250 сати у својству пилота на хеликоптерима;

2) за сертификат инструктора летења на типу вишемоторног хеликоптера са једним пилотом, да има остварених 500 сати у својству пилота на хеликоптерима, укључујући 100 сати у својству *PIC* на вишемоторном хеликоптеру са једним пилотом;

3) за сертификат инструктора летења на типу хеликоптера са више пилота, да има остварених 1.000 сати летења у својству пилота на хеликоптерима, укључујући:

(i) 350 сати на хеликоптерима са више пилота; или

(ii) за кандидате који већ имају сертификат инструктора летења на типу вишемоторног хеликоптера са једним пилотом, 100 сати у својству пилота на том типу у операцијама са више пилота;

4) Имаоцима сертификата инструктора летења хеликоптером – *FI(H)* се у потпуности признају сати летења у циљу испуњења захтева наведених у тач. 1) и 2) на одговарајућем хеликоптеру са једним пилотом;

(е) за сертификат инструктора летења на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем – *TRI(PL)*:

1) да има остварених 1.500 сати летења у својству *PIC* на авионима са више пилота, ваздухопловима са вертикалним узлетањем и хеликоптерима са више пилота;

2) да је, у току 12 месеци који претходе подношењу захтева, остварио 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, у својству *PIC* или копилота, на одговарајућем типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем, од чега 15 сектора може да буде на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који представља тај тип.

FCL.930.TRI Инструктор летења на типу *TRI* – Обука

(а) Обука за инструктора летења на типу (*TRI*) мора да обухвати најмање:

1) 25 сати подучавања и учења;

2) 10 сати техника обуке, укључујући унапређење техника обуке, припрему плана лекција и развој вештина инструктора у учионици и на симулатору;

3) пет сати практичне обуке на одговарајућем ваздухоплову или симулатору који представља тај ваздухоплов за ваздухоплов са једним пилотом и 10 сати за ваздухоплов са више пилота или симулатор који представља тај ваздухоплов.

(б) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева из тачке (а) 1).

(ц) Кандидатима за сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) који су имаоци сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) за одговарајући тип ваздухоплова у потпуности се признаје обука која се захтева овом тачком за стицање сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) који је ограничен на обуку на симулаторима.

FCL.935.TRI Инструктор летења на типу (*TRI*) – Процена оспособљености

Ако је процена оспособљености инструктора летења на типу (*TRI*) спроведена на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) је ограничен на спровођење обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

Ограничење се укида након што инструктор летења на типу (*TRI*) положи процену оспособљености на ваздухоплову.

FCL.940.TRI Инструктор летења на типу (*TRI*) – Продужење и обнова

(а) *Продужење*

1) Авиони. За продужење сертификата инструктора летења на типу авиона – *TRI(A)*, у току периода од 12 месеци који претходе датуму истицања важења сертификата, кандидат мора да испуни један од следећих три услова:

(i) спроведе један од следећих делова комплетне обуке за овлашћење за летење на типу: симулаторску сесију од најмање три сата или једну вежбу у ваздуху у трајању од најмање једног сата која садржи најмање два полетања и слетања;

(ii) заврши инструкторску обуку освежења знања за инструкторе летења на типу (*TRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*);

(iii) положи процену оспособљености у складу са *FCL.935*.

2) Хеликоптери и ваздухоплови са вертикалним узлетањем. За продужење сертификата инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* или инструктора летења на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем – *TRI(PL)*, у току периода важења сертификата кандидат мора да испуни два од следећа три услова:

(i) оствари 50 сати летења спроводећи обуку на сваком типу ваздухоплова за који има права да обучава као инструктор или на уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља те типове, од чега најмање 15 сати мора да буде спроведено у току периода од 12 месеци који претходе датуму истицања сертификата инструктора летења на типу (*TRI*).

У случају инструктора летења на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем – *TRI(PL)*, сате летења из тачке (i) кандидат мора да оствари у својству инструктора летења на типу (*TRI*) или у својству испитивача на типу (*TRE*), инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) или испитивача на уређајима за симулирано летење (*SFE*). У случају инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)*, време летења остварено у својству инструктора летења (*FI*), инструктора за инструментално летење (*IRI*), инструктора на тренажеру (*STI*) или као било који тип испитивача, је такође одговарајуће за ову сврху;

(ii) заврши инструкторску обуку освежења знања за инструкторе летења на типу (*TRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*);

(iii) положи процену оспособљености у складу са *FCL.935*.

3) За свако друго продужење права на основу сертификата инструктора летења на типу (*TRI*), ималац мора да положи процену оспособљености у складу са *FCL.935*.

4) Ако кандидат има сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) за више од једног типа ваздухоплова у оквиру исте категорије, процена оспособљености спроведена на једном од ових типова се признаје за продужење сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) за остале типове у оквиру исте категорије ваздухоплова.

5) Специфични захтеви за продужење сертификата инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)*. Инструктору летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* који је ималац сертификата инструктора летења хеликоптером – *FI(H)* за одговарајући тип у потпуности се признају искуство и обуке у циљу испуњења захтева наведених у тачки (а) изнад. У овом случају, сертификат инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* важи до датума истицања важења сертификата инструктора летења хеликоптером – *FI(H)*.

(б) *Обнова*

1) *Авиони*. Ако је сертификат инструктора летења на типу авиона – *TRI(A)* истекао, кандидат мора да:

(i) у току периода од 12 месеци пре подношења захтева оствари најмање 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, на одговарајућем типу авиона, од чега највише 15 може да буде на симулатору летења;

(ii) заврши одговарајуће делове обуке за инструктора летења на типу (*TRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*);

(iii) спроведе, на комплетном курсу за стицање овлашћења за летење на типу, практичну обуку од најмање три сата на одговарајућем типу авиона, под надзором инструктора летења на типу авиона – *TRI(A)*.

2) *Хеликоптери и ваздухоплови са вертикалним узлетањем*. Ако је сертификат инструктора летења на типу хеликоптера – *TRI(H)* или инструктора летења на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем – *TRI(PL)* истекао, кандидат мора, у току периода од 12 месеци пре подношења захтева за обнову, да:

(i) заврши инструкторску обуку освежења знања као инструктор летења на типу (*TRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*), која мора да обухвати одговарајуће елементе обуке за инструктора летења на типу (*TRI*);

(ii) положи процену оспособљености у складу са *FCL.935* на свим типовима ваздухоплова за које се тражи обнова права инструктора.

ОДЕЉАК 5

Посебни захтеви за инструктора летења на класи – *CRI*

FCL.905.CRI Инструктор летења на класи *CRI* – Права и услови

(а) Права инструктора летења на класи (*CRI*) су да обучава за:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на класи или типу за једноставне (*non-complex*) авионе ниских

перформанси са једним пилотом, ако кандидат тражи права за операције са једним пилотом.

2) овлашћења за вучу или акробатско летење за категорију авиона, ако инструктор летења на класи (*CRI*) има одговарајуће овлашћење и ако је приказао инструктору летења (*FI*) способност да подучава за то овлашћење у складу са *FCL.905.FI* (и).

(б) Права инструктора летења на класи (*CRI*) су ограничена на класу или тип авиона на коме је извршена процена оспособљености. Права инструктора летења на класи (*CRI*) могу да се прошире на друге класе или типове ако инструктор летења на класи (*CRI*) у току последњих 12 месеци, оствари:

1) 15 сати летења у својству *PIC* на одговарајућој класи или типу авиона;

2) један лет са десног седишта под надзором другог инструктора летења на класи (*CRI*) или инструктора летења (*FI*) који је квалификован за ту класу или тип и који се налази на другом пилотском седишту.

FCL.915.CRI Инструктор летења на класи *CRI* – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора летења на класи (*CRI*) мора да оствари најмање:

(а) за вишемоторне авионе:

1) 500 сати летења у својству пилота на авионима;

2) 30 сати летења у својству *PIC* на одговарајућој класи или типу авиона;

(б) за једномоторне авионе:

1) 300 сати летења у својству пилота на авионима;

2) 30 сати у својству *PIC* на одговарајућој класи или типу авиона.

FCL.930.CRI Инструктор летења на класи *CRI* – Обука

(а) Обука за инструктора летења на класи (*CRI*) мора да обухвати најмање:

1) 25 сати подучавања и учења;

2) 10 сати техника обуке, укључујући унапређење техника обуке, припрему плана лекција и развој вештина инструктора у учионици и на симулатору;

3) пет сати практичне обуке на вишемоторним авионима или три сата практичне обуке на једномоторним авионима са инструктором летења (авион) – *FI(A)* квалификованим у складу са *FCL.905.FI* (и).

(б) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева наведеног у тачки (а) 1).

FCL.940.CRI Инструктор летења на класи *CRI* – Продужење и обнова

(а) За продужење сертификата инструктора летења на класи (*CRI*), кандидат мора, у току периода од 12 месеци који претходи датуму истицања сертификата инструктора летења на класи (*CRI*), да:

1) спроведе најмање 10 сати практичне обуке у својству инструктора летења на класи (*CRI*). Ако кандидат има права инструктора летења на класи (*CRI*) за једномоторне и вишемоторне авионе, 10 сати практичне обуке мора да буде једнако подељено на једномоторне и вишемоторне авионе; или

2) заврши обуку освежења знања као инструктор летења на класи (*CRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*); или

3) положи процену оспособљености у складу са *FCL.935* за вишемоторне или једномоторне авионе, у зависности од тога шта је одговарајуће.

(б) За свако друго продужење сертификата инструктора летења на класи (*CRI*), ималац мора да испуни услов наведен у тачки (а) 3).

(ц) *Обнова*. Ако је сертификат инструктора летења на класи (*CRI*) истекао, кандидат мора, у току периода од 12 месеци који претходи обнови, да:

1) заврши обуку освежења знања као инструктор летења на класи (*CRI*) у одобrenom центру за обуку (*ATO*);

2) положи процену оспособљености у складу са *FCL.935*.

ОДЕЉАК 6

Посебни захтеви за инструктора за инструментално летење – *IRI*

FCL.905.IRI Инструктор за инструментално летење *IRI* – Права и услови

(а) Права инструктора за инструментално летење (*IRI*) су да подучава за стицање, продужење и обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*) на одговарајућој категорији ваздухоплова.

(б) Специфични захтеви за обуку за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*). Да би подучавао у основној фази обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), инструктор за инструментално летење (авион) – *IRI(A)* мора:

- 1) да је ималац овлашћења за инструментално летење (*IR*) за вишемоторне авионе;
- 2) да је остварио најмање 1.500 сати летења у операцијама са више посада;
- 3) У случају да је инструктор за инструментално летење (*IRI*) већ квалификован за подучавање на *ATP(A)* или *CPL(A)/IR* интегрисаној обуци, захтев из тачке (б) 2) може да буде замењен завршеном обуком предвиђеном у тачки *FCL.905.FI* (j) 3).

FCL.915.IRI Инструктор за инструментално летење *IRI* – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора за инструментално летење (*IRI*) мора:

- (а) за инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*:
 - 1) да је остварио најмање 800 сати летења по правилима инструменталног летења (*IFR*), од чега најмање 400 сати на авионима;
 - 2) у случају кандидата за инструктора за инструментално летење – *IRI(A)* на вишемоторним авионима, да испуњава услове наведене у *FCL.915.CRI* (а);
- (б) за инструктора за инструментално летење хеликоптером – *IRI(H)*:
 - 1) да је остварио најмање 500 сати летења по правилима инструменталног летења (*IFR*), од чега најмање 400 сати инструменталног летења на хеликоптерима;
 - 2) у случају кандидата за инструктора за инструментално летење – *IRI(H)* на хеликоптеру са више пилота, да испуњава услове наведене у тачки *FCL.905.FI* (г) 3) (ii);
 - (ц) за инструктора за инструментално летење – *IRI(As)*, да је остварио најмање 300 сати летења по правилима инструменталног летења (*IFR*), од чега најмање 100 сати инструменталног летења на ваздушним бродовима.

FCL.930.IRI Инструктор за инструментално летење *IRI* – Обука

(а) Обука инструктора за инструментално летење (*IRI*) мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) 10 сати техника обуке, укључујући унапређење техника обуке, припрему плана лекција и развој вештина инструктора у учioniци и на симулатору;
- 3) (i) за инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*, најмање 10 сати летења на обуци на авионима, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II*. У случају кандидата који имају сертификат инструктора летења авионом – *FI(A)*, број сати се смањује на пет;
- (ii) за инструктора за инструментално летење хеликоптером – *IRI(H)*, најмање 10 сати летења на обуци на хеликоптерима, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II/III*;
- (iii) за инструктора за инструментално летење ваздушним бродом – *IRI(As)*, најмање 10 сати летења на обуци на ваздушним бродовима, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II*.

(б) Практичну обуку мора да спроведе инструктор летења (*FI*) који је квалификован у складу са *FCL.905.FI* (и).

(ц) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева наведеног у (а) 1).

FCL.940.IRI Инструктор за инструментално летење *IRI* – Продужење и обнова

За продужење и обнову сертификата инструктора за инструментално летење (*IRI*), ималац мора да испуни захтеве за продужење и обнову сертификата инструктора летења (*FI*), у складу са *FCL.940.FI*.

ОДЕЉАК 7

Посебни захтеви за инструктор летења на уређају за симулирано летење – *SFI*

FCL.905.SFI Инструктор летења на уређају за симулирано летење *SFI* – Права и услови

Права инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) су да спроводи обуку на симулатору у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова за:

(а) стицање, продужење и обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*), ако је ималац или је био ималац овлашћења за

инструментално летење (*IR*) за одговарајућу категорију ваздухоплова и ако је завршио обуку инструктора за инструментално летење (*IRI*);

(б) за инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) за авионе са једним пилотом:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, када кандидат тражи права за операције са једним пилотом.

Права инструктора летења на уређају за симулирано летење за авионе са једним пилотом – *SFI(SPA)* могу да се прошире на практичну обуку за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота, ако кандидат:

(i) има сертификат инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*); или

(ii) је ималац или је био ималац сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) за авионе са више пилота;

2) под условом да су права инструктора летења на уређају за симулирано летење за авионе са једним пилотом – *SFI(SPA)* проширена на операције са више пилота у складу са 1):

(i) сарадњу вишечлане посаде (*MCC*);

(ii) основну фазу обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*);

(ц) за инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) за авионе са више пилота:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу за:

(i) авионе са више пилота;

(ii) сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, када кандидат тражи права за операције са више пилота;

2) сарадњу вишечлане посаде (*MCC*);

3) основну, средњу и напредну фазу обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), под условом да је, за основну фазу, ималац или је био ималац сертификата инструктора летења авионом – *FI(A)* или инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*;

(д) за инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) за хеликоптере:

1) стицање, продужење и обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера;

2) обуку сарадње вишечлане посаде (*MCC*), када инструктор летења на типу (*TRI*) има права да спроводи обуку за хеликоптере са више пилота.

FCL.910.SFI Инструктор летења на уређају за симулирано летење *SFI* – Ограничена права

Права инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) су ограничена на тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) типа ваздухоплова на коме је спроведена обука инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*).

Права могу да буду проширена на друге уређаје за симулирање летења (*FTSD*) који представљају остале типове исте категорије ваздухоплова након што ималац:

(а) успешно заврши симулаторски део одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу;

(б) спроведе, на комплетном курсу за стицање овлашћења за летење на типу, практичну обуку од најмање три сата, обављајући послове инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) на одговарајућем типу под надзором испитивача на типу (*TRE*) који је квалификован у ову сврху и који се уверио у способност кандидата.

FCL.915.SFI Инструктор летења на уређају за симулирано летење *SFI* – Предуслови

Кандидат за стицање сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) мора:

(а) да поседује или да је поседовао дозволу професионалног пилота (*CPL*), дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) или дозволу транспортног пилота (*ATPL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова;

(б) да положи, у току периода од 12 месеци који претходе подношењу захтева, проверу стручности за стицање овлашћења за специфични тип ваздухоплова на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који представља одговарајући тип;

(ц) за инструктора летења на уређају за симулирано летење *SFI(A)* за авионе са више пилота или инструктора летења на уређају за симулирано летење *SFI(PL)* за ваздухоплове са вертикалним узлетањем;

1) да има најмање 1.500 сати летења у својству пилота на авионима са више пилота или авионима са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;

2) да је, у току периода од 12 месеци који претходе подношењу захтева, као пилот или посматрач, остварио најмање:

(i) 3 рутна сектора у пилотској кабини одговарајућег типа ваздухоплова; или

(ii) 2 линијске сесије на симулатору у оквиру практичне обуке које је спровела квалификована посада у пилотској кабини одговарајућег типа ваздухоплова. Ове сесије на симулатору морају да обухвате два лета у трајању од најмање два сата за сваки појединачни лет између два различита аеродрома, пратеће претполетно планирање и анализу лета;

(д) за инструктора летења на уређају за симулирано летење (авион) – *SFI(A)* за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом:

1) да је остварио најмање 500 сати летења у својству *PIC* на авионима са једним пилотом;

2) да је ималац или је био ималац овлашћења за инструментално летење – *IR(A)* за вишемоторне авионе;

3) да испуни захтеве наведене у тачки (ц) 2);

(е) за инструктора летења на уређају за симулирано летење (хеликоптер) – *SFI(H)*:

1) да је, у току периода од 12 месеци који претходе подношењу захтева, као пилот или посматрач, остварио најмање један сат практичне обуке у пилотској кабини одговарајућег типа;

2) за хеликоптере са више пилота, да је остварио најмање 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 350 сати као пилот на хеликоптерима са више пилота;

3) за вишемоторне хеликоптере са једним пилотом, да је остварио 500 сати као пилот на хеликоптерима, укључујући 100 сати у својству *PIC* на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом;

4) за једномоторне хеликоптере са једним пилотом, да је остварио 250 сати као пилот на хеликоптерима.

FCL.930.SFI Инструктор летења на уређају за симулирано летење *SFI* – Обука

(а) Обука за сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) мора да обухвати:

1) симулаторски део (*FSTD*) обуке у оквиру одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу;

2) садржај обуке за инструктора летења на типу (*TRI*).

(б) Кандидату за сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) који је ималац сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) за одговарајући тип у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева наведених у овој тачки.

FCL.940.SFI Инструктор летења на уређају за симулирано летење *SFI* – Продужење и обнова

(а) Продужење. За продужење сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), у току периода важења сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), кандидат мора да испуни два од следећа три услова:

1) спроведе 50 сати као инструктор или испитивач на уређају за симулирање летења (*FSTD*), од чега најмање 15 сати мора да оствари у току 12 месеци који претходе датуму истицања важења сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*);

2) заврши инструкторску обуку освежења знања за инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) у одобреном центру за обуку (*ATO*);

3) положи релевантне делове процене оспособљености у складу са *FCL.935*.

(б) Осим захтева из тачке (а), кандидат мора да, на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који представља типове на којима има право да спроводи обуку, положи провере стручности за стицање овлашћења за специфичне типове ваздухоплова.

(ц) За најмање свако друго продужење сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), ималац мора да испуни услов наведен у тачки (а) 3).

(д) Обнова. Ако је сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) истекао, током периода од 12 месеци који претходе обнови кандидат мора да:

1) заврши симулаторски део у оквиру обуке за инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*);

2) испуни захтеве наведене у тач. (а) 2) и 3).

ОДЕЉАК 8

Посебни захтеви за инструктора за сарадњу вишечлане посаде – MCCI

FCL.905.MCCI Инструктор за сарадњу вишечлане посаде MCCI – Права и услови

(а) Права инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) су да спроводи практичну обуку током:

1) практичног дела обуке за сарадњу вишечлане посаде (*MCC*), ако та обука није комбинована са обуком за овлашћење за летење на типу;

2) у случају инструктора за сарадњу вишечлане посаде на авиону – *MCCI(A)*, основне фазе *MPL* интегрисане обуке, под условом да је ималац или је био ималац сертификата инструктора летења авионом – *FI(A)* или инструктора за инструментално летење авионом – *IRI(A)*.

FCL.910.MCCI Инструктор за сарадњу вишечлане посаде MCCI – Ограничена права

Права имаоца сертификата инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) су ограничена на уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*), тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) на коме је спроведена обука за инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*).

Права могу да буду проширена на друге уређаје за симулирање летења (*FSTD*) који представљају остале типове ваздухоплова, ако ималац заврши практичну обуку за инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) на том типу уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*), тренажера летења (*FTD 2/3*) или уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*).

FCL.915.MCCI Инструктор за сарадњу вишечлане посаде MCCI – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) мора:

(а) да поседује или да је поседовао дозволу професионалног пилота (*CPL*), дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*) или дозволу транспортног пилота за одговарајућу категорију ваздухоплова;

(б) да оствари најмање:

1) за авионе, ваздушне бродове и ваздухоплове са вертикалним узлетањем, 1.500 сати летачког искуства као пилот у операцијама са више пилота;

2) за хеликоптере, 1.000 сати летачког искуства као пилот у операцијама са вишечланом посадом, од чега најмање 350 сати на хеликоптерима са више пилота.

FCL.930.MCCI Инструктор за сарадњу вишечлане посаде MCCI – Обука

(а) Обука за инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) мора да обухвати најмање:

1) 25 сати обуке из подучавања и учења;

2) технике обуке која се односи на тип уређаја за симулирање летења (*FSTD*) на коме кандидат жели да подучава;

3) три сата практичне обуке, која може да буде практична обука или обука сарадње вишечлане посаде (*MCC*) на одговарајућем уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), под надзором инструктора летења на типу (*TRI*), инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) или инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) којег је у ту сврху одредио одобрени центар за обуку (*ATO*). Овај налет под надзором мора да обухвати процену оспособљености кандидата, као што је прописано у *FCL.920*.

(б) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора летења (*FI*), инструктора летења на типу (*TRI*), инструктора летења на класи (*CRI*), инструктора за

инструментално летење (*IRI*) или инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) у потпуности се признаје обука за испуњење захтева наведеног у (а) 1).

FCL.940.MCCI Инструктор за сарадњу вишечлане посаде MCCI – Продужење и обнова

(а) За продужење сертификата инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) кандидат мора да испуни захтеве наведене у *FCL.930.MCCI* (а) 3) на одговарајућем типу уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) у току последњих 12 месеци периода важења сертификата инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*).

(б) Обнова. Ако је сертификат инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) истекао, кандидат мора да испуни захтеве наведене у *FCL.930.MCCI* (а) 2) и 3) на одговарајућем типу уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

ОДЕЉАК 9

Посебни захтеви за инструктора на тренажеру – STI

FCL.905.STI Инструктор на тренажеру STI – Права и услови

(а) Права инструктора на тренажеру (*STI*) су да врши практичну обуку на симулаторима за одговарајућу категорију ваздухоплова за:

1) стицање дозволе;

2) стицање, продужење и обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*) и овлашћења за летење на класи или типу авиона са једним пилотом, осим за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом.

(б) Додатна права инструктора на тренажеру (авион) – *STI(A)*. Права инструктора на тренажеру (авион) – *STI(A)* обухватају практичну обуку на симулаторима током основне практичне обуке (*core flying training*) *MPL* интегрисаног курса.

FCL.910.STI Инструктор на тренажеру STI – Ограничена права

Права имаоца сертификата инструктора на тренажеру (*STI*) су ограничена на уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*), тренажер летења (*FTD 2/3*) или уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) на коме је спроведена обука за инструктора на тренажеру (*STI*).

Права могу да буду проширена на друге уређаје за симулирање летења (*FSTD*) који представљају остале типове ваздухоплова ако имацац:

(а) заврши на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) садржај обуке за инструктора летења на типу (*TRI*) на одговарајућем типу;

(б) положи проверу стручности за овлашћење за летење на типу специфичног ваздухоплова на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) одговарајућег типа у току периода од 12 месеци који претходе подношењу захтева;

(ц) у току обуке за стицање овлашћења за летење на типу, спроведе најмање једну сесију на уређају за симулирање летења (*FSTD*) која се односи на дужности инструктора на тренажеру (*STI*) у трајању од најмање три сата на одговарајућем типу ваздухоплова, под надзором испитивача инструктора летења (*FIE*).

FCL.915.STI Инструктор на тренажеру STI – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора на тренажеру (*STI*) мора да:

(а) поседује или да је, у периоду од три године пре подношења захтева, поседовао пилотску дозволу и права инструктора која одговарају обукама које намерава да спроводи;

(б) положи одговарајућу проверу стручности на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*) за овлашћење за летење на класи или типу, у периоду од 12 месеци који претходе подношењу захтева.

Кандидат за инструктора на тренажеру (авион) – *STI(A)* који жели да спроводи обуку само на уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*) мора да заврши само вежбе које одговарају практичном испиту за стицање дозволе приватног пилота авиона – *PPL(A)*;

(ц) за инструктора на тренажеру (хеликоптер) – *STI(H)*, оствари најмање један сат налета као посматрач у пилотској кабини одговарајућег типа хеликоптера, у периоду од 12 месеци који претходе подношењу захтева.

FCL.930.STI Инструктор на тренажеру STI – Обука

(а) Обука за инструктора на тренажеру (*STI*) мора да обухвати најмање три сата практичне обуке који се односе на дужности инструктора на тренажеру (*STI*) на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*), под надзором испитивача инструктора летења (*FIE*). Овај број сати мора да обухвати процену оспособљености кандидата како је прописано у *FCL.920*.

Кандидат за инструктора на тренажеру (авион) – *STI(A)* који жели да спроводи обуку само на уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*) мора да заврши практичну обуку на уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*).

(б) За кандидате за инструктора на тренажеру (хеликоптер) – *STI(H)*, обука мора да обухвати и садржај одговарајуће обуке за инструктора летења на типу (*TRI*) на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

FCL.940.STI Инструктор на тренажеру STI – Продужење и обнова

(а) Продужење. За продужење сертификата инструктора на тренажеру (*STI*), у току периода од 12 последњих месеци важења сертификата инструктора на тренажеру (*STI*), кандидат мора да:

1) спроведе најмање три сата практичне обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) или уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*), као део комплетне обуке за дозволу професионалног пилота (*CPL*), овлашћење за инструментално летење (*IR*), дозволу приватног пилота (*PPL*) или обуке за овлашћење за летење на класи или типу;

2) положи одговарајуће делове провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова, на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) на којима се практична обука спроводи рутински.

За инструктора на тренажеру – авион *STI(A)* који спроводи обуку само на уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*), провера стручности мора да обухвати само вежбе које одговарају практичном испиту за стицање дозволе приватног пилота авиона – *PPL(A)*.

(б) Обнова. Ако је сертификат инструктора на тренажеру (*STI*) истекао, кандидат мора да:

1) заврши обуку освежења знања као инструктор на тренажеру (*STI*) у одобреном центру за обуку (*ATO*);

2) положи одговарајуће делове провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова, на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажеру летења (*FTD 2/3*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) на којима се практична обука спроводи рутински.

За инструктора на тренажеру (авион) – *STI(A)* који подучава само на уређају за основну обуку инструменталног летења (*BITD*), провера стручности мора да обухвати само вежбе које одговарају практичном испиту за стицање дозволе приватног пилота авиона – *PPL(A)*;

3) спроведе, у оквиру комплетне обуке за дозволу професионалног пилота (*CPL*), овлашћење за инструментално летење (*IR*), дозволу приватног пилота (*PPL*) или обуке за овлашћење за летење на класи или типу, најмање три сата практичне обуке под надзором инструктора летења (*FI*), инструктора летења на класи авиона (*CRI(A)*), инструктора за инструментално летење (*IRI*) или инструктора летења на типу хеликоптера (*TRI(H)*) којег је у ту сврху одредио одобрени центар за обуку (*ATO*). Најмање један сат практичне обуке мора да буде под надзором испитивача инструктора летења авионом – *FIE(A)*.

ОДЕЉАК 10

Посебни захтеви за инструктора за летење у планинским пределима – MI

FCL.905.MI Инструктор за летење у планинским пределима MI – Права и услови

Права инструктора за летење у планинским пределима (*MI*) су да спроводи практичну обуку за стицање овлашћења за летење у планинским пределима.

FCL.915.MI Инструктор за летење у планинским пределима MI – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора за летење у планинским пределима (MI) мора да:

- (а) има сертификат инструктора летења (FI), инструктора летења на класи (CRI) или инструктора летења на типу (TRI), са правом на операције на авионима са једним пилотом;
- (б) има овлашћење за летење у планинским пределима.

FCL.930.MI Инструктор за летење у планинским пределима MI – Обука

(а) Обука за инструктора за летење у планинским пределима (MI) мора да обухвати процену оспособљености кандидата како је прописано у FCL.920.

(б) Пре почетка обуке, кандидати морају да положе проверу у лету пре почетка обуке са инструктором за летење у планинским пределима (MI) који је имао сертификат инструктора летења (FI) у циљу процене њиховог искуства и способности да успешно заврше обуку.

FCL.940.MI Инструктор за летење у планинским пределима MI – Рок важења

Сертификат инструктора за летење у планинским пределима (MI) је важећи колико и сертификат инструктора летења (FI), инструктора летења на класи (CRI) или инструктора летења на типу (TRI).

ОДЕЉАК 11

Посебни захтеви за инструктора за овлашћење за пробне летове – FTI

FCL.905.FTI Инструктор за овлашћење за пробне летове FTI – Права и услови

(а) Права инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) су да, у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова, спроводи обуку за:

- 1) стицање овлашћења за пробне летове категорије 1 или 2, под условом да поседује овлашћење за пробне летове за одговарајућу категорију;
- 2) стицање сертификата инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI), у оквиру одговарајуће категорије овлашћења за пробне летове, под условом да инструктор има најмање две године искуства у спровођењу обуке за стицање овлашћења за пробне летове.
- (б) Права инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) са овлашћењем за пробне летове категорије 1 обухватају спровођење обуке која се односи и на пробне летове категорије 2.

FCL.915.FTI Инструктор за овлашћење за пробне летове FTI – Предуслови

Кандидат за сертификат инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) мора да:

- (а) поседује овлашћење за пробне летове које је издато у складу са FCL.820;
- (б) је остварио најмање 200 сати летења у оквиру пробних летова категорије 1 или 2.

FCL.930.FTI Инструктор за овлашћење за пробне летове FTI – Обука

(а) Обука за инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) 10 сати техника обуке, укључујући унапређење техника обуке, припрему плана лекција и развој вештина инструктора у учioniци и на симулатору;
- 3) пет сати практичне обуке под надзором инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) који је квалификован у складу са FCL.905.FTI (б). Овај број сати мора да обухвати процену оспособљености кандидата како је прописано у FCL.920.

(б) Признавање:

1) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева наведеног у тачки (а) 1).

2) Кандидатима који су имаоци или су били имаоци сертификата инструктора летења (FI) или инструктора летења на типу (TRI) на одговарајућој категорији ваздухоплова у потпуности се признаје обука у циљу испуњења захтева наведеног у тачки (а) 2).

FCL.940.FTI Инструктор за овлашћење за пробне летове FTI – Продужење и обнова

(а) Продужење. За продужење сертификата инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) кандидат мора да у току периода важења сертификата инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) испуни један од следећих услова:

1) оствари најмање:

(i) 50 сати летења у оквиру пробних летова, од чега најмање 15 сати у току периода од 12 месеци који претходе датуму истицања сертификата инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI);

(ii) пет сати летења у оквиру пробних летова на практичној обуци у току периода од 12 месеци који претходе датуму истицања сертификата инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI); или

2) заврши обуку освежења знања као инструктор за овлашћење за пробне летове (FTI) у одобреном центру за обуку (ATO). Обука освежења знања мора да се заснива на елементу практичне обуке инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI), у складу са FCL.930.FTI (а) 3) и да обухвати најмање један лет на обуци под надзором инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) који је квалификован у складу са FCL.905.FTI (б).

(б) Обнова. Ако је сертификат инструктора за овлашћење за пробне летове (FTI) истекао, кандидат мора да заврши обуку освежења знања као инструктор за овлашћење за пробне летове (FTI) у одобреном центру за обуку (ATO). Обука освежења знања мора да буде најмање у складу са одредбом FCL.930.FTI (а) 3).

ГЛАВА К

ИСПИТИВАЧИ

ОДЕЉАК 1

Заједнички захтеви

FCL.1000 Сертификати испитивача

(а) Опште. Имаоци сертификата испитивача морају да:

1) имају дозволу, овлашћење или сертификат еквивалентан оном за који су овлашћени да спроводе практичне испите, провере стручности или процене оспособљености и за које имају право да обучавају;

2) буду квалификовани да лете у својству PIC током практичних испита или провера стручности када се спроводе на ваздухоплову.

(б) Посебни услови:

1) У случају увођења новог типа ваздухоплова у држави чланици или флоти оператера, ако усаглашеност са захтевима дефинисаним у овој глави није могућа, надлежна ваздухопловна власт може да изда посебан сертификат који имаоцу даје право за спровођење практичних испита и провера стручности. Овакав сертификат је ограничен на практичне испите и провере стручности који су потребни ради увођења у експлоатацију новог типа ваздухоплова и ни у ком случају не може да важи дуже од једне године.

2) Имаоци сертификата издатих у складу са тачком (б) 1) који желе да аплицирају за сертификат испитивача морају да испуне предуслове и захтеве за продужење утврђене за ту категорију испитивача.

(ц) Практични испити и провере стручности изван територија држава чланица:

1) И поред захтева из тачке (а), у случају практичних испита и провера стручности у одобреним центрима за обуку (ATO) изван територија држава чланица, надлежна ваздухопловна власт државе чланице може да изда сертификат испитивача кандидату који има пилотску дозволу коју је издала трећа земља у складу са Анексом 1 Чикашке конвенција, под условом да кандидат:

(i) има најмање дозволу, овлашћење или сертификат који је еквивалентан оном за који је овлашћен да спроводи практичне испите, провере стручности или процене оспособљености и, у сваком случају, најмање дозволу професионалног пилота (CPL);

(ii) испуњава услове наведене у овој глави за издавање релевантног сертификата испитивача;

(iii) демонстрира надлежној ваздухопловној власти одговарајући ниво познавања правила Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA) како би могао да користи права из сертификата испитивача у складу са овим анексом.

2) Сертификат на који се односи подтачка 1) је ограничен на

практичне испите и провере стручности:

- (i) изван територија држава чланица;
- (ii) на пилоте који имају потребан ниво знања језика на којем се испит/провера обавља.

FCL.1005 Ограничење права у случају сукоба интереса

Испитивачи не могу да спроводе:

(а) практичне испите или процене оспособљености кандидата за издавање дозвола, овлашћења или сертификата:

1) којима су спроводили летачку обуку за стицање дозволе, овлашћења или сертификата за који се практичан испит или процена оспособљености спроводи; или

2) када су одговорни за давање препоруке за полагање практичног испита, у складу са *FCL.030* (б);

(б) практичне испите, провере стручности или процене оспособљености увек кад осећају да њихова објективност може да буде доведена у питање.

FCL.1010 Предуслови за испитиваче

Кандидати за сертификат испитивача морају да покажу:

(а) одговарајуће знање, биографију и искуство које је релевантно за права која се стичу на основу сертификата испитивача;

(б) да у току претходне три године нису били субјект било каквих санкција, укључујући суспензију, ограничење или стављање ван снаге њихових дозвола, овлашћења или сертификата издатих у складу са овим анексом, а због неусаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

FCL.1015 Стандардизација испитивача

(а) Кандидати за сертификат испитивача морају да похађају курс стандардизације који спроводи надлежна ваздухопловна власт или одобрени центар за обуку (*ATO*) а по одобрењу надлежне ваздухопловне власти.

(б) Курс стандардизације мора да обухвати теоријску и практичну обуку и најмање:

1) спровођење два практична испита, провере стручности или процене оспособљености за дозволе, овлашћења или сертификата за које кандидат тражи право да их спроводи;

2) упутства о примењивим захтевима из овога анекса и одговарајућег подзаконског прописа којим се уређује обављање јавног авиопревоза, спровођењу практичних испита, провера стручности и процена оспособљености, као и њиховој документацији и извештавању;

3) информације о националним административним процедурама, захтевима за заштиту података о личности, обавезама, осигурању од незгоде и накнадама.

(ц) Имаоци сертификата испитивача не могу да спроводе практичне испите, провере стручности или процене оспособљености кандидата чија надлежна ваздухопловна власт није она која им је издала сертификат испитивача, осим:

1) ако су обавестили надлежне ваздухопловне власти кандидата о својој намери да спроведу практичан испит, проверу стручности или процену оспособљености и ако их спроводе оквиру својих права као испитивача;

2) ако су добили информацију од надлежне ваздухопловне власти кандидата о елементима наведеним у тачки (б) 3).

FCL.1020 Процена оспособљености испитивача

Кандидати за сертификат испитивача морају да своју оспособљеност демонстрирају инспектору надлежне ваздухопловне власти или старијем испитивачу којег је за то посебно овластила надлежна ваздухопловна власт која је одговорна за сертификат испитивача, кроз спровођење практичног испита, провере стручности или процене оспособљености у својству испитивача за права за која тражи сертификат, укључујући договор пре испита, спровођење практичног испита, провере стручности или процене оспособљености, процену лица са којим је спровео тест, проверу или процену, као и анализу лета и попуњавање документације.

FCL.1025 Важење, продужење и обнова сертификата испитивача

(а) Важење. Сертификат испитивача важи три године.

(б) Продужење важења. Важење сертификата испитивача се продужава ако је ималац сертификата, у току периода важења сертификата:

1) спровео најмање два практична испита, провере стручности или процене оспособљености сваке године;

2) током последње године важења сертификата похађао семинар освежења знања за испитиваче, који спроводи надлежна ваздухопловна власт или одобрени центар за обуку (*ATO*) а по одобрењу надлежне ваздухопловне власти.

3) Један од практичних испита или проверу стручности спроведену током последње године важења сертификата у складу са тачком 1) мора да процени инспектор надлежне ваздухопловне власти или старији испитивач којег је ваздухопловна власт надлежна за сертификат испитивача за то посебно овластила.

4) Када кандидат који продужава важење сертификата испитивача има права за више од једне категорије испитивача, комбиновано продужење свих права може да буде остварено ако кандидат испуни услове наведене у тач. (б) 1) и 2) и *FCL.1020* за једну од категорија сертификата испитивача које има, уз сагласност надлежне ваздухопловне власти.

(ц) Обнова. Ако је истекао рок важења сертификата испитивача, кандидати морају да испуне услове наведене у (б) 2) и *FCL.1020* пре него што наставе са извршавањем својих права из сертификата испитивача.

(д) Продужење важења или обнова сертификата испитивача може да буде извршено, само ако кандидат демонстрира континуирано испуњавање услова наведених у *FCL.1010* и *FCL.1030*.

FCL.1030 Спровођење практичних испита, провера стручности и процена оспособљености

(а) Приликом спровођења практичних испита, провера стручности и процена оспособљености, испитивачи морају да:

1) обезбеде да се комуникација са кандидатом може успоставити без језичких препрека;

2) провере да кандидат испуњава све услове по питању квалификација, обуке и искуства прописаних овим анексом у вези издавања, продужења важења или обнове дозволе, овлашћења или сертификата, за које се практичан испит, провера стручности или процена оспособљености спроводи;

3) упознају кандидата са последицама пружања непотпуних, нетачних или лажних података о њиховој обуци и летачком искуству.

(б) Након завршетка практичног испита или провере стручности, испитивач мора да:

1) обавести кандидата о резултату испита/провере. У случају да кандидат не положи или делимично положи испит/проверу, испитивач мора да обавести кандидата да не може да извршава права из овлашћења све док не положи испит/проверу у потпуности. Испитивач мора детаљно да упозна кандидата о евентуалним захтевима за додатном обуком, као и о његовом праву на жалбу;

2) у случају када кандидат положи проверу стручности и процену оспособљености за продужење важења или обнову, унесе у дозволу или сертификат кандидата нови датум важења, ако га је за то посебно овластила ваздухопловна власт надлежна за дозволу кандидата;

3) да кандидату потписани извештај са практичног испита или провере стручности и што пре достави копије извештаја ваздухопловној власти надлежној за дозволу кандидата и ваздухопловној власти надлежној за сертификат испитивача. Извештај мора да садржи:

(i) изјаву да је испитивач од кандидата добио информације о његовом искуству и обуци и да сматра да наведено искуство и обука испуњавају услове овог анекса;

(ii) потврду да су сви потребни маневри и вежбе спроведени, као и информације о усменој теоријској провери знања, када је примењиво. Ако нека секција није положена, испитивач мора да напише разлоге такве оцене;

(iii) резултат теста, провере или процене оспособљености.

(ц) Испитивачи морају да чувају пет година евиденцију са детаљима спроведених практичних испита, провера стручности и процена оспособљености и њихових резултатима.

(д) По захтеву надлежне ваздухопловне власти одговорне за сертификат испитивача или надлежне ваздухопловне власти одговорне за дозволу кандидата, испитивачи морају да доставе сву евиденцију, извештаје и све остале информације које су захтеване у оквиру надзорних активности.

ОДЕЉАК 2

Посебни захтеви за испитиваче у лету – FE

FCL.1005.FE Испитивач у лету – Права и услови

(а) Испитивач у лету (авион) – *FE(A)*. Права испитивача у лету (*FE*) за авионе су да спроводи:

1) практичне испите за стицање дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) и практичне испите и провере стручности за

припадајућа овлашћења за класу и тип авиона са једним пилотом, осим за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, под условом да испитивач има најмање 1.000 сати летења као пилот на авионима или моторним једрилицама – *TMG*, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора летења;

2) практичне испите за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) и практичне испите и провере стручности за припадајућа овлашћења за класу и тип авиона са једним пилотом, осим за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, под условом да испитивач има најмање 2.000 сати летења као пилот на авионима или моторним једрилицама – *TMG*, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора летења;

3) практичне испите и провере стручности за дозволу пилота лаких ваздухоплова (авион) – *LAPL(A)*, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на авионима или моторним једрилицама – *TMG*, укључујући најмање 100 сати летења у својству инструктора летења;

4) практичне испите за стицање овлашћења за летење у планинским пределима, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на авионима или моторним једрилицама – *TMG*, укључујући најмање 500 полетања и слетања у својству инструктора летења на обуци за овлашћење за летење у планинским пределима.

(б) Испитивач у лету (хеликоптер) – *FE(H)*. Права испитивача у лету (*FE*) за хеликоптере су да спроводи:

1) практичне испите за стицање дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) и практичне испите и провере стручности за овлашћења за једномоторне хеликоптере са једним пилотом уписане у дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), под условом да испитивач има 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора летења;

2) практичне испите за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) и практичне испите и провере стручности за овлашћења за једномоторне хеликоптере са једним пилотом уписане у дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*), под условом да испитивач има 2.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора летења;

3) практичне испите и провере стручности за овлашћења за летење на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом уписана у дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) или професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*), под условом да је испитивач испунио услове наведене у тач. 1) и 2), у зависности шта је примењиво, и има дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) или дозволу транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) и, ако је примењиво, овлашћење за инструментално летење (*IR(H)*);

4) практичне испите и провере стручности за дозволу пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер) – *LAPL(H)*, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 150 сати летења у својству инструктора летења.

(ц) Испитивач у лету (ваздушни брод) – *FE(As)*. Права испитивача у лету за ваздушне бродове (*FE(As)*) су да спроводи практичне испите за стицање дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*) и професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*) и практичне испите и провере стручности за припадајућа овлашћења за типове ваздушних бродова, под условом да испитивач има 500 сати летења као пилот на ваздушним бродовима, укључујући 100 сати летења у својству инструктора летења.

(д) Испитивач у лету (једрилица) – *FE(S)*. Права испитивача у лету за једрилице (*FE(S)*) су да спроводи:

1) практичне испите и провере стручности за дозволу пилота једрилице (*SPL*) и дозволу пилота лаких ваздухоплова (једрилица) – *LAPL(S)*, под условом да испитивач има 300 сати летења као пилот на једрилицама или моторним једрилицама, укључујући 150 сати летења или 300 полетања једрилицама (повлачења једрилице) у својству инструктора летења;

2) провере стручности за проширење права из дозволе пилота једрилице (*SPL*) на комерцијалне летове, под условом да испитивач има 300 сати летења као пилот на једрилицама или моторним једрилицама, укључујући 90 сати летења у својству инструктора летења;

3) практичне испите за проширење права из дозволе пилота једрилице (*SPL*) и пилота лаких ваздухоплова (једрилица)

– *LAPL(S)* на моторне једрилице – *TMG*, под условом да испитивач има 300 сати летења као пилот на једрилицама или моторним једрилицама, укључујући 50 сати летења у својству инструктора летења на моторним једрилицама – *TMG*.

(е) Испитивач у лету (балон) – *FE(B)*. Права испитивача у лету за балоне (*FE(B)*) су да спроводи:

1) практичне испите за стицање дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота лаких ваздухоплова (балон) – *LAPL(B)* и практичне испите и провере стручности за проширење права на другу класу или групу балона, под условом да испитивач има 250 сати летења као пилот на балонима, укључујући 50 сати летења у својству инструктора летења;

2) провере стручности за проширење права из дозволе пилота балона (*BPL*) на комерцијалне летове, под условом да испитивач има 300 сати летења као пилот на балонима, од чега 50 сати летења на балонима из исте групе за које се тражи проширење. Захтеваних 300 сати летења мора да укључује 50 сати летења у својству инструктора летења.

FCL.1010.FE Испитивач у лету (FE) – Предуслови

Кандидат за сертификат испитивача у лету (*FE*) мора да има сертификат инструктора летења (*FI*) за одговарајућу категорију ваздухоплова.

ОДЕЉАК 3

Посебни захтеви за испитиваче на типу – TRE

FCL.1005.TRE Испитивач на типу (TRE) – Права и услови

(а) Испитивач на типу авиона (*TRE(A)*) и испитивач на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем (*TRE(PL)*). Права испитивача на типу авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем су да спроводи:

1) практичне испите за стицање овлашћења за летење на типу авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;

2) провере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за летење на типу и овлашћења за инструментално летење (*IR*);

3) практичне испите за стицање дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*);

4) практичне испите за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*), под условом да је испитивач испунио захтеве наведене у *FCL.925*;

5) процене способности за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења на типу (*TRI*) или сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) на одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да је испитивач најмање три године испитивач на типу (*TRE*).

(б) Испитивач на типу хеликоптера (*TRE(H)*). Права испитивача на типу хеликоптера (*TRE(H)*) су да спроводи:

1) практичне испите и провере стручности за стицање, продужење или обнову важења овлашћења за летење на типу хеликоптера;

2) провере стручности за продужење или обнову важења овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR*) или за проширење овлашћења за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*) са хеликоптера са једним пилотом на хеликоптере са више пилота, под условом да испитивач на типу хеликоптера (*TRE(H)*) има важеће овлашћење инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*);

3) практичне испите за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*);

4) процене способности за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења на типу хеликоптера (*TRI(H)*) или сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (хеликоптер) (*SFI(H)*), под условом да је испитивач најмање три године испитивач на типу (*TRE*).

FCL.1010.TRE Испитивач на типу TRE – Предуслови

(а) Испитивач на типу авиона (*TRE(A)*) и испитивач на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем (*TRE(PL)*). Кандидати за сертификат испитивача на типу (*TRE*) авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем морају да:

1) у случају типа авиона са више пилота или ваздухоплова са вертикалним узлетањем, имају 1.500 сати летења као пилот на

авионима са више пилота или ваздухопловима са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;

2) у случају сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, имају 500 сати летења као пилот на авионима са једним пилотом, од чега најмање 200 сати летења у својству *PIC*;

3) поседују дозволу професионалног пилота (*CPL*) или транспортног пилота (*ATPL*) и сертификат инструктора летења на типу (*TRI*) за одговарајући тип;

4) за почетно стицање сертификата испитивача на типу (*TRE*), имају најмање 50 сати летења у својству инструктора као инструктор летења на типу (*TRI*), инструктор летења (*FI*) или инструктор летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) на одговарајућем типу или уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља тај тип ваздухоплова.

(б) Испитивач на типу хеликоптера (*TRE(H)*). Кандидати за сертификат испитивача на типу хеликоптера (*TRE(H)*) морају да:

1) имају сертификат инструктора летења на типу хеликоптера (*TRI(H)*) или, у случају једномоторних хеликоптера са једним пилотом, важећи сертификат инструктора летења хеликоптером (*FI(H)*) за одређени тип хеликоптера;

2) за почетно стицање сертификата испитивача на типу (*TRE*), имају 50 сати летења у својству инструктора на обуци као инструктор летења на типу (*TRI*), инструктор летења (*FI*) или инструктор летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) на одговарајућем типу или уређају за симулирање летења (*FSTD*) који представља тај тип хеликоптера;

3) у случају хеликоптера са више пилота, поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) или транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) и 1.500 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота, од чега најмање 500 сати летења мора да буде у својству *PIC*;

4) у случају вишемоторних хеликоптера са једним пилотом:

(i) имају 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;

(ii) поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) или транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) и, ако је примењиво, важеће овлашћење за инструментално летење хеликоптером (*IR(H)*);

5) у случају једномоторних хеликоптера са једним пилотом:

(i) имају 750 сати летења као пилот на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;

(ii) поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера.

6) Пре проширења права имаоца сертификата испитивача на типу хеликоптера (*TRE(H)*) са вишемоторних хеликоптера са једним пилотом на права на операције са више пилота на истом типу хеликоптера, ималац мора да има најмање 100 сати летења у операцијама са више пилота на том типу.

7) У случају кандидата за прво стицање сертификата испитивача на типу (*TRE*) за вишемоторне хеликоптере са више пилота, услов од 1.500 сати летења на вишемоторним хеликоптерима захтеван у тачки (б) 3) сматраће се испуњеним, ако има 500 сати летења у својству *PIC*, на истом типу хеликоптера са више пилота.

ОДЕЉАК 4

Посебни захтеви за испитиваче на класи – CRE

FCL.1005.CRE Испитивач на класи (CRE) – Права

Права испитивача на класи (*CRE*) су да, за авионе са једним пилотом, изузев сложених (*complex*) авиона високих перформанси, спроводи:

(а) практичне испите за стицање овлашћења за класу и тип;

(б) провере стручности за:

1) продужење или обнову важења овлашћења за летење на класи и типу;

2) продужење и обнову важења овлашћења за инструментално летење (*IR*), под условом да је испитивач испунио захтеве наведене у *FCL.1010.IRE* (а).

FCL.1010.CRE Испитивач на класи (CRE) – Предуслови

Кандидати за сертификат испитивача на класи (*CRE*) морају да:

(а) поседују дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), пилота вишечлане посаде авиона (*MPL(A)*) или транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) са правима за летење на

авионима са једним пилотом или да су имали то право и поседују дозволу приватног пилота авиона (*PPL(A)*);

(б) имају сертификат испитивача на класи (*CRJ*) за одговарајућу класу или тип;

(ц) имају 500 сати летења као пилоти на авионима.

ОДЕЉАК 5

Посебни захтеви за испитиваче за инструментално летење – IRE

FCL.1005.IRE Испитивач за инструментално летење (IRE) – Права

Права имаоца сертификата испитивача за инструментално летење (*IRE*) су да спроводи практичне испите за стицање и провере стручности за продужење важења или обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*).

FCL.1010.IRE Испитивач за инструментално летење (IRE) – Предуслови

(а) Испитивач за инструментално летење (авион) – *IRE(A)*. Кандидати за сертификат испитивача за инструментално летење (*IRE*) за авионе морају да имају сертификат инструктора за инструментално летење авионом (*IRI(A)*) и:

1) 2.000 сати летења као пилот на авионима;

2) 450 сати летења по правилима инструменталног летења (*IFR*), од чега 250 сати летења у својству инструктора.

(б) Испитивач за инструментално летење (хеликоптер) – *IRE(H)*. Кандидати за сертификат испитивача за инструментално летење (*IRE*) за хеликоптере морају да имају сертификат инструктора за инструментално летење хеликоптером (*IRI(H)*) и:

1) 2.000 сати летења као пилот на хеликоптерима;

2) 300 сати летења по правилима инструменталног летења на хеликоптерима, од чега 200 сати летења у својству инструктора.

(ц) Испитивач за инструментално летење (ваздушни брод) – *IRE(As)*. Кандидати за сертификат испитивача за инструментално летење (*IRE*) за ваздушне бродове морају да имају сертификат инструктора за инструментално летење ваздушним бродом (*IRI(As)*) и:

1) 500 сати летења као пилот на ваздушним бродовима;

2) 100 сати летења по правилима инструменталног летења на ваздушним бродовима, од чега 50 сати летења у својству инструктора.

ОДЕЉАК 6

Посебни захтеви за испитиваче на уређају за симулирано летење – SFE

FCL.1005.SFE Испитивач на уређају за симулирано летење (SFE) – Права и услови

(а) Испитивач на уређају за симулирано летење (авион) – *SFE(A)* и испитивач на уређају за симулирано летење (ваздухоплов са вертикалним узлетањем) – *SFE(PL)*. Права испитивача на уређају за симулирано летење (*SFE*) за авионе или ваздухоплове са вертикалним узлетањем су да, на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), спроводе:

1) практичне испите и провере стручности за издавање, продужење или обнову важења овлашћења за летење на типу авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;

2) провере стручности за продужење важења или обнову овлашћења за инструментално летење (*IR*), под условом да испитивач на уређају за симулирано летење (*SFE*) испуњава услове наведене у *FCL.1010.IRE* за одговарајућу категорију ваздухоплова;

3) практичне испите за стицање дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*);

4) практичне испите за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*), под условом да је испитивач испунио услове из *FCL.925*;

5) процене оспособљености за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) на одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да је испитивач најмање три године испитивач на уређају за симулирано летење (*SFE*).

(б) Испитивач на уређају за симулирано летење (хеликоптер) – *SFE(H)*. Права испитивача на уређају за симулирано летење

(SFE) на хеликоптерима су да, на уређају за потпуно симулирање летења (FFS), спроводе:

- 1) практичне испите и провере стручности за стицање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу;
- 2) провере стручности за продужење важења и обнову овлашћења за инструментално летење (IR), под условом да испитивач на уређају за симулирано летење (SFE) испуњава услове из FCL.1010.IRE (б);
- 3) практичне испите за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (ATPL(H));
- 4) практичне испите и провере стручности за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења на уређају за симулирано летење за хеликоптер (SFI(H)), под условом да је испитивач најмање три године испитивач на уређају за симулирано летење (SFE).

FCL.1010.SFE Испитивач на уређају за симулирано летење (SFE) – Предуслови

(а) Испитивач на уређају за симулирано летење (авион) – SFE(A). Кандидати за сертификат испитивача на уређају за симулирано летење (SFE) за авионе морају да:

1) поседују или да су поседовали дозволу транспортног пилота авиона (ATPL(A)), овлашћење за летење на класи или типу и сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење за авион (SFI(A)) за одговарајући тип авиона;

2) имају најмање 1.500 сати летења као пилот на авионима са више пилота;

3) за почетно стицање сертификата испитивача на уређају за симулирано летење (SFE), имају најмање 50 сати летења у својству инструктора на уређају за симулирано летење (SFI(A)) за одговарајући тип авиона.

(б) Испитивач на уређају за симулирано летење (хеликоптер) – SFE(H). Кандидати за сертификат испитивача на уређају за симулирано летење (SFE) за хеликоптере морају да:

1) поседују или да су поседовали дозволу транспортног пилота хеликоптера (ATPL(H)), овлашћење за летење на типу и сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење за хеликоптер (SFI(H)) за одговарајући тип хеликоптера;

2) имају најмање 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота;

3) за почетно стицање сертификата испитивача на уређају за симулирано летење (SFE), имају најмање 50 сати летења у својству инструктора на уређају за симулирано летење (SFI(H)) за одговарајући тип хеликоптера.

ОДЕЉАК 7

Посебни захтеви за испитиваче инструктора летења – FIE

FCL.1005.FIE Испитивач инструктора летења (FIE) – Права и услови

(а) Испитивач инструктора летења (авион) – FIE(A). Права испитивача инструктора летења на авионима су да спроводи процену оспособљености за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења авионом (FI(A)), инструктора летења на класи авиона (CRI(A)), инструктора за инструментално летење авионом (IRI(A)) и инструктора за летење на типу авиона (TRI(A)) на авионима са једним пилотом, под условом да има одговарајући сертификат инструктора.

(б) Испитивач инструктора летења (хеликоптер) – FIE(H). Права испитивача инструктора летења (FIE) на хеликоптерима су да спроводи процену оспособљености за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора летења хеликоптером (FI(H)), инструктора за инструментално летење хеликоптером (IRI(H)) и инструктора за летење на типу хеликоптера (TRI(H)) на хеликоптерима са једним пилотом, под условом да има одговарајући сертификат инструктора.

(ц) Испитивач инструктора летења (ваздушни брод, једрилица, балон) – FIE(As), (S), (B). Права испитивача инструктора летења (FIE) на једрилицама, моторним једрилицама, балонима и ваздушним бродовима су да спроводи процену оспособљености за стицање, продужење важења или обнову сертификата инструктора на одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да има одговарајући сертификат инструктора.

FCL.1010.FIE Испитивач инструктора летења (FIE) –

Предуслови

(а) Испитивач инструктора летења (авион) – FIE(A). Кандидати за сертификат испитивача инструктора летења (FIE) за авионе морају да:

– за кандидате који желе да спроведе процену оспособљености:

1) поседују одговарајући сертификат инструктора, како је примењиво;

2) имају 2.000 сати летења као пилот на авионима или моторним једрилицама – TMG;

3) имају најмање 100 сати летења у својству инструктора у току обуке кандидата за стицање сертификата инструктора.

(б) Испитивач инструктора летења (хеликоптер) – FIE(H). Кандидати за сертификат испитивача инструктора летења (FIE) за хеликоптере морају да:

1) имају одговарајући сертификат инструктора, како је примењиво;

2) имају 2.000 сати летења као пилот на хеликоптерима;

3) имају најмање 100 сати летења у својству инструктора током обуке кандидата за стицање сертификата инструктора.

(ц) Испитивач инструктора летења (ваздушни брод) – FIE(As). Кандидати за сертификат испитивача инструктора летења (FIE) за ваздушне бродове морају да:

1) имају 500 сати летења као пилот на ваздушним бродовима;

2) имају најмање 20 сати летења у својству инструктора у току обуке кандидата за стицање сертификата инструктора летења ваздушним бродом (FI(As));

3) имају одговарајући сертификат инструктора.

(д) Испитивач инструктора летења (једрилица) – FIE(S). Кандидати за сертификат испитивача инструктора летења (FIE) за једрилице морају да:

1) имају одговарајући сертификат инструктора;

2) имају 500 сати летења као пилот на једрилицама или моторним једрилицама;

3) спроведу:

(i) за кандидате који желе да спроведе процену оспособљености на моторним једрилицама – TMG, 10 сати или 30 полетања у току обуке кандидата за стицање сертификата инструктора на моторним једрилицама – TMG;

(ii) у свим осталим случајевима, 10 сати или 30 полетања у току обуке кандидата за стицање сертификата инструктора.

(е) Испитивач инструктора летења (балон) – FIE(B). Кандидати за сертификат испитивача инструктора летења (FIE) за балоне морају да:

1) имају одговарајући сертификат инструктора;

2) имају 350 сати летења као пилот на балонима;

3) имају 10 сати у својству инструктора у току обуке кандидата за стицање сертификата инструктора.

Додатак 1

Признавање теорије

А. ПРИЗНАВАЊЕ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА ЗА ИЗДАВАЊЕ ПИЛОТСКЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ДРУГУ КАТЕГОРИЈУ ВАЗДУХОПЛОВА – ДОПУНСКА ОБУКА И УСЛОВИ ИСПИТА

1. Дозвола пилота лаких ваздухоплова (LAPL), дозвола приватног пилота (PPL), дозвола пилота балона (BPL) и дозвола пилота једрилице (SPL)

1.1. За издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL), имаоцу дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL) за другу категорију ваздухоплова признаје се у потпуности теорија из заједничких предмета који су дефинисани у FCL.120 (а).

1.2. Не доводећи у питање претходну тачку, за издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL), дозволе приватног пилота (PPL), дозволе пилота балона (BPL) и дозволе пилота једрилице (SPL), имаоцу дозволе за другу категорију ваздухоплова мора да заврши теоријску обуку и положи теоријски испит на одговарајућем нивоу из следећих предмета:

- Теорија летења,
- Оперативне процедуре,
- Перформансе и планирање лета,
- Опште познавање ваздухоплова, Навигација.

1.3. За издавање дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота једрилице (*SPL*), имаоцу дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) за исту категорију ваздухоплова, признаје се у потпуности теоријска обука и теоријски испит.

2. Дозвола професионалног пилота (*CPL*)

2.1. Кандидат за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*) који је имаалац дозволе професионалног пилота (*CPL*) за другу категорију ваздухоплова, мора да заврши допунску теоријску обуку у складу са разликама идентификованим између различитих одобрених програма обуке за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*), за различите категорије ваздухоплова.

2.2. Кандидат мора да положи теоријски испит у складу са овим анексом за одговарајућу категорију ваздухоплова из следећих предмета:

021 – Опште познавање ваздухоплова: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонске групе, Опрема у случају опасности,

022 – Опште познавање ваздухоплова: Инструменти,

032/034 – Перформансе лета авиона или хеликоптера, у зависности шта је примењиво,

070 – Оперативне процедуре,

080 – Теорија летења.

2.3 Кандидат за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) ослобађа се обавезе полагања теоријских испита из следећих предмета:

– Људске могућности,

– Метеорологија.

3. Дозвола транспортног пилота (*ATPL*)

3.1. Кандидат за дозволу транспортног пилота (*ATPL*), који је имаалац дозволе транспортног пилота (*ATPL*) за другу категорију ваздухоплова, мора да заврши допунску теоријску обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) у складу са разликама које су идентификоване између програма обуке за стицање дозволе транспортног пилота (*ATPL*) за различите категорије ваздухоплова.

3.2. Кандидат мора да положи теоријски испит у складу са овим анексом за одговарајућу категорију ваздухоплова из следећих предмета:

021 – Опште познавање ваздухоплова: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонске групе, Опрема у случају опасности,

022 – Опште познавање ваздухоплова: Инструменти,

032 – Перформансе летења,

070 – Оперативне процедуре,

080 – Теорија летења.

3.3. Кандидат за стицање дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) ослобађа се обавезе полагања теоријског испита из предмета – *VFR* комуникације.

3.4. Кандидат за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) ослобађа се обавезе полагања теоријског испита из следећих предмета:

– Ваздухопловни прописи,

– Теорија летења (хеликоптер),

– *VFR* комуникације.

3.5 Кандидат за стицање дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање овлашћења за инструментално летење на авиону (*IR(A)*) ослобађа се обавезе полагања теоријског испита из предмета – *IFR* комуникације.

3.6. Кандидат за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) са овлашћењем за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*), који је положио одговарајући теоријски испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) ослобађа се обавезе полагања теоријског испита из следећих предмета:

– Теорија летења (хеликоптер),

– *VFR* комуникације.

4. Овлашћење за инструментално летење (*IR*)

4.1. Кандидат за овлашћење за инструментално летење (*IR*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*) за исту категорију ваздухоплова, ослобађа се обавезе полагања теоријског испита из следећих предмета:

– Људске могућности,

– Метеорологија.

4.2. Кандидат за овлашћење за инструментално летење на хеликоптеру (*IR(H)*) који је положио одговарајући теоријски испит за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) *VFR* мора да положи теоријски испит из следећих предмета:

– Ваздухопловни прописи,

– Планирање и праћење лета,

– Радио-навигација,

– *IFR* комуникације.

Додатак 2

Скала процене нивоа знања у енглеском језику – експертски, напредни и оперативни ниво

НИВО	ИЗГОВОР	СТРУКТУРА	ФОНД РЕЧИ	ТЕЧНОСТ ИЗГОВОРА	РАЗУМЕВАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
Експертски 6	Користи дијалект и/или акценат разумљив за ваздухопловне кориснике.	Релевантне граматичке структуре и модели реченица су одређени језичким функцијама које одговарају задатку.	Фонд речи и прецизност су довољни за успешну комуникацију код разних познатих и непознатих тема. Фонд речи је идиоматски, нијансиран и осетљив на избор речи.	Може да говори опширно, течно, без напора. Мења темпо говора ради стилских ефеката, нпр. да би истакао појединост. Користи спонтано одговарајуће реченичне маркере и везнике.	Разумевање је конзистентно прецизно у готово сваком контексту и обухвата разумевање лингвистичких и културолошких финеса.	Комуницира са лакоћом у готово свим ситуацијама. Осетљив је на вербалне и невербалне знакове и реагује на њих одговарајуће.
Напредни 5	Изговор, акценат, ритам и интонација, иако су можда под утицајем првог језика или регионалне варијанте, готово никад не утичу на лакоћу разумевања.	Основне и граматичке структуре и модели реченица су конзистентно добро контролисани. Постоји покушај употребе сложених структура али уз грешке које понекад утичу на значење.	Фонд речи и прецизност су довољни за успешну комуникацију код општих, конкретних и стручних тема. Парафразира конзистентно и успешно. Фонд речи је понекад идиоматски.	Може да говори опширно, с релативном лакоћом о познатим темама, али не може да мења темпо говора као стилско средство. Може да користи одговарајуће реченичне маркере или везнике.	Разумевање је прецизно код општих, конкретних и стручних тема и углавном прецизно када се говорник суочава са лингвистичким или ситуацијским проблемом или неочекиваним обртом догађаја. Може да разуме низ говорних варијанти (дијалект и/или акценат) или изборе речи.	Одговори су тренутни, одговарајући и информативни. Ефикасно контролише однос говорник/слушалац.

НИВО	ИЗГОВОР	СТРУКТУРА	ФОНД РЕЧИ	ТЕЧНОСТ ИЗГОВОРА	РАЗУМЕВАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
	Користи дијалект и/или акценат разумљив за ваздухопловне кориснике.	Релевантне граматичке структуре и модели реченица су одређени језичким функцијама које одговарају задатку.				
Оперативни 4	Изговор, акценат, ритам и интонација су под утицајем првог језика или регионалне варијанте, али само понекад утичу на лакоћу разумевања.	Основне граматичке структуре и модели реченица се користе креативно и обично су добро контролисани. Могу да се појаве грешке, посебно у ванредним или неочекиваним околностима, али ретко утичу на значење.	Фонд речи и прецизност су обично довољни за успешну комуникацију код општих, конкретних и стручних тема. Може често да парафразира успешно у недостатку фонда речи у ванредним или неочекиваним околностима.	Изговара дуже фразе одговарајућим темпом. Може постојати повремен прекид у течном изговору при преласку са увежбаног или уског стручног говора на спонтану комуникацију, али ово не спречава ефикасну комуникацију. Може ограничено да користи реченичне маркере или везнике. Поштапалице не одвлаче пажњу.	Разумевање је углавном прецизно код општих, конкретних и стручних тема када је акценат или варијанта која се користи довољно разумљива за међународне ваздухопловне кориснике. Када се говорник суочи са лингвистичким или ситуацијским проблемом или неочекиваним обртом догађаја, разумевање може да буде спорије или да захтева стратегије разјашњења.	Одговори су обично тренутни, одговарајући и информативни. Иницира и одржава размену података чак и када се ради о неочекиваном обрту догађаја. Адекватно се носи са очигледним неспоразумима кроз проверу, потврду или разјашњење.
Пред-оперативни 3	Изговор, акценат, ритам и интонација су под утицајем првог језика или регионалне варијанте и често утичу на лакоћу разумевања.	Основне граматичке структуре и модели реченица који су повезани са предвидљивим ситуацијама нису увек добро контролисани. Грешке често утичу на значење.	Фонд речи и прецизност су често довољни за комуникацију код општих, конкретних или стручних тема, али опсег је ограничен и избор речи често није одговарајући. Често није у могућности да успешно парафразира у недостатку фонда речи.	Изговара дуже фразе, али употреба фраза и пауза често није одговарајућа. Оклевање или успореност у језичкој обради могу да спрече ефикасну комуникацију. Поштапалице понекад одвлаче пажњу.	Разумевање је често прецизно код општих, конкретних и стручних тема када је акценат или варијанта која се користи довољно разумљива за међународне ваздухопловне кориснике. Може се десити да не разуме лингвистички или ситуацијски проблем или неочекивани обрт догађаја.	Одговори су понекад тренутни, одговарајући и информативни. Може да иницира и одржава размену података уз разумну лакоћу код познатих тема и у предвидљивим ситуацијама. Уопштено неадекватни када се ради о неочекиваном обрту догађаја.
Основни 2	Изговор, акценат, ритам и интонација су под великим утицајем првог језика или регионалне варијанте и обично утичу на лакоћу разумевања.	Показује само ограничену контролу неколицине једноставних меморисаних граматичких структура и модела реченица.	Ограничен опсег фонда речи који се састоји само од издвојених речи и меморисаних фраза.	Може да користи веома кратке, изоловане, меморисане исказе са честим паузама и ометајућом употребом поштапалица, да би нашао изразе и изговорио мање познате речи.	Разумевање је ограничено на изоловане, меморисане фразе када су пажљиво и полако изговорене.	Време одговора је споро и често неодговарајуће. Комуникација је ограничена на једноставну рутинску размену података.
Пред-основни 1	Резултати су на нивоу испод основног нивоа.	Резултати су на нивоу испод основног нивоа.	Резултати су на нивоу испод основног нивоа.	Резултати су на нивоу испод основног нивоа.	Резултати су на нивоу испод основног нивоа.	Резултати су на нивоу испод елементарног нивоа.

Напомена: Иницијални текст Додатка 2 налази се у АМС (Прихватљиви начини усаглашавања), такође видети Уводна објашњења.

Додатак 3

Програми обука за стицање дозволе професионалног пилота (CPL) и дозволе транспортног пилота (ATPL)

1. Овај додатак прописује захтеве различитих програма обуке за стицање дозволе професионалног пилота (CPL) и дозволе траснпортног пилота (ATPL), са или без овлашћења за инструментално летење (IR).

2. Кандидат који жели да пређе у други одобрен центар за обуку (ATO) у току трајања обуке, мора да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за званичну процену потребних сати обуке које мора да оствари у другом одобреном центру за обуку (ATO).

А. АТР интегрисани програм обуке – Авиони

ОПШТЕ

1. Циљ АТР(А) интегрисаног курса је да обучи пилота до нивоа стручности потребног да ради као копилот у авионима са више пилота, на вишемоторним авионима у јавном авио-превозу и да стекне дозволу професионалног пилота авиона са овлашћењем за инструментално летење (CPL(А)/IR).

2. Кандидат који жели да похађа АТР(А) интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (ATO).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота авиона (PPL(А)) или дозволе приватног пилота хеликоптера (PPL(H)) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота авиона (PPL(А)) или дозволе приватног пилота хеликоптера (PPL(H)), може да му се призна 50 % времена

летења које је остварио пре почетка обуке и то до највише 40 сати летења, односно 45 сати летења ако поседује овлашћење за ноћно летење, од чега 20 сати може да буде остварено у обуци са инструктором.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања АТР(А);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

(ц) обуку сарадње у вишечлавној посади за рад на авионима са више пилота.

5. Кандидат који не успе да заврши цео АТР(А) интегрисан програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и за овлашћење за инструментално летење (IR), ако су испуњени одговарајући услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у овире АТР(А) интегрисаног програма обука мора да садржи најмање 750 сати теоријске обуке.

7. Програм обуке сарадње вишечлане посаде (MCC) мора да садржи најмање 25 сати теоријске обуке и вежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе транспортног пилота авиона – АТР(А).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

9. Практична обука, која не обухвата обуку за овлашћење за тип, мора да садржи најмање 195 сати укључујући све тестове напредовања, од чега највише 55 сати може да буде време летења по

инструментима на уређају за симулирање летења. Од укупно 195 сати, кандидат мора да оствари најмање:

(а) 95 сати обуке са инструктором, од чега до 55 сати може да буде време летења по инструментима на уређајима на земљи;

(б) 70 сати као *PIC*, укључујући време летења према правилима визуелног летења (*VFR*) и летења по инструментима на ваздухоплову у својству *SPIC*. Време летења по инструментима на ваздухоплову које је кандидат остварио у својству *SPIC* се признаје као време летења улози *PIC* до највише 20 сати;

(ц) 50 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет према правилима визуелног летења (*VFR*) од најмање 540 *km* (300 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења на авионима мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;

(е) 115 сати летења по инструментима које садржи најмање:

1) 20 сати летења у својству *SPIC*;

2) 15 сати обуке сарадње у вишечлавној посади за рад на авионима са више пилота (*MCC*), за коју могу да се користе уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*);

3) 50 сати летења по инструментима на обуци, од чега највише:

(i) 25 сати летења може да буде летење по инструментима на уређају за симулирање летења на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*);

(ii) 40 сати летења може да буде летење по инструментима на уређајима за симулирање летења на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*), тренажеру летења (*FTD 2*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), од чега највише 10 сати може да буде спроведено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*).

Кандидату који поседује потврду о завршеном курсу „Основни модул инструменталног летења”, може да се призна до 10 сати према захтевима за обуку према инструментима. Обука која је спроведена на основном уређају за инструменталну обуку се не признаје.

(ф) пет сати летења на авиону сертифициваном за најмање четири особе који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), као и практичан испит за стицање овлашћења за инструментално летење на једномоторном или на вишемоторном авиону.

Б. АТР модуларни програм обуке – Авиони

1. Кандидати за дозволу транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) који су завршили теоријску обуку према модуларном програму обуке морају да:

(а) поседују најмање дозволу приватног пилота авиона (*PPL(A)*) која је издата у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, као и да у оквиру теоријске обуке остваре најмање:

1) 650 сати теоријске обуке, ако поседују дозволу приватног пилота авиона (*PPL(A)*);

2) 400 сати теоријске обуке, ако поседују дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*);

3) 500 сати теоријске обуке, ако поседују овлашћење за инструментално летење на авиону (*IR(A)*);

4) 250 сати теоријске обуке, ако поседују дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) и овлашћење за инструментално летење на авиону (*IR(A)*).

Теоријска обука мора да буде завршена пре спровођења практичног испита за стицање дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*).

Ц. *CPL/IR* интегрисани програм обуке – Авиони

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(A)* и *IR(A)* интегрисаног програма обуке је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да лете на једномоторним

авионима са једним пилотом или вишемоторним авионима у јавном авио-превозу и да стекну дозволу професионалног пилота авиона са овлашћењем за инструментално летење (*CPL(A)/IR*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(A)/IR* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) може да му се призна 50 % времена летења које је остварио пре почетка обуке, и то до највише 40 сати, односно 45 сати ако поседује овлашћење за ноћно летење, од чега 20 сати летења може да буде остварено у обуци са инструктором.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) и овлашћења за инструментално летење (*IR*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL/IR(A)* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, као и за овлашћење за инструментално летење, ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL/IR(A)* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 500 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) са овлашћењем за инструментално летење (*IR*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука која не укључује обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи најмање 180 сати укључујући све тестове напредовања, од чега највише 40 сати обуке може да буде време летења по инструментима на уређајима на земљи. Од укупно 180 сати, кандидат мора да оствари најмање:

(а) 80 сати обуке са инструктором, од чега највише 40 сати може да буде летење по инструментима на уређајима на земљи;

(б) 70 сати као *PIC*, укључујући време визуелног летења (*VFR*) и време летења по инструментима у својству *SPIC*. Налет по инструментима које је кандидат остварио у својству *SPIC* се признаје као налет улози *PIC* највише до 20 сати;

(ц) 50 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет према правилима визуелног летења (*VFR*) од најмање 540 *km* (300 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења на авионима мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;

(е) 100 сати летења по инструментима од чега најмање:

1) 20 сати летења у својству *SPIC*;

2) 50 сати летења инструменталног летења на обуци, од чега највише:

(i) 25 сати летења може да буде летење по инструментима на уређају за симулирање летења на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*); или

(ii) 40 сати летења може да буде летење по инструментима на уређајима за симулирање летења на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*), тренажеру летења (*FTD 2*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), од чега највише 10 сати може да буде спроведено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*).

Кандидату који поседује потврду о завршеном курсу „Основни модул инструменталног летења”, може да буде признато до 10 сати према захтевима за обуку према инструментима. Обука која је спроведена на основном уређају за инструменталну обуку се не признаје.

(ф) пет сати летења на авиону сертификованом за најмање четири особе који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), као и практичан испит за стицање овлашћења за инструментално летење на једномоторном или на вишемоторном авиону.

Д. *CPL* интегрисани програм обуке – Авиони

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(A)* интегрисаног програма обуке је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног за издавање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(A)* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) може да му се призна 50 % времена летења које је остварио пре почетка обуке, и то до највише 40 сати летења, односно 45 сати летења ако поседује овлашћење за ноћно летење, од чега 20 сати може да буде остварено у обуци са инструктором.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL(A)* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у овиму *CPL(A)* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 350 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука која не укључује обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи најмање 150 сати укључујући све тестове напредовања, од чега највише пет сати обуке може да буде време летења по инструментима на уређајима на земљи. Од укупно 150 сати, кандидат мора да оствари најмање:

(а) 80 сати обуке са инструктором, од чега највише пет сати може да буде летење по инструментима на уређајима на земљи;

(б) 70 сати као *PIC*;

(ц) 20 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет према правилима визуелног летења (*VFR*) од најмање 540 *km* (300 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења на авионима мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;

(е) 10 сати летења по инструментима, од чега највише пет сати летења може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*), тренажеру летења (*FTD 2*), уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) или уређају за потпуно симуирање летења (*FFS*). Кандидату који поседује потврду о завршеном курсу „Основни модул инструменталног летења”, може да буде признато до 10 сати према захтевима за обуку према инструментима. Обука која је спроведена на основном уређају за инструменталну обуку се не признаје.

(ф) пет сати летења на авиону сертификованом за најмање четири особе који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) на једномоторном или на вишемоторном авиону.

Е. *CPL* модуларни програм обуке – Авиони

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(A)* модуларног програма обуке је да обучи имаоце дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) до нивоа стручности потребног за издавање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*).

2. Пре приступања *CPL(A)* модуларном курсу кандидат мора да поседује дозволу приватног пилота авиона (*PPL(A)*) издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

3. Пре приступања практичној обуци кандидат мора да:

(а) оствари 150 сати летења;

(б) испуни предуслове за издавање овлашћења за класу или тип за вишемоторне авионе у складу са Главом X, ако ће се вишемоторни авион користити на практичном испиту.

4. Кандидат који жели да похађа *CPL(A)* модуларни програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*). Теоријска обука може да буде спроведена у одобреном центру за обуку (*ATO*) који спроводи само теоријску обуку.

5. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у овиму *CPL(A)* модуларног програма обуке мора да садржи најмање 250 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Кандидати који не поседују овлашћење за инструментално летење (*IR(A)*) морају да имају најмање 25 сати обуке са инструктором за инструментално летење, укључујући и 10 сати обуке по инструментима, од чега највише пет сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I* или *II*), тренажеру летења (*FTD 2*) или уређају за потпуно симуирање летења (*FFS*).

9. Кандидатима који имају важеће овлашћење за инструментално летење авионом (*IR(A)*) признаје се целокупан налет за обуку по инструментима са инструктором. Кандидатима који поседују важеће овлашћење за инструментално летење хеликоптером (*IR(H)*) може да се призна до пет сати обуке по инструментима са инструктором, али у том случају најмање пет сати обуке по инструментима са инструктором мора да буде изведено на авиону. Кандидату који поседује потврду о завршеном курсу „Основни модул инструменталног летења”, може да буде признато до 10 сати према захтевима за обуку према инструментима.

10. (а) Кандидати са важећим овлашћењем за инструментално летење (*IR(A)*) морају да имају најмање 15 сати практичне обуке са инструктором у визуелним метеоролошким условима летења.

(б) Кандидати који нису оспособљени за ноћно летење авионом морају да остваре најмање пет додатних сати обуке у ноћном летењу, од чега три сата обуке мора да оствари са инструктором, која мора да обухвати најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем.

11. Кандидат мора да оствари најмање пет сати летења на авиону сертификованом за најмање четири особе који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

ИСКУСТВО

12. Кандидат за дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) мора да оствари најмање 200 сати летења, укључујући најмање:

(а) 100 сати летења у својству *PIC*, од чега 20 сати маршрут-ног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет према правилима визуелног летења (*VFR*) од најмање 540 *km* (300 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(б) пет сати летења мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;

(ц) 10 сати летења по инструментима, од чега највише пет сати може да буде летење по инструментима на уређајима на земљи односно на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I* или *II*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*). Кандидату који поседује потврду о завршеном курсу „Основни модул инструменталног летења”, може да се призна до 10 сати према захтевима за обуку према инструментима. Обука која је спроведена на основном уређају за инструменталну обуку (*BITD*) се не признаје;

(д) шест сати летења мора да буде спроведено на вишемоторном авиону;

(е) време летења које је кандидат остварио у својству *PIC* на другој категорији ваздухоплова може да се урачуна у укупно време од 200 сати летења у следећим случајевима:

(i) 30 сати летења на хеликоптерима, ако је кандидат имао дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*); или

(ii) 100 сати летења на хеликоптерима, ако је кандидат имао дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*); или

(iii) 30 сати летења на моторним једрилицама – *TMG* или једрилицама; или

(iv) 30 сати летења на ваздушним бродовима, ако је кандидат имао дозволу приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)*; или

(v) 60 сати летења на ваздушним бродовима, ако је кандидат имао дозволу професионалног пилота (ваздушни брод) – *CPL(As)*.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

13. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) на једномоторном или вишемоторном авиону.

Ф. *ATP/IR* интегрисани програм обуке – Хеликоптери

ОПШТЕ

1. Циљ *ATP(H)/IR* интегрисаног програма обуке је обука пилота до нивоа стручности потребног да раде као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота у јавном авио-превозу и да стекну дозволу професионалног пилота (хеликоптер) са овлашћењем за инструментално летење (*CPL(H)/IR*).

2. Кандидат који жели да похађа *ATP(H)/IR* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку или као почетник или као имаоца дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат имао дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), може да му се призна 50 % времена летења на хеликоптеру које је остварио пре приступања курсу, али највише до:

(а) 40 сати летења, од чега највише 20 сати летења може да буде на обуци са инструктором; или

(б) 50 сати летења, од чега највише 25 сати може да буде на обуци са инструктором, ако поседује овлашћење за летење хеликоптером ноћу.

4. Обука мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *ATPL(H)* и *IR*;

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

(ц) обуку сарадње у вишечлавној посади на хеликоптерима са више пилота.

5. Кандидат који не успе да заврши цео програм обуке *ATP(H)/IR* интегрисаног курса може да поднесе захтев надлежној

ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, као и за овлашћење за инструментално летење (*IR*), ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *ATP(H)/IR* интегрисаног курса мора да садржи најмање 750 сати обуке.

7. Програм обуке о сарадњи вишечлане посаде (*MCC*) мора да садржи најмање 25 сати теоријске обуке и вежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) са овлашћењем за инструментално летење (*IR*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

9. Практична обука мора да садржи најмање 195 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања. Од укупно 195 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 140 сати обуке са инструктором, од чега:

1) 75 сати обуке према правилима за визуелно летење, од чега:

(i) 30 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), нивоа градације *C* или *D*; или

(ii) 25 сати обуке може да буде остварено на тренажеру летења (*FTD*) нивоа градације 2 или 3; или

(iii) 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*); или

(iv) 20 сати обуке може да буде остварено на авиону или моторној једрилици – *TMG*;

2) 50 сати обуке по инструментима од чега:

(i) до 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажеру летења (*FTD*) нивоа градације 2 или 3 или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*); или

(ii) 10 сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) или на авиону;

3) 15 сати обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*), за коју може да се користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажер летења (*FTD 2, 3 MCC*) или уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*).

Ако се тип хеликоптера који је коришћен на практичној обуци разликује од типа хеликоптера на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је коришћен за обуку у визуелним метеоролошким условима, максимално признавање времена летења се ограничава временом летења предвиђеним за обуку на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*).

(б) 55 сати обуке у својству *PIC*, од чега 40 сати обуке може да буде остварено у својству *SPIC*, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним метеоролошким условима и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 50 сати обуке у маршрутном летењу, од чега најмање 10 сати маршрутног летења у својству *SPIC*, укључујући маршрутни лет у визуелним метеоролошким условима од најмање 185 *km* (100 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, а која мора да обухвати најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање;

(е) 50 сати обуке по инструментима са инструктором, од чега мора да буде остварено:

(i) 10 сати основне инструменталне обуке;

(ii) 40 сати обуке за овлашћење за инструментално летење (*IR*), укључујући најмање 10 сати обуке на вишемоторном хеликоптеру који поседује опрему за летење према инструменталним правилима (*IFR*).

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) и за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) на вишемоторном хеликоптеру који поседује опрему за летење према инструменталним правилима (*IFR*), као и да испуни услове у погледу обуке о сарадњи вишечлане посаде (*MCC*).

Г. АТР интегрисани програм обуке – Хеликоптери

ОПШТЕ

1. Циљ *АТР(Н)* интегрисаног програма обуке је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да раде као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота, са ограничењем на летење према визуелним правилима летења (*VFR*) у јавном авио-превозу и да стекну дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

2. Кандидат који жели да похађа *АТР(Н)* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*АТО*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), може да му се призна 50 % времена летења на хеликоптеру које је остварио пре приступања курсу, али највише до:

(а) 40 сати летења, од чега највише 20 сати летења може да буде на обуци са инструктором; или

(б) 50 сати летења, од чега највише 25 сати може да буде на обуци са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

(ц) обуку о сарадњи вишечлане посаде на хеликоптерима са више пилота.

5. Кандидат који не успе да заврши цео програм обуке *АТР(Н)* интегрисаног курса може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, као и за овлашћење за инструментално летење (*IR*), ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *АТР(Н)* интегрисаног курса мора да садржи најмање 650 сати обуке.

7. Програм обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*) мора да садржи најмање 20 сати теоријске обуке и вежби.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

9. Практична обука мора да садржи најмање 150 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања. Од укупно 150 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 95 сати обуке са инструктором, укључујући најмање:

(i) 75 сати обуке према правилима за визуелно летење, од чега:

1) 30 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) нивоа градације *C* или *D*; или

2) 25 сати обуке може да буде остварено на тренажеру летења (*FTD*) нивоа градације 2 или 3; или

3) 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*); или

4) 20 сати обуке може да буде остварено на авиону или моторној једрилици – *TMG*;

(ii) 10 сати обуке по инструментима може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) или на авиону;

(iii) 10 сати обуке сарадње вишечлане посаде (*MCC*), за коју може да се користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажер летења (*FTD 2, 3 MCC*) или уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III MCC*).

Ако се тип хеликоптера који је коришћен на практичној обуци разликује од типа хеликоптера на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је коришћен за обуку у визуелним метеоролошким условима, максимално признавање времена летења се ограничава временом летења предвиђеним за обуку на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*).

(б) 55 сати обуке у својству *PICT*, од чега 40 сати обуке може да буде остварено у својству *SPIC*, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним метеоролошким условима и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 50 сати обуке у маршрутном летењу, од чега најмање 10 сати маршрутног летења у својству *SPIC*, укључујући маршрутни лет у визуелним метеоролошким условима од најмање 185 *km* (100 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, а која мора да обухвата најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*), као и да испуни услове у погледу обуке о сарадњи вишечлане посаде (*MCC*).

Х. АТР модуларни програм обуке – Хеликоптери

1. Кандидати за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) који су завршили теоријску обуку према модуларном програму обуке морају да поседују најмање дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), као и да у оквиру теоријске обуке током периода од 18 месеци остваре најмање:

(а) 550 сати теоријске обуке, ако поседују дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(б) 300 сати теоријске обуке, ако поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

2. Кандидати за стицање дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) са овлашћењем за инструментално летење (*IR*) који су завршили теоријску обуку према модуларном програму обуке морају да поседују најмање дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), као и да у оквиру теоријске обуке остваре:

(а) 650 сати теоријске обуке, за кандидате који поседују дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*);

(б) 400 сати теоријске обуке, за кандидате који поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*);

(ц) 500 сати теоријске обуке за кандидате који поседују овлашћење за инструментално летење (*IR(H)*);

(д) 250 сати теоријске обуке за кандидате који поседују дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) и овлашћење за инструментално летење хеликоптером (*IR(H)*).

И. CPL/IR интегрисани програм обуке – Хеликоптери

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL/IR* интегрисаног програма обуке је да обучи пилоте до нивоа стручности потребног да лете на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом и да стекну дозволу професионалног пилота хеликоптера са овлашћењем за инструментално летење (*CPL(H/IR)*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL/IR* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*АТО*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), може да му се призна 50 % сати летења на хеликоптеру које је остварио пре приступања курсу, али највише до:

(а) 40 сати летења, од чега највише 20 сати летења може да буде на обуци са инструктором; или

(б) 50 сати летења, од чега највише 25 сати може да буде на обуци са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) и овлашћења за инструментално летење (*IR*), као и иницијалну обуку за стицање овлашћења типа вишемоторног хеликоптера;

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL/IR* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима као и за овлашћење за инструментално летење (*IR*), ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL(H)/IR* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 500 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) са овлашћењем за инструментално летење (*IR*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи најмање 180 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања. Од укупно 180 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 125 сати обуке са инструктором, укључујући најмање:

(i) 75 сати обуке према правилима за визуелно летење, од чега:

1) 30 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) нивоа градације *C* или *D*; или

2) 25 сати обуке може да буде остварено на тренажеру летења (*FTD*) нивоа градације 2 или 3; или

3) 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*); или

4) 20 сати обуке може да буде остварено на авиону или моторној једрилици – *TMG*;

(ii) 50 сати обуке по инструментима, од чега:

1) до 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или на тренажеру летења (*FTD 2,3*) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) за хеликоптере; или

2) 10 сати обуке најмање на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) за хеликоптере или на авиону.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен на практичној обуци разликује од типа хеликоптера на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је коришћен за обуку у визуелним метеоролошким условима, максимално признавање времена летења се ограничава временом летења предвиђеним за обуку на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*).

(б) 55 сати обуке у својству *PIC*, од чега 40 сати обуке може да буде остварено у својству *SPIC*, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним метеоролошким условима и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 10 сати маршрутног летења у обуци са инструктором;

(д) 10 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет у визуелним метеоролошким условима од најмање 185 *km* (100 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(е) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање;

(ф) 50 сати обуке по инструментима са инструктором, обухватајући:

(i) 10 сати основне инструменталне обуке;

(ii) 40 сати обуке за овлашћење за инструментално летење (*IR*), укључујући најмање 10 сати обуке на вишемоторном хеликоптеру који је сертифициван за летење према инструменталним правилима летења (*IFR*).

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) на једномоторном или вишемоторном хеликоптеру, као и за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) на вишемоторном хеликоптеру који је сертифициван за летење према инструменталним правилима летења (*IFR*).

J. CPL интегрисани курс – Хеликоптери

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL/IR* интегрисаног програма обуке је да обучи пилоте до потребног нивоа стручности за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(H)* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен на обуку као почетник или као ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају да је кандидат ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), може да му се призна 50 % сати летења на хеликоптеру које је остварио пре приступања курсу, али највише до:

(а) 40 сати летења, од чега највише 20 сати летења може да буде на обуци са инструктором; или

(б) 50 сати летења, од чега највише 25 сати може да буде на обуци са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL(H)* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL(H)* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 350 сати обуке или 200 сати обуке ако је кандидат ималац дозволе приватног пилота (*PPL*).

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи најмање 135 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања, од чега до пет сати обуке може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења. Од укупно 135 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 85 сати обуке са инструктором, укључујући најмање:

(i) до 75 сати обуке према правилима за визуелно летење, од чега:

1) 30 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) нивоа градације *C* или *D*; или

2) 25 сати обуке може да буде остварено на тренажеру летења (*FTD*) нивоа градације 2 или 3; или

3) 20 сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*); или

4) 20 сати обуке може да буде остварено на авиону или моторној једрилици – *TMG*;

(ii) до 10 сати обуке по инструментима, од чега минимум пет сати обуке може да се оствари на авиону или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) за хеликоптере.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен на практичној обуци разликује од типа хеликоптера на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је коришћен за обуку у визуелним метеоролошким условима, максимално признавање времена летења се ограничава временом летења предвиђеним за обуку на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*).

(б) 55 сати обуке у својству *PIC*, од чега 35 сати обуке може да буде остварено у својству *SPIC*, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним метеоролошким условима и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 10 сати маршрутног летења у обуци са инструктором;

(д) 10 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет у визуелним метеоролошким условима од најмање 185 *km* (100 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са

потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(е) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање;

(ф) 10 сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући пет сати обуке на хеликоптеру.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

К. CPL модуларни програм обуке – Хеликоптери

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(H)* модуларног курса је да обучи имаоце дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) до нивоа стручности потребног за издавање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

2. Пре започињања *CPL(H)* модуларног програма обуке, кандидат мора да буде ималац дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

3. Пре започињања практичне обуке, кандидат мора да:

(а) има навршених 155 сати летења на хеликоптерима, од чега 50 сати летења у својству *PIC*, обухватајући 10 сати маршрутног летења;

(б) испуни услове наведене у *FCL.725* и *FCL.720.H*, ако се на практичном испиту користи вишемоторни хеликоптер.

4. Кандидат који жели да похађа *CPL(H)* модуларни програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*). Теоријска обука може да буде спроведена у одобреном центру за обуку (*ATO*) који спроводи само теоријску обуку.

5. Обука мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL(H)* модуларног програма обуке мора да садржи најмање 250 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Кандидати који не поседују овлашћење за инструментално летење (*IR*) морају да остваре најмање 30 сати обуке са инструктором, од чега:

(а) 20 сати обуке у визуелним метеоролошким условима, која може да обухвати пет сати обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажеру летења (*FTD 2,3*) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) за хеликоптере;

(б) 10 сати инструменталне обуке, која може да обухвати пет сати обуке најмање на тренажеру летења хеликоптера (*FTD 1*) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура хеликоптера (*FNPT I*) или на авиону.

9. Кандидатима који поседују важеће овлашћење за инструментално летење хеликоптером (*IR(H)*) признаје се у потпуности време летења по инструментима са инструктором. Кандидати који поседују важеће овлашћење за инструментално летење авионом (*IR(4)*) морају да остваре пет сати летења по инструментима са инструктором на хеликоптеру.

10. Кандидати који не поседују овлашћење за ноћно летење хеликоптером морају да остваре додатних пет сати обуке у летењу ноћу, укључујући три сата обуке са инструктором, најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање.

ИСКУСТВО

11. Кандидат за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) мора да оствари најмање 185 сати летења,

укључујући 50 сати летења у својству *PIC*, од чега 10 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући и маршрутни лет од најмање 185 *km* (100 *NM*) у визуелним метеоролошким условима, при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања.

Време летења које је кандидат остварио у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова може да се урачуна у укупно време од 185 сати летења у следећим случајевима:

(а) 20 сати на авионима, ако је кандидат ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*); или

(б) 50 сати на авионима, ако је кандидат ималац дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*); или

(ц) 10 сати на моторним једрилицама – *TMG* или једрилицама; или

(д) 20 сати на ваздушним бродовима, ако је кандидат ималац дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*); или

(е) 50 сати на ваздушним бродовима, ако је кандидат ималац дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

12. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*).

Л. CPL/IR интегрисани програм обуке – Ваздушни бродови

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(As)/IR* интегрисаног програма обуке је обука пилота до нивоа стручности потребног за управљање ваздушним бродовима и стицање дозволе професионалног пилота ваздушног брода са овлашћењем за инструментално летење (*CPL(As)/IR*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(As)/IR* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен као почетник или као ималац дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*), приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају полазника који су имаоци дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*), дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), признаје се највише:

(а) 10 сати летења, од чега до пет сати може да буде обука са инструктором; или

(б) 15 сати летења, од чега до седам сати може да буде обука са инструктором, у случају поседовања овлашћења за ноћно летење ваздушним бродовима.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*) и овлашћење за инструментално летење (*IR*), као и обуку за стицање првог типа ваздушног брода;

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL(As)/IR* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL(As)/IR* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 500 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*) са овлашћењем за инструментално летење (*IR*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи најмање 80 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања. Од укупно 80 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 60 сати обуке са инструктором, укључујући најмање:

(i) 30 сати обуке према правилима за визуелно летење, од чега:

1) 12 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења ваздушних бродова (*FFS*); или

2) 10 сати обуке може да буде остварено на тренажеру летења ваздушних бродова (*FTD*); или

3) осам сати обуке може да буде остварено на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ваздушних бродова (*FNPT II/III*); или

4) осам сати обуке може да буде остварено на авиону, хеликоптеру или моторној једрилици – *TMG*;

(ii) 30 сати обуке по инструментима, од чега:

1) до 12 сати обуке може да буде остварено на уређају за потпуно симулирање летења ваздушних бродова (*FFS*) или тренажеру летења ваздушних бродова (*FTD*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ваздушних бродова (*FNPT II/III*); или

2) шест сати обуке може да буде остварено најмање на тренажеру летења ваздушних бродова (*FTD I*) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ваздушних бродова (*FNPT I*) или на авиону.

Ако се тип ваздушног брода који је коришћен на практичној обуци разликује од типа ваздушног брода на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је коришћен за обуку у визуелним метеоролошким условима, максимално признавање времена летења се ограничава до осам сати.

(б) 20 сати обуке у својству *PIC*, од чега пет сати обуке може да буде остварено у својству *SPIC*, укључујући најмање 14 сати самосталног летења у визуелним метеоролошким условима и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) пет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет у визуелним метеоролошким условима од најмање 90 *km* (50 *NM*), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање;

(е) 30 сати обуке по инструментима са инструктором, обухватајући:

(i) 10 сати основне инструменталне обуке;

(ii) 20 сати обуке за овлашћење за инструментално летење (*IR*), укључујући најмање 10 сати обуке на вишемоторном ваздушном броду који је сертификован за летење према инструменталним правилима летења (*IFR*).

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит на вишемоторном или једномоторном ваздушном броду за стицање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*), као и практичан испит за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) на вишемоторном ваздушном броду који је сертификован за летење према инструменталним правилима летења (*IFR*).

М. CPL интегрисани курс – Ваздушни бродови

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(As)* интегрисаног програма обуке је обука пилота до нивоа стручности потребног за издавање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(As)* интегрисани програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*).

3. Кандидат може да буде примљен као почетник или као имаоца дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*), приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. У случају полазника који су имаоци дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*), дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*), признаје се највише:

(а) 10 сати летења, од чега до пет сати може да буде обука са инструктором; или

(б) 15 сати летења, од чега до седам сати може да буде обука са инструктором, у случају поседовања овлашћења за ноћно летење ваздушним бродовима.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који не успе да заврши цео *CPL(As)/IR* интегрисани програм обуке може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући услови.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Теоријска обука у оквиру *CPL(As)* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 350 сати обуке или 200 сати обуке ако је кандидат имаоца дозволе приватног пилота (*PPL*).

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи најмање 50 сати практичне обуке укључујући и све тестове напредовања, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења. Од укупно 50 сати, кандидат мора да заврши најмање:

(а) 30 сати обуке са инструктором, од чега највише пет сати обуке може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења;

(б) 20 сати обуке у својству *PIC*;

(ц) пет сати обуке у маршрутном летењу са инструктором;

(д) пет сати обуке у маршрутном летењу у својству *PIC*, укључујући маршрутни лет према правилима визуелног летења (*VFR*) од најмање 90 *km* (50 *NM*) при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања;

(е) пет сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање;

(ф) 10 сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући најмање пет сати обуке на ваздушном броду.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

Н. CPL модуларни програм обуке – Ваздушни бродови

ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(As)* модуларног програма обуке је обука имаоца дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*) до нивоа стручности потребног за издавање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

2. Пре започињања *CPL(As)* модуларног програма обуке, кандидат мора:

(а) да буде имаоца дозволе приватног пилота ваздушног брода (*PPL(As)*) издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(б) да је остварио 200 сати времена летења као пилот на ваздушним бродовима, од чега 100 сати летења мора да оствари у својству *PIC*, укључујући 50 сати маршрутног летења.

3. Кандидат који жели да похађа *CPL(As)* програм обуке мора да заврши без прекида све фазе одобреног програма обуке, како је утврдио одобрени центар за обуку (*ATO*). Теоријска обука може да буде спроведена у одобреном центру за обуку (*ATO*) који спроводи само теоријску обуку.

4. Програм обуке мора да обухвати:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за дозволу професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*);

(б) практичну обуку према правилима за визуелно и инструментално летење.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

5. Теоријска обука у оквиру *CPL(As)* интегрисаног програма обуке мора да садржи најмање 250 сати обуке.

ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

6. Кандидат мора да прикаже ниво знања који одговара правима која припадају имаоцу дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

ПРАКТИЧНА ОБУКА

7. Кандидати који не поседују овлашћење за инструментално летење (*IR*) морају да остваре 20 сати обуке са инструктором, од чега:

- 10 сати обуке морају да остваре у визуелним метеоролошким условима, од чега пет сати обуке може да се оствари на уређају за потпуно симулирање летења ваздушних бродова (*FFS*), тренажеру летења ваздушних бродова (*FTD*) нивоа градације 2 или 3 или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ваздушних бродова (*FNPT II/III*);

- 10 сати обуке морају да се остваре по инструментима, од чега пет сати обуке може да се оствари на тренажеру летења ваздушних бродова (*FTD*) нивоа градације 1 или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ваздушних бродова (*FNPT I*) или на авиону.

8. Кандидатима који поседују важеће овлашћење за инструментално летење на ваздушним бродовима (*IR(As)*) се у потпуности признаје време летења које је остварено на обуци по инструментима са инструктором. Кандидати који су имаоци важећег овлашћења за инструментално летење (*IR*) на другим категоријама ваздухоплова морају да остваре најмање пет сати летења по инструментима у обуци са инструктором на ваздушном броду.

9. Кандидати који не поседују овлашћење за ноћно летење ваздушним бродовима морају да остваре пет додатних сати обуке ноћу, од чега три сата обуке мора да буде остварено са инструктором, укључујући најмање један сат маршутног летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг ноћу мора да садржи полетање и слетање.

ИСКУСТВО

10. Кандидат за стицање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*) мора да оствари најмање 250 сати летења на ваздушним бродовима, укључујући 125 сати летења у својству *PIC*, од чега 50 сати маршутног летења у својству *PIC*, укључујући и маршутни лет од најмање 90 *km* (50 *NM*) према визуелним правилима летења, при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома различита од аеродрома полетања.

Време летења које је кандидат остварио у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова може да се урачуна у укупно време од 185 сати летења у следећим случајевима:

- (а) 30 сати на авионима или хеликоптерима, ако је кандидат ималац дозволе приватног пилота авиона (*PPL(A)*) односно дозволе приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*); или

- (б) 60 сати на авионима или хеликоптерима, ако је кандидат ималац дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) односно дозволе професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*); или

- (ц) 10 сати на моторним једрилицама – *TMG* или једрилицама; или

- (д) 10 сати на балонима.

ПРАКТИЧАН ИСПИТ

11. По завршетку одговарајуће практичне обуке кандидат мора да полаже практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота ваздушног брода (*CPL(As)*).

Додатак 4

Практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*)

А. Опште

1. Кандидат за практичан испит за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*) мора да заврши обуку на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту.

2. Кандидат мора да положи све релевантне секције практичног испита. Ако не положи било коју тачку секције, сматра се да није положио ту секцију. Ако не положи више од једне секције, кандидат мора поново да полаже целокупни испит. Ако не положи

само једну секцију, мора поново да полаже само ту секцију. Ако не положи било коју секцију у току поновљеног полагања испита, укључујући оне које су у претходном покушају биле положене, мораће поново да полаже цео испит. Све секције практичног испита морају да буду положене у року од шест месеци. Неуспешно полагање свих секција испита из два покушаја, захтеваће даљу обуку.

3. Након неуспешног полагања практичног испита, може да се захтева даља обука. Не постоји ограничење у броју покушаја полагања практичног испита.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

4. У случају да кандидат одлучи да прекине практичан испит из разлога које овлашћени испитивач (*FE*) не сматра оправданим, кандидат мора поново да полаже целокупан практичан испит. Ако се испит прекине из разлога које овлашћени испитивач (*FE*) сматра оправданим, у следећем лету проверавају се само оне секције испита које нису завршене у претходном лету.

5. Према дискреционој одлуци овлашћеног испитивача (*FE*), кандидат може само једном да понови било који маневар или процедуру. Овлашћени испитивач (*FE*) може да прекине практичан испит у било којој фази, ако сматра да приказана вештина кандидата захтева понављање целокупног испита.

6. Од кандидата се мора захтевати да управља ваздухопловом са позиције *PIC* и да полаже испит као да је једини члан посаде. Одговорност за лет се одређује у складу са националним прописима.

7. Кандидат мора да обавести овлашћеног испитивача (*FE*) о извршеним проверама и радњама за лет, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере морају да буду изведене у складу са одобреним листама провере (*checklists*) за ваздухоплов на коме се испит спроводи. Током претполетне припреме за испит, кандидат је дужан да одреди прорачун за снагу мотора и брзину. Перформансе за полетање, прилаз и слетање мора да прорачуна кандидат, а у складу са оперативним приручником или летачким приручником за дати ваздухоплов.

8. Овлашћени испитивач (*FE*) не може да утиче на управљање ваздухопловом, осим у ситуацијама када је интервенција неопходна из безбедносних разлога или због избегавања неприхватљивог застоја осталог саобраћаја.

Б. Садржај практичног испита за стицање дозволе професионалног пилота (*CPL*) – Авиони

1. Авион који се користи на практичном испиту мора да испуни захтеве прописане за авионе за обуку и да буде сертификован за превоз најмање четири особе, са елисом променљивог корака и увлачећим стајним трапом.

2. Овлашћени испитивач (*FE*) одређује руту којом ће се летећи на практичном испиту и она мора да се заврши на аеродрому са организованом службом контроле летења. Кандидат је одговоран за планирање лета, као и за то да се сва опрема и документација потребни за спровођење лета налазе у авиону. Лет мора да траје најмање 90 минута.

3. Кандидат мора да прикаже оспособљеност да:

- (а) управља авионом у складу са његовим ограничењима;

- (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно;

- (ц) испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању;

- (д) примењује стечена ваздухопловна знања;

- (е) сво време управља авионом на такав начин да успешно извођење поступка или маневра никада не буде озбиљно доведено у питање.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА

4. Током практичног испита морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси авиона који се користи.

Релативна висина

нормални услови лета

са симулираним кваром мотора

Праћење радио-средстава

± 100 стопа (*ft*)

± 150 стопа (*ft*)

± 5°

Курс	
нормални услови лета	$\pm 10^\circ$
са симулираним кваром мотора	$\pm 15^\circ$
Брзина	
полетање и прилаз	± 5 чворова (<i>knots</i>)
сви остали режими лета	± 10 чворова (<i>knots</i>)

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

5. Тачке у секцији 2(ц) и (е)(iv) и комплетне секције 5 и 6 могу да се изведу на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*). Употреба листе провере авиона, вођење лета и контрола положаја авиона помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре против залеђивања/процедуре разлеђивања и принципи управљања грешком и угрожавањем (*TEM*), примењују се у свим секцијама.

СЕКЦИЈА 1 - ПРИПРЕМЕ ЗА ЛЕТ И ПОЛЕТАЊЕ	
а	Претполетна припрема за лет, укључујући: употребу листа провере, документацију, одређивање масе и центраже, податке о метеоролошкој ситуацији, <i>NOTAMS</i>
б	Преглед и опслуживање авиона
ц	Вожење и полетање
д	Праћење перформанси авиона и тримовање
е	Радње на аеродрому и у школском кругу
ф	Процедуре одласка, подешавање висиномера, избегавање судара (осматрање ваздушног простора)
г	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ	
а	Управљање авионом помоћу спољних визуелних оријентира, укључујући праволинијски хоризонтални лет, пењање, снижавање, осматрање ваздушног простора
б	Лет на критично малим брзинама, укључујући препознавање првих предзнака и вађење из пуног превученог лета
ц	Заокрети, укључујући заокрете у слетној конфигурацији. Оштри заокрети нагиба 45°
д	Лет на критично великим брзинама, укључујући препознавање и вађење из спиралних понирања
е	Управљање само по инструментима, укључујући: (i) Хоризонтални лет, подешавање режима за крстарење, одржавање правца, висине и брзине (ii) Пењући и спуштајући заокрети са нагибом од 10° до 30° (iii) Вађење из неправилних положаја (iv) Покривене поједине инструменте на панелу
ф	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРЕ НА РУТАМА	
а	Управљање авионом помоћу спољних оријентира, укључујући подешавање режима крстарења с обзиром на долет/трајање лета
б	Оријентација; читање карата
ц	Одржавање висине, брзине и правца, осматрање ваздушног простора
д	Подешавање висиномера. Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
е	Контрола напредовања лета, записивање података, праћење утрошка горива, одређивање скретања и исправка курса за повратак на задату линију пута (ЗЛП)
ф	Праћење временских услова, процена развоја, доношење одлуке о скретању
г	Лет по ЗЛП, одређивање позиције (<i>NDB</i> или <i>VOR</i>), идентификација средстава (лет по инструментима). Примена плана за одлазак на алтернативни аеродром (визуелни лет)
СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛЕТАЊА	
а	Процедуре доласка, подешавање висиномера, провере, осматрање ваздушног простора
б	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ц	Продужавање на други круг из равнања
д	Нормално слетање, слетање са бочним ветром (ако постоје услови)
е	Слетање на кратке стазе
ф	Слетање са снагом мотора на релант (само једномоторни авион)
г	Слетање без закрилаца
х	Поступци после лета
СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	
Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 4	
а	Симулирани отказ мотора после полетања (на безбедној висини), поступак у случају пожара
б	Откази опреме, укључујући принудно извлачење стајног трапа, откази електро-система и отказ кочница

ц	Принудно слетање (симулирање)
д	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
е	Усмена питања
СЕКЦИЈА 6 - СИМУЛИРАНИ НЕСИМЕТРИЧНИ ЛЕТ И ОДГОВАРАЈУЋЕ ТАЧКЕ ЗА КЛАСУ/ТИП	
Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5	
а	Симулирани отказ мотора у фази полетања (на безбедној висини, осим ако се не изводи на симулатору)
б	Прилажење на слетање и продужавање на други круг са несиметричном вучом/потиском
ц	Прилаз и слетање са потпуним заустављањем са несиметричном вучном силом
д	Гашење мотора и поновно покретање
е	Сарадња са контролом летења, вођење лета
ф	Било која тачка коју одреди испитивач у вези са класом/типом, ако је примењиво: (i) Системи авиона, укључујући руковање аутопилотом (ii) Управљање системом пресуризације (iii) Коришћење система за одлеђивање и система против залеђивања
г	Усмена питања

Ц. Садржај практичног испита за стицање дозволе професионалног пилота (CPL) – Хеликоптери

1. Хеликоптер који се користи на практичном испиту мора да испуњава захтеве прописане за хеликоптере за обуку.
2. Овлашћени испитивач (*FE*) бира рејон и руту којом ће се летети на практичном испиту, а сви маневри на малим висинама и током лебдења морају да се изводе на одобреном аеродрому/терену. Рутно летење из секције 3 може да се заврши на аеродрому одласка или другом аеродрому, а једна од дестинација мора да буде аеродром са организованом службом контроле летења. Практичан испит може да се спроведе у два лета. Укупно трајање лета (летова) мора да износи најмање 90 минута.
3. Кандидат мора да прикаже оспособљеност да:
- (а) управља хеликоптером у складу са његовим ограничењима;
 - (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
 - (ц) испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању;
 - (д) примењује стечена ваздухопловна знања;
 - (е) сво време управља хеликоптером на такав начин да успешно извођење поступка или маневра никада не буде озбиљно доведено у питање.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА

4. Током практичног испита морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси хеликоптера који се користи.

Релативна висина	
нормални услови лета	± 100 стопа (<i>ft</i>)
са симулираним већим отказима	± 150 стопа (<i>ft</i>)
Праћење радио-средстава	$\pm 10^\circ$
Курс	
нормални услови лета	$\pm 10^\circ$
са симулираним већим отказима	$\pm 15^\circ$
Брзина	
полетање и прилаз са вишемоторним хеликоптером	± 5 чворова (<i>knots</i>)
сви остали режими лета	± 10 чворова (<i>knots</i>)
Одступања због утицаја тла	
<i>T.O.</i> лебдење са утицајем тла (<i>I.G.E</i>)	± 3 стопе (<i>ft</i>)
слетање без бочног померања или померања уназад	

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

5. Тачке у секцији 4 могу да се спроведу на хеликоптерском уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*) или на хеликоптерском уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*). Употреба листе провере хеликоптера, вођење лета и контрола положаја хеликоптера помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре против залеђивања/процедуре разлеђивања и принципи управљања грешком и угрожавањем (*TEM*), примењују се у свим секцијама.

СЕКЦИЈА 1 - ПРОВЕРЕ И ПОСТУПЦИ ПРЕ/ПОСЛЕ ЛЕТА	
a	Познавање хеликоптера (нпр. техничка књижица, гориво, маса и центража, перформансе), планирање лета, документација, NOTAMS, временски услови
б	Претполетни преглед/поступак, положај делова и намена
ц	Преглед кабине, поступак стартовања
д	Провера комуникацијске и навигационе опреме, избор и подешавање фреквенција
е	Поступци пре полетања, сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ф	Паркирање, заустављање мотора и ротора и поступци после лета
СЕКЦИЈА 2 – МАНЕВРИ У ЛЕБДЕЊУ, НАПРЕДНА ТЕХНИКА ПИЛОТИРАЊА И ОГРАНИЧЕНЕ ПОВРШИНЕ	
a	Полетање и слетање (узлетање и пристајање)
б	Таксирање, таксирање-померањем из лебдења
ц	Лебдење у месту са чеоним/бочним/леђним ветром
д	Окретање у лебдењу за 360° у леву и десну страну (у месту)
е	Померање напред, бочно, назад
ф	Имитација отказа мотора у лебдењу
г	Брзо заустављање уз ветар и низ ветар
х	Нагнути терени/полетање и слетање на неприпремљене терене
и	Полетања (различити профили)
ј	Полетање са бочним или леђним ветром (ако је изводљиво)
к	Полетање са максималном полетном масом (стварном и симулираном)
л	Прилази (различити профили)
м	Полетање и слетање са ограниченом снагом
н	Ауторотација (испитивач бира две опције од – општа, долет у ауторотацији, ауторација на малој брзини, у заокретима за 360°)
о	Слетање из ауторотације
п	Поступак принудног слетања са коришћењем снаге мотора
q	Провера снаге, техника праћења, техника прилаза и одласка
СЕКЦИЈА 3 - НАВИГАЦИЈА - ПОСТУПЦИ НА РУТИ	
a	Навигација и оријентација на различитим апсолутним/релативним висинама, читавање карата
б	Апсолутна/релативна висина, брзина, контрола правца, осматрање ваздушног простора, подешавање висиномера
ц	Праћење лета, записивање података, потрошња горива, процењено време доласка (<i>ETA</i>), одређивање исправке курса и одржавање корекције, осматрање инструмената
д	Осматрање временских услова, планирање заобилажења
е	Лет по ЗЛП, одређивање позиције (<i>NDB</i> или <i>VOR</i>), идентификација средстава
ф	Сарадња са контролом летења и придржавање прописа, итд.
СЕКЦИЈА 4 - ПОСТУПЦИ У ЛЕТУ И МАНЕВРИ САМО НА ОСНОВУ ПОКАЗИВАЊА ИНСТРУМЕНАТА	
a	Хоризонтални лет, контрола правца, апсолутна/релативна висина и брзина
б	Стандардни хоризонтални заокрети са вађењем у одређеним курсевима, за 180° и 360°, у леву и десну страну
ц	Пењање и спуштање, укључујући стандардне заокрете са вађењем у одређеним курсевима
д	Вађење из неправилних положаја
е	Заокрети нагиба 30°, са променом правца за 90° у леву и десну страну
СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНИ ПОСТУПЦИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ (СИМУЛАЦИЈА ГДЕ ЈЕ МОГУЋЕ)	
Напомена 1: Ако се испит спроводи на вишемоторном хеликоптеру, симулација отказа мотора, укључујући прилаз и слетање са једним мотором, мора да буде укључена у испит.	
Напомена 2: Овлашћени испитивач (<i>FE</i>) бира 4 тачке од следећих:	
a	Неисправности рада мотора, укључујући квар уређаја за контролу и коракцију гаса/обртаја, залеђивање карбуратора/мотора, уљног система (ако је примењиво)
б	Неисправност горивног система
ц	Неисправност електричног система
д	Неисправност хидрауличног система, укључујући прилаз и слетање без серво уређаја, ако је примењиво
е	Неисправност главног ротора и/или система за контролу обртног момента (само на уређају за потпуно симулирање летења (<i>FFS</i>) или кроз усмено објашњавање поступака)
ф	Поступак у случају појаве пожара, укључујући контролу и отклањање узрока појаве дима (ако је примењиво)
г	Други ванредни и поступци у опасности, као што је описано у одговарајућем летачком приручнику, укључујући вишемоторне хеликоптере: Симулирани отказ мотора у полетању: – прекинуто полетање на или пре <i>TDP</i> или безбедно принудно слетање на или пре <i>DPATO</i>, кратко након <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>; Слетање са симулираним отказом мотора: – слетање или продужавање на други круг након отказа мотора пре <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>; – након отказа мотора после <i>LDP</i> или безбедно слетање после <i>DPBL</i>.

Д. Садржај практичног испита за стицање дозволе професионалног пилота (CPL) – Ваздушни бровови	
1. Ваздушни брод који се користи на практичном испиту мора да испуњава захтеве прописане за ваздушне бродове за обуку. 2. Овлашћени испитивач (<i>FE</i>) бира рејон и руту којом ће се летети на практичном испиту. Рутно летење из секције 3 може да се заврши на аеродрому одласка или другом аеродрому, а једна од дестинација мора да буде аеродром са организованом службом контроле летења. Практичан испит може да се спроведе у два лета. Укупно трајање лета (летова) мора да износи најмање 60 минута. 3. Кандидат мора да прикаже оспособљеност да: (a) управља ваздушним бродом у складу његовим ограничењима; (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно; (ц) испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању; (д) примени стечено ваздухопловно знање; (е) сво време управља ваздушним бродом на такав начин да успешно извођење поступка или маневра никада не буде озбиљно доведено у питање.	
ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА	
4. Током практичног испита морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси ваздушног брода који се користи.	
Релативна висина	
нормални услови лета	± 100 стопа (<i>ft</i>)
са симулираном већим отказима	± 150 стопа (<i>ft</i>)
Праћење радио-средстава	± 10°
Курс	
нормални услови лета	± 10°
са симулираним већим отказима	± 15°
САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА	
5. Тачке у секцијама 5 и 6 могу да буду спроведене на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (<i>FNPT</i>) за ваздушни брод или на уређају за потпуно симулирање летења (<i>FFS</i>) за ваздушни брод. Употреба листе провере ваздушног брода, вођење лета и контрола положаја ваздушног брода помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре против залеђивања/процедуре разлеђивања и принципи управљања грешком и угрожавањем (<i>TEM</i>), примењују се у свим секцијама.	
СЕКЦИЈА 1 - ПРИПРЕМЕ ЗА ЛЕТ И ПОЛЕТАЊЕ	
a	Припрема за лет, укључујући: употребу листи провере, документацију, одређивање масе и центраже, податке о времену, <i>NOTAMS</i>
б	Преглед и опслуживање ваздушног брода
ц	Поступци одвезивања са платформе, маневри на земљи и полетање
д	Анализа перформанси и тримовање
е	Радње на аеродрому и у школском кругу
ф	Процедуре одласка, подешавање висиномера, избегавање судара (осматрање ваздушног простора)
г	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ВАЗДУШНИМ БРОДОМ	
a	Управљање ваздушним бродом помоћу спољних визуелних оријентира, укључујући праволинијски хоризонтални лет, пењање, снижавање, осматрање ваздушног простора
б	Лет на релативној висини по ваздушном притиску
ц	Заокрети
д	Оштра понирања и пењања
е	Лет на основу показивања инструментима, укључујући: (i) хоризонтални лет, контролу правца, апсолутну висину и ваздушну брзину (ii) Пењући и спуштајући заокрети (iii) Вађење из неправилних положаја (iv) Покривене поједине инструменте на панелу
ф	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 3 - ПОСТУПЦИ НА РУТАМА	
a	Управљање ваздушним бродом помоћу спољних оријентира, Долет/трајање лета
б	Оријентација, читање карата
ц	Апсолутна висина, брзина, контрола правца, осматрање ваздушног простора

д	Подешавање висиномера, сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
е	Контрола напредовања лета, записивање података, праћење утрошка горива, одређивање скретања и исправка курса за повратак на задату линију пута (ЗЛП)
ф	Праћење временских услова, процена развоја, планирање скретања
г	Лет по ЗЛП, одређивање позиције (<i>NDB</i> и <i>VOR</i>), идентификација средстава (инструментални лет). Примена плана за одлазак на алтернативни аеродром (визуелни лет)
СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛЕТАЊА	
а	Процедуре доласка, подешавање висиномера, провере, осматрање ваздушног простора
б	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
ц	Продужавање на други круг са малих висина
д	Нормално слетање
е	Слетање на кратке стазе
ф	Слетање са снагом мотора на реланту (само једномоторни ваздушни брод)
г	Слетање без употребе закрилаца
х	Поступци после лета
СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 4	
а	Симулирани отказ мотора после полетања (на безбедној висини), поступак у случају пожара
б	Откази опреме
ц	Принудно слетање (симулирано)
д	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније
е	Усмена питања
СЕКЦИЈА 6 - ОДГОВАРАЈУЋЕ ТАЧКЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5	
а	Симулирани отказ мотора у фази полетања (на безбедној висини, осим ако се не извршава на уређају за потпуно симулирање летења)
б	Прилажење на слетање и продужавање на други круг са неисправним мотором/моторима
ц	Прилаз и слетање са потпуним заустављањем са неисправним мотором/моторима
д	Откази у систему пресуризације енvelope
е	Сарадња са контролом летења, процедуре радио-телефоније, вођење лета и доношење одлука
ф	Било која тачка коју одреди овлашћени испитивач у вези са класом/типом, укључујући, ако је примењиво: (i) системе ваздушних бродова (ii) управљање системом пресуризације енvelope
г	Усмена питања

Додатак 5

Интегрисани курс обуке за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (MPL)

ОПШТЕ

1. Циљ интегрисаног курса за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) је да обучи пилоте до нивоа стручности неопходног за рад у својству копилота на вишемоторним турбинским авионима са вишечланом посадом у ваздушном саобраћају по правилима визуелног (*VFR*) и инструменталног (*IFR*) летења и стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*).

2. Одобрење за спровођење обуке за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) може да се да само одобреном центру за обуку (*ATO*) који је део оператора који обавља јавни авио-превоз и који је сертификован у складу са *Part-MS* и одговарајућим подзаконским прописом којим се уређује обављање јавног авио-превоза или има закључен специфичан аранжман са оваквим оператором. Дозвола се ограничава на тог оператора до завршетка обуке конверзије коју спроводи оператер.

3. Кандидат који жели да похађа интегрисани курс за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу, у одобреној организацији за обуку (*ATO*). Обука је заснована на оспособљавању и спроведи се кроз оперативни рад вишечлане посаде.

4. Само кандидати-почетници могу да буду примљени на курс.

5. Курс мора да садржи:

(а) обуку теоријског знања до нивоа *ATPL(A)*;

(б) летачку обуку према правилима за визуелно и инструментално летење;

(ц) обуку сарадње у вишечлааној посади за рад на авионима са више пилота;

(д) обуку за овлашћење за летење на типу.

6. Кандидат који није положио или није у стању да заврши цео курс обуке за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) може да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за испит из теоријског знања и практичан испит за дозволу са мањим правима и за овлашћење за инструментално летење (*IR*), ако су испуњени одговарајући захтеви.

ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ

7. Одобрени курс теоријског знања за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) мора да садржи најмање 750 сати обуке за ниво знања потребног за дозволу транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*), као и обуку теоријског знања потребног за одговарајуће овлашћење за тип, у складу са Главом X.

ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи најмање 240 сати и то у улогама пилота који управља ваздухопловом (*PF*) и пилота који не управља ваздухопловом (*PNF*), у стварним или симулираним условима лета и састоји се од следеће четири фазе:

(а) Фаза 1 – *Core flying skills*

Специфична основна обука на авиону са једним пилотом.

(б) Фаза 2 – Основна

Упознавање са радом вишечлане посаде и летењем по инструментима.

(ц) Фаза 3 – Средња

Примена рада вишечлане посаде на вишемоторним турбинским авионима, сертификованим као авиони високих перформанси, у складу са *Part-21*.

(д) Фаза 4 – Напредна

Обука за овлашћење за летење на типу у компанији.

Летачко искуство у стварним условима лета мора да обухвати све захтеве у погледу искуства наведене у Глави X, обуку вађења из неправилних положаја, летење ноћу, летење само на основу показивања инструментата и искуство потребно за постизање релевантног вођења лета.

Захтеви сарадње унутар вишечлане посаде (*MCC*) морају да буду укључени у одговарајућим горе наведеним фазама.

Обука у несиметричном лету извршава се на авиону или на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*).

9. Свака фаза обуке мора да се састоји из обуке основног знања и сегмената практичне обуке.

10. Курс обуке мора да обухвати континуирани процес развоја програма обуке и континуирано процењивање ученика према датом програму. Процењивање мора да обезбеди:

(а) да оспособљеност и оцењивање буду одговарајући задацима копилота на авионима са више пилота;

(б) да ученици стичу потребну оспособљеност на прогресиван и задовољавајући начин.

11. Курс обуке мора да садржи најмање 12 полетања и слетања ради потврде оспособљености. Ова полетања и слетања морају да буду извршена под надзором инструктора на авиону на којем се стиче овлашћење за летење на типу.

НИВО ПРОЦЕНЕ СТРУЧНОСТИ

12. Кандидат за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) мора да прикаже оспособљеност за успешно извођење свих девет области стручности дефинисаних у доле наведеној тачки 13, на напредном нивоу, потребном за рад и интеракцију као копилот на вишемоторном турбинском авиону, у визуелним и инструменталним условима. Оцена мора да потврди да се управљање авионом или ситуацијом одржава непрекидно на начин који обезбеђује успешно извођење процедуре или маневра. Кандидат мора стално да приказује знање, вештине и ставове неопходне за безбедан лет на одговарајућем типу авиона, у складу са критеријумима за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*).

ОБЛАСТИ СТРУЧНОСТИ

13. Кандидат мора да прикаже стручност у следећих девет области:

1) примена принципа људских могућности, укључујући принцип управљања грешком и угрожавањем (*TEM*);

2) извођење радњи на авиону на земљи;

3) извођење полетања;

4) извођење пењања;

- 5) извођење крстарења;
- 6) извођење снижаваања;
- 7) извођење прилаза;
- 8) извођење слетања;
- 9) извођење радњи после слетања и после лета.

СИМУЛИРАНИ ЛЕТ

14. Минимални захтеви за тренажер летења (*FSTD*):

(а) Фаза 1 – *Core flying skills*

Е-обука и уређаји са делимичним задацима одобрени од стране ваздухопловних власти који имају следеће карактеристике:

- обухватају додатну опрему поред оне која се везује за десктоп рачунаре, као што су функционалне реплике квадранта, *side-stick controller* или *FMS* тастатура;
- обухватају психомоторне активности са одговарајућом применом силе и времена одазива.

(б) Фаза 2 – Основна

Уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNTP II*) за сарадњу вишечлане посаде (*MCC*) који представља општи вишемоторни турбински авион.

(ц) Фаза 3 – Средња

Тренажер летења (*FSTD*) који представља вишемоторни турбински авион за који је потребан рад са копилотом и који је квалификован еквиваленту стандарда нивоа *B*, а који додатно поседује:

- најмање континуирани *daylight/twilight/night visual cross-cockpit* систем са колиминисаним визуелним пољем погледа који сваком пилоту обезбеђује 180° хоризонталног и 40° вертикалног поља погледа;

- симулирано *ATC* окружење.

(д) Фаза 4 – Напредна

Уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) који је у потпуности еквивалентан нивоу *D* или нивоу *C* са напредним *daylight* визуелним системом, укључујући симулацију *ATC* окружења.

Додатак 6

Модуларни курсеви за стицање овлашћења *IR*

A. *IR(A)* – Модуларни курс летачке обуке

ОПШТЕ

1. Циљ модуларног курса летачке обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (авион) – *IR(A)* је обука пилота до нивоа стручности неопходног за управљање авионима према правилима инструменталног летења (*IFR*) и у *IMC* условима. Курс се састоји из два модула који могу да се похађају одвојено или комбиновано:

(а) Основни модул инструменталног летења

Садржи 10 сати летачке обуке по инструментима, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења *BITD*, *FNPT I* или *II* или *FFS*. По завршетку Основног модула инструменталног летења, кандидату се издаје сертификат о завршеном курсу.

(б) Модул процедуралног инструменталног летења

Садржи преостали део програма обуке за овлашћење за инструментално летење (авион) – *IR(A)*, 40 сати обуке инструменталног летења на једномоторним авионима или 45 сати обуке инструменталног летења на вишемоторним авионима и теоријску обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (авион) – *IR(A)*.

2. Кандидат за модуларни курс *IR(A)* мора да поседује дозволу приватног пилота авиона (*PPL(A)*) или дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), која укључује право за летење ноћу. Кандидат за Модул процедуралног инструменталног летења који не поседује дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), мора да поседује сертификат о завршеном Основном модулу инструменталног летења.

Одобрена организација за обуку (*ATO*) мора да обезбеди да кандидат за курс за овлашћење за инструментално летење (вишемоторни авион) – *IR(A)*, који није поседовао овлашћење за летење на типу или класи вишемоторног авиона, заврши обуку за вишемоторне авионе дефинисану у Глави X пре започињања летачке обуке на курсу за овлашћење за инструментално летење (авион) – *IR(A)*.

3. Кандидат који жели да похађа Модул процедуралног инструменталног летења модуларног курса *IR(A)*, мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном одобреном курсу обуке.

Пре започињања Модула процедуралног инструменталног летења, одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да се увери у оспособљеност кандидата у основним вештинама инструменталног летења. Ако је потребно, мора да се спроведе обука освежења знања.

4. Теоријска обука мора да буде завршена у року од 18 месеци. Модул процедуралног инструменталног летења и практичан испит морају да се заврше у року важења положених теоријских испита.

5. Курс мора да садржи:

- (а) теоријску обуку за ниво овлашћења за инструментално летење (*IR*);
- (б) летачку обуку у инструменталном летењу.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Одобрени модуларни курс *IR(A)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

ПРАКТИЧНА ОБУКА

7. Курс једномоторног *IR(A)* мора да садржи најмање 50 сати летења по инструментима у току обуке, од чега највише 20 сати летења по инструментима може да буде на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) или до 35 сати на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*). Највише 10 сати летења уместо на *FNPT II* или *FFS*, може да буде спроведено на *FNPT I*.

8. Курс вишемоторног *IR(A)* мора да садржи најмање 55 сати летења по инструментима у току обуке, од чега највише 25 сати летења по инструментима може да буде на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) или највише до 40 сати на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*). Највише 10 сати летења може да буде спроведено на *FNPT I* уместо на *FNPT II* или *FFS*. Остатак обуке у летењу по инструментима мора да обухвати најмање 15 сати летења на вишемоторним авионима.

9. Ималац овлашћења за инструментално летење *IR(A)* на једномоторним авионима који поседује и овлашћење за летење на класи или типу вишемоторног авиона, а који први пут стиче овлашћење за летење на вишемоторним авионима, мора да успешно заврши курс у одобреној организацији за обуку (*ATO*), који садржи најмање пет сати обуке у инструменталном летењу на вишемоторним авионима, од чега три сата могу да буду на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*).

10.1. Имаоцу дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) или сертификата о завршеном Основном модулу инструменталног летења, укупан налет у обуци који се захтева у горе наведеним тач. 7 или 8, може да се умањи за 10 сати.

10.2. Имаоцу овлашћења за инструментално летење (хеликоптер) – *IR(H)*, укупан налет у обуци који се захтева у горе наведеним тач. 7 или 8, може да се умањи за 10 сати.

10.3. Укупна обука у летењу по инструментима на авиону изводи се у складу са тач. 7 или 8, како је одговарајуће.

11. Вежбе летачке обуке до практичног испита за овлашћење за инструментално летење (авион) – *IR(A)* морају да садрже:

- (а) Основни модул инструменталног летења: Процедуре и маневри за основе инструменталног летења, укључујући најмање:
 - основе инструменталног летења без спољних визуелних репера:
 - хоризонтални лет;
 - пењање;
 - снижавање;
 - хоризонтални, пењући и спуштајући заокрети;
 - извођење елемената инструменталног летења искључиво према показивању инструмената:
 - оштри заокрет;
 - радио-навигација;
 - вађење из неправилних положаја;
 - ограничени панел инструмената;
 - препознавање и вађење из почетног и пуног губитка узгона (превлачења);

(б) Модул процедуралног инструменталног летења:

- (i) претполетне процедуре за летове по правилима инструменталног летења (*IFR*), укључујући коришћење летачког приручника и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;

(ii) процедуре и маневре за летење по правилима инструменталног летења (*IFR*) у нормалним, абнормалним и ванредним условима, који обухватају најмање:

- прелазак са визуелног на инструментално летење на пољетању;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- *IFR* процедуре на рути;
- процедуре чекања;
- процедуре инструменталних прилажења до одређених минимума;
- процедуре неуспелог прилажења;
- слетања после инструменталних прилажења, укључујући формирање круга за слетање из супротног правца;
- (iii) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;
- (iv) ако се захтева, летење на вишемоторним авионима током извођења горе наведених вежби, укључујући и управљање авионом само по инструментима са симулираним отказом једног мотора и гашење и покретање мотора (ова вежба мора да се врши на безбедној висини ако се не врши на уређају за потпуно симулирање летења – *FFS* или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура – *FNPT II*).

Б. IR(H) – Модуларни курс летачке обуке

ОПШТЕ

1. Циљ модуларног курса летачке обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (хеликоптер) – *IR(H)* је обука пилота до нивоа стручности неопходног за управљање хеликоптерима према правилима инструменталног летења (*IFR*) и у *IMC* условима.

2. Кандидат за модуларни курс *IR(H)* мора да поседује дозволу приватног пилота хеликоптера (*PPL(H)*) која укључује право за летење ноћу или дозволу професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*) или дозволу транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*). Пре започињања фазе практичне обуке *IR(H)* курса, кандидат мора да буде ималац овлашћења за летење на типу хеликоптера који ће се користити на практичном испиту за стицање овлашћења за инструментално летење – *IR(H)*, или да је завршио одобрену обуку за стицање овлашћења за летење на том типу хеликоптера. Кандидат мора да поседује сертификат о успешном завршетку *MCC* курса, ако се практичан испит спроводи у условима за летење са више пилота.

3. Кандидат на *IR(H)* модуларном курсу мора да заврши све фазе обуке током једног континуираног одобреног курса.

4. Теоријска обука мора да буде завршена у року од 18 месеци. Практична обука и практичан испит морају да се заврше у року важења положених теоријских испита.

5. Курс мора да садржи:

- (а) теоријску обуку за ниво овлашћења за инструментално летење (*IR*);
- (б) летачку обуку у инструменталном летењу.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Одобрени модуларни курс *IR(H)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

ПРАКТИЧНА ОБУКА

7. Курс једномоторног *IR(H)* мора да садржи најмање 50 сати летења по инструментима у току обуке, од чега:

(а) највише 20 сати летења по инструментима може да буде на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I (H)* или (*A*)). Ових 20 сати летења по инструментима могу да буду замењени са 20 сати обуке за *IR(H)* на авиону одобреном за овај курс; или

(б) највише 35 сати обуке може да буде летење по инструментима на земљи на тренажеру летења (*FTD 2/3*), уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) за хеликоптере.

Летачка обука мора да садржи најмање 10 сати обуке на хеликоптеру сертифицикованом за летење према *IFR* правилима.

8. Курс вишемоторног *IR(H)* мора да садржи најмање 55 сати летења по инструментима у току обуке, од чега:

(а) највише 20 сати летења по инструментима може да буде на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I (H)* или (*A*)). Ових 20 сати летења по инструментима могу да буду

замењени са 20 сати обуке за *IR(H)* на авиону одобреном за овај курс; или

(б) највише 40 сати обуке може да буде летење по инструментима на земљи на тренажеру летења (*FTD 2/3*), уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) или уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) за хеликоптере.

Летачка обука мора да садржи најмање 10 сати обуке на вишемоторном хеликоптеру сертифицикованом за летење према *IFR* правилима.

9.1. Имаоцима дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) умањује се теоријска обука за 50 сати.

9.2. Имаоцу овлашћења за инструментално летење (авион) – *IR(A)* може да се умањи укупно захтевана обука за 10 сати.

10. Вежбе летачке обуке до практичног испита за овлашћење за инструментално летење (хеликоптер) – *IR(H)* морају да садрже:

(а) претполетне процедуре за летење по правилима инструменталног летења (*IFR*), укључујући коришћење летачког приручника и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;

(б) процедуре и маневре за летење по правилима инструменталног летења (*IFR*) у нормалним, абнормалним и ванредним условима, укључујући најмање:

- прелазак са визуелног на инструментално летење на пољетању;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- *IFR* процедуре на рути;
- процедуре чекања;
- процедуре инструменталних прилажења до одређених минимума;
- процедуре неуспелог прилажења;
- слетања после инструменталних прилажења, укључујући формирање круга за слетање из супротног правца;

(ц) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;

(д) ако се захтева, летење на вишемоторним хеликоптерима у току извођења горе наведених вежби, укључујући и управљање хеликоптером само по инструментима са симулираним отказом једног мотора и гашење и покретање мотора (ова вежба мора да се врши на безбедној висини ако се не врши на уређају за потпуно симулирање летења – *FFS* или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура – *FNPT II* или на тренажеру летења *FTD 2/3*).

Ц. IR(As) – Модуларни курс летачке обуке

ОПШТЕ

1. Циљ модуларног курса летачке обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (ваздушни брод) – *IR(As)* је обука пилота до нивоа стручности неопходног за управљање ваздушним бродовима према правилима инструменталног летења (*IFR*) и у *IMC* условима. Курс се састоји из два модула који могу да се похађају одвојено или комбиновано:

(а) Основни модул инструменталног летења

Садржи 10 сати летачке обуке по инструментима, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења *BITD*, *FNPT I* или *II* или *FFS*. По завршетку Основног модула инструменталног летења, кандидату се издаје сертификат о завршеном курсу.

(б) Модул процедуралног инструменталног летења

Садржи преостали део програма обуке за стицање овлашћења за инструментално летење (ваздушни брод) – *IR(As)*, 25 сати обуке инструменталног летења и теоријску обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (ваздушни брод) – *IR(As)*.

2. Кандидат за модуларни курс *IR(As)* мора да поседује дозволу приватног пилота (ваздушни брод) – *PPL(As)* која укључује право за летење ноћу или дозволу професионалног пилота (ваздушни брод) – *CPL(As)*. Кандидат за Модул процедуралног инструменталног летења који није ималац дозволе професионалног пилота (ваздушни брод) – *CPL(As)*, мора да има сертификат о завршеном Основном модулу инструменталног летења.

3. Од кандидата који жели да похађа Модул процедуралног инструменталног летења модуларног курса *IR(As)* се захтева да заврши све фазе обуке током једног континуираног одобреног курса. Пре почетка Модула процедуралног инструменталног летења, одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да се увери у способност кандидата у основним вештинама инструменталног летења. Ако је потребно, мора да се спроведе обука освежења знања.

4. Теоријска обука мора да се заврши у року од 18 месеци. Модул процедуралног инструменталног летења и практичан испит морају да се заврше у року важења положених теоријских испита.

5. Курс мора да садржи:

- (а) теоријску обуку за ниво овлашћења за инструментално летење (*IR*);
- (б) летачку обуку у инструменталном летењу.

ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Одобрени модуларни курс *IR(As)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

ПРАКТИЧНА ОБУКА

7. Курс *IR(As)* мора да садржи најмање 35 сати летења по инструментима у току обуке, од чега највише 15 сати летења по инструментима може да буде на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT I*) или највише 20 сати летења на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*). Највише пет сати летења може да буде спроведено на *FNPT I*, уместо на *FNPT II* или *FFS*.

8. Имаоцу дозволе професионалног пилота (ваздушни брод) – *CPL(As)* или сертификата о завршеном Основном модулу инструменталног летења може да се умањи за 10 сати укупан налет у обуци који се захтева у горе наведеној тачки 7. Укупна обука у летењу по инструментима на ваздушном броду обавља се у складу са тачком 7.

9. Ако је кандидат имаалац овлашћења за инструментално летење (*IR*) у другој категорији ваздухоплова, укупно захтевани налет на обуци на ваздушним бродовима може да се умањи на 10 сати.

10. Вежбе летачке обуке до практичног испита за стицање овлашћења за инструментално летење (ваздушни брод) – *IR(As)* морају да садрже:

(а) Основни модул инструменталног летења:

Процедуре и маневри за основе инструменталног летења укључујући најмање:

основе инструменталног летења без спољних визуелних репера:

- хоризонтални лет;
- пењање;
- снижавање;
- хоризонтални, пењући, спуштајући заокрети;
- извођење елемената инструменталног летења искључиво према показивању инструмената;
- радио-навигација;
- вађење из неправилних положаја;
- ограничени панел инструмената;

(б) Модул процедуралног инструменталног летења:

(i) претполетне процедуре за летове по правилима инструменталног летења (*IFR*), укључујући коришћење летачког приручника и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;

(ii) процедуре и маневре за летење по правилима инструменталног летења (*IFR*) у нормалним, абнормалним и ванредним условима, који обухватају најмање:

- прелазак са визуелног на инструментално летење на полетању;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- *IFR* процедуре на рути;
- процедуре чекања;
- процедуре инструменталних прилажења до одређених минимума;
- процедуре неуспелог прилаза;
- слетања после инструменталних прилажења, укључујући формирање круга за слетање из супротног правца;

(iii) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;

(iv) операције ваздушним бродом у току извођења горе наведених вежби, укључујући и управљање ваздушним бродом само по инструментима са симулираним отказом једног мотора, гашење и покретање мотора (ова вежба мора да се врши на безбедној висини ако се не врши на уређају за потпуно симулирање летења – *FFS* или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура – *FNPT II*).

Додатак 7 IR практичан испит

1. Кандидат за практичан испит за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) мора да обави обуку на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту.

2. Кандидат мора да положи све релевантне секције практичног испита. Ако кандидат не положи било коју тачку у оквиру једне секције, сматра се да није положио целу ту секцију. Ако не положи више од једне секције, кандидат мора поново да полаже целокупан практичан испит. Ако кандидат не положи једну секцију практичног испита мора поново да полаже само ту секцију. Кандидат који не положи било коју секцију на поновном полагању практичног испита, укључујући и секције које је положио приликом претходног покушаја, мора поново да приступи полагању целокупног испита. Све секције практичног испита морају да буду завршене у року од шест месеци. Неуспело полагање свих секција практичног испита из два покушаја захтева додатну обуку.

3. После неуспешног полагања испита може да се захтева додатна обука. Не постоји ограничење броја покушаја за полагање практичног испита.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

4. Испит мора да симулира реалан лет. Испитивач бира руту која ће се летети. Основни елемент провере је способност кандидата да планира и изврши лет са уобичајеним материјалом за припрему. Кандидат је дужан да обави припрему плана лета и да се увери да се сва опрема и документација, неопходни за извршење лета, налазе у авиону. Лет мора да траје најмање један сат.

5. У случају да кандидат одлучи да прекине практичан испит из разлога које испитивач не сматра оправданим, кандидат мора да полаже поново целокупан практичан испит. Ако се испит прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у следећем лету проверавају се само оне секције које нису завршене у претходном лету.

6. Према дискреционом праву испитивача, кандидат може једном да понови било који маневар или процедуру на испиту. Испитивач може да прекине испит у било којој фази, ако сматра да ниво обучености који је кандидат показао захтева поновно полагање целокупног практичног испита.

7. Од кандидата се захтева да управља авионом са седишта *PIC* и да полаже испит као да је једини члан посаде. Испитивач не учествује у управљању ваздухопловом, осим у случају да је интервенција неопходна у циљу безбедности или избегавања неприхватљивог кашњења другог саобраћаја. Одговорност за лет је делегирана према националним прописима.

8. Релативне/апсолутне висине одлуке, минималне релативне/апсолутне висине снижавања и тачку почетка процедуре неуспелог прилажења одређује кандидат уз сагласност испитивача.

9. Кандидат за овлашћење за инструментално летење (*IR*) је обавезан да пред испитивачем изврши неопходне провере и радње за лет, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере морају да буду изведене у складу са одобреним листама провере за ваздухоплов на коме се испит изводи. Током претполетне припреме за практичан испит од кандидата се захтева да одреди снагу мотора и брзине. Перформансе на полетању, прилазу и слетању кандидат мора да прорачуна на основу оперативног приручника или летачког приручника ваздухоплова.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА

10. Кандидат мора да покаже способност да:

- управља ваздухопловом у оквиру његових ограничења;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- испољи добро процењивање и самосталност у одлучивању;
- примењује ваздухопловна знања;
- све време управља ваздухопловом тако да не доведе у питање успешно извођење маневара и процедура.

11. Током практичног испита морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси ваздухоплова који се користе.

Висина

генерално

± 100 стопа (*ft*)

почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке +50 стопа (*ft*) / –0 стопа (*ft*)

минимална релативна висина сни- жавања/ <i>MAP</i> /апсолутна висина	+50 стопа (<i>ft</i>) / −0 стопа (<i>ft</i>)
Одржавање задате линије пута	
у лету по радио-средству	± 5°
у прецизном прилажењу	пола отклона скале по ази- муту и углу понирања
Одржавање курса	
са свим моторима у раду	± 5°
са симулираним отказом мотора	± 10°
Брзина	
са свим моторима у раду	± 5 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+10 чворова (<i>knots</i>) / −5 чворова (<i>knots</i>)

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

Авиони

СЕКЦИЈА 1 – РАДЊЕ ПРЕ ПОЛЕТАЊА И ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење лета, процедуре против залеђивања и процедуре разлеђивања, итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна перформанси, масе и тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената контроле летења, метеоролошке документације
ц	Припрема <i>АТC</i> плана лета, навигацијског плана за <i>IFR</i> лет
д	Претполетни преглед
е	Метео минимуми
ф	Вожење
г	Договор пред полетање, полетање
х (°)	Прелазак на летење по инструментима
и (°)	Процедуре инструменталног одласка, подешавање висиномера
ј (°)	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 2 – УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ (°)	
а	Управљање авионом само на основу показивања инструмената, укључујући хоризонтални лет са различитим брзина, тримовање
б	Устаљени пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући и устаљени заокрет нагиба 45° и оштри спуштајући заокрет
д (*)	Вађење из почетне фазе превученог лета из услова хоризонталног лета, пењућих/спуштајућих заокрета и у конфигурацији за слетање – применљиво само за авионе
е	Делимично ограничен панел инструмената: устаљено пењање или спуштање, стандардни заокрети са изласком у задате правце, вађење из неправилних положаја – применљиво само за авионе
СЕКЦИЈА 3 – <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ (°)	
а	Одржавање задате линије пута укључујући: излазак на задати курс нпр. по <i>NDB, VOR, RNAV</i>
б	Употреба радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге, техника тримовања
д	Подешавања висиномера
е	Мерење времена и корекција предвиђеног времена доласка (чекање на рути – ако је потребно)
ф	Праћење лета, бележење података, потрошња горива, управљање системима авиона
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно
х	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 4 – ПРОЦЕДУРЕ ПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЖЕЊА (°)	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања / прилаза/пред слетање
д (°)	Процедура чекања
е	Поступање у складу са публикованим процедурама прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
х (°)	Поступак продужавања
и (°)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 5 – ПРОЦЕДУРЕ НЕПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЖЕЊА (°)	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава

б	Процедуре доласка, подешавања висиномера
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/пред слетање
д (°)	Процедура чекања
е	Поступање у складу са публикованом процедуром прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
х (°)	Поступак продужавања
и (°)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 6 – ЛЕТ СА ЈЕДНИМ НЕРАДЕЋИМ МОТОРОМ (само за вишемоторне авионе) (°)	
а	Симулирани отказ мотора након полетања или продужавања
б	Прилажење, продужавање и процедурални неуспели прилаз са једним нерадећим мотором
ц	Прилажење и слетање са једним нерадећим мотором
д	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
(*) Може да буде изведено на <i>FFS, FTD 2/3</i> или <i>FNPT II</i> . (°) Може да буде изведено у секцији 4 или секцији 5. (°) Мора да се изведе само на основу показивања инструмената.	

Хеликоптери

СЕКЦИЈА 1 – ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење лета, процедуре против залеђивања и процедуре разлеђивања итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна перформанси, масе и тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената контроле летења, метеоролошке документације
ц	Припрема <i>АТC</i> плана лета, навигацијског плана за <i>IFR</i> лет
д	Претполетни преглед
е	Метео минимуми
ф	Вожење/вожење из лебдења у сагласности са <i>АТC</i> или упутствима инструктора
г	Договор пред полетање, процедуре и провере
х	Прелазак на летење по инструментима
и	Процедуре инструменталног одласка
СЕКЦИЈА 2 – УПРАВЉАЊЕ ХЕЛИКОПТЕРОМ	
а	Управљање хеликоптером само на основу показивања инструмената, укључујући:
б	Устаљени пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући устаљене заокрете нагиба 30° и оштре спуштајуће заокрете
СЕКЦИЈА 3 – <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ	
а	Одржавање задате линије пута, укључујући излазак на задати курс нпр. по <i>NDB, VOR, RNAV</i>
б	Употреба радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге
д	Подешавања висиномера
е	Мерење времена и корекција предвиђеног времена доласка
ф	Праћење лета, бележење података, потрошња горива, управљање системима
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно и применљиво
х	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 4 – ПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/пред слетање
д (°)	Процедура чекања
е	Поступање у складу са публикованим процедурама прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
х (°)	Поступак продужавања
и (°)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТC</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 5 – НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, подешавања висиномера
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/пред слетање
д (°)	Процедура чекања

е	Поступање у складу са публикованом процедуром прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
х (*)	Поступак продужавања
и (*)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 6 – ПРОЦЕДУРЕ У АБНОРМАЛНИМ И ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5. На испиту се морају узети у обзир управљање хеликоптером, идентификација мотора који је отказао, тренутни поступци (вежбе додира), поступци после уочавања и провере и прецизност у одржавању елемената лета, у следећим ситуацијама:	
а	Симулирани отказ мотора после полетања и у току прилажења(**) (на безбедној висини, осим ако се не изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II/III, FTD 2/3</i>)
б	Отказ уређаја за одржавање стабилности/хидрауличног система (ако је примењиво)
ц	Делимично ограничен панел инструмената
д	Ауторотација и вађење на претходно селектованој висини
е	Прецизни прилаз ручно, без уређаја за управљање летом (***) Прецизни прилаз ручно, са уређајем за управљање летом (***)
(*) Може да буде изведено у секцији 4 или секцији 5. (**) Само за вишемоторне хеликоптере. (***) Проверава се само једна тачка.	

Ваздушни бродови

СЕКЦИЈА 1 – РАДЊЕ ПРЕ ПОЛЕТАЊА И ОДЛАЗАК Употреба листе за проверу, вођење лета, веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније, примењују се у свим секцијама	
а	Употреба летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна перформанси, масе и тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената контроле летења, метеоролошке документације
ц	Припрема <i>АТС</i> плана лета и навигацијског плана за <i>IFR</i> лет
д	Претполетни преглед
е	Метео минимуми
ф	Договор преа полетање, <i>off mast</i> процедура, маневрисање на земљи
г	Полетање
х	Прелазак на летење по инструментима
и	Процедуре инструменталног одласка, подешавања висиномера
ј	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 2 – УПРАВЉАЊЕ ВАЗДУШНИМ БРОДОМ	
а	Управљање ваздушним бродом само на основу показивања инструмената
б	Устаљени пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилних положаја
д	Делимично ограничен панел инструмената
СЕКЦИЈА 3 – <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ (°)	
а	Одржавање задате линије пута, укључујући излазак на задати курс нпр. по <i>NDB, VOR, RNAV</i>
б	Употреба радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге, техника тримовања
д	Подешавања висиномера
е	Мерење времена и корекција предвиђеног времена доласка
ф	Праћење лета, бележење података, потрошња горива, управљање системима ваздушног брода
г	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 4 – ПРОЦЕДУРЕ ПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЖЕЊА	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/пред слетање
д (*)	Процедура чекања
е	Поступање у складу са публикованом процедуром прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Стабилизовани прилаз (контрола висине, брзине и правца)
х (*)	Поступак продужавања
и (*)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 5 – ПРОЦЕДУРЕ НЕПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЖЕЊА	
а	Подешавање и провера навигацијских уређаја, идентификација навигацијских средстава
б	Процедуре доласка, подешавања висиномера,
ц	Договор посаде за прилаз и слетање укључујући провере у току снижавања/прилаза/пред слетање

д (*)	Процедура чекања
е	Поступање у складу са публикованом процедуром прилажења
ф	Мерење времена током прилаза
г	Стабилизовани прилаз (контрола висине, брзине и правца)
х (*)	Поступак продужавања
и (*)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
ј	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 6 – ЛЕТ СА ЈЕДНИМ НЕРАДЕЋИМ МОТОРОМ Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5. На испиту се морају узети у обзир управљање ваздушним бродом, идентификација отказалог мотора, тренутни поступци (вежбе додира), поступци после уочавања и провере и прецизност у одржавања елемената лета, у следећим ситуацијама:	
а	Симулирани отказ мотора после полетања или током продужавања
б	Прилажење и процедурално продужавање са једним нерадећим мотором
ц	Прилажење и слетање, процедура неуспелог прилажења са једним нерадећим мотором
д	Веза и сарадња са <i>АТС</i> – процедуре радио-телефоније
(*) Може да буде изведено у секцији 4 или 5.	

Додатак 8 Признавање дела **IR** провере стручности за овлашћење за летење на класи или типу

А. Авиони

Признавање се даје само када ималац продужава важење права из овлашћења за инструментално летење (*IR*) за једномоторне или вишемоторне авионе са једним пилотом, у зависности шта је одговарајуће.

Када је спроводена провера стручности укључујући <i>IR</i> , а ималац поседује важеће:	Признавање је валидно у односу на <i>IR</i> део провере стручности за:
<i>MP</i> овлашћење за летење на типу; Овлашћење за летење на типу сложеног (<i>complex</i>) авиона висиких перформанси	<i>SE</i> класу (*) и <i>SE</i> овлашћење за тип (*), и <i>SPME</i> класу и <i>SPME</i> овлашћење за тип сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси се кредитира само секција 3Б практичног испита за сложене (<i>complex</i>) авионе ниских перформанси са једним пилотом из Додатка 9 (*)
<i>SP ME</i> овлашћење за летење на типу сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси, за операције са једним пилотом	<i>SP ME</i> класу (*) и <i>SP ME</i> овлашћење за тип сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси, и <i>SE</i> овлашћење за класу и тип (*)
<i>SP ME</i> овлашћење за летење на типу сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси, ограничено на операције са више пилота (<i>MP</i>)	а. <i>SP ME</i> класу (*), и б. <i>SP ME</i> овлашћење за тип сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси (*), и ц. <i>SE</i> овлашћење за класу и тип (*)
<i>SP ME</i> овлашћење за класу, за операције са једним пилотом	<i>SE</i> овлашћење за класу и тип, и <i>SPME</i> класу, и <i>SPME</i> овлашћење за тип сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси
<i>SP ME</i> овлашћење за класу, ограничено на операције са више пилота (<i>MP</i>)	<i>SE</i> овлашћење за класу и тип (*), и <i>SP ME</i> класу, и <i>SP ME</i> овлашћење за тип сложених (<i>complex</i>) авиона ниских перформанси (*)
<i>SP SE</i> овлашћење за класу	<i>SE</i> овлашћење за класу и тип
<i>SP SE</i> овлашћење за летење на типу;	<i>SE</i> овлашћење за класу и тип
(*) Под условом да је током претходних 12 месеци кандидат спровео најмање три <i>IFR</i> одласка и прилаза на <i>SP</i> класи или типу авиона у операцијама са једним пилотом или, за вишемоторне једноставне (<i>non-complex</i>) авионе ниских перформанси, да је кандидат положио секцију 6 практичног испита за вишемоторне једноставне (<i>non-complex</i>) авионе ниских перформанси летећи само у односу на инструменте у операцијама са једним пилотом.	

Б. Хеликоптери

Признавање се даје само када ималац продужава важење права из овлашћења за инструментално летење *IR* за једномоторне и вишемоторне хеликоптере са једним пилотом, у зависности шта је одговарајуће.

Када је спроводена провера стручности укључујући <i>IR</i> , а ималац поседује важеће:	Признавање је валидно у односу на <i>IR</i> део провере стручности за:
<i>MPH</i> овлашћење за летење на типу;	<i>SE</i> овлашћење за тип (*) и <i>SP ME</i> овлашћење за тип (*)
<i>SP ME</i> овлашћење за летење на типу; за операције са једним пилотом	<i>SE</i> овлашћење за тип, <i>SP ME</i> овлашћење за тип.

<i>SP ME</i> овлашћење за летење на типу; ограничено на операције са више пилота (<i>MP</i>)	<i>SE</i> овлашћење за тип, (*) <i>SP ME</i> овлашћење за тип (*)
(*) Под условом да је током претходних 12 месеци кандидат спровео најмање три <i>IFR</i> одласка и прилаза на <i>SP</i> типу хеликоптера у операцијама са једним пилотом.	

Додатак 9

Обука, практичан испит и провера стручности за *MPL*, *ATPL*, овлашћења за летење на типу и класи и провера стручности за *IR*

А. Опште

1. Кандидат за практичан испит мора да буде обучен на истом типу/класи авиона који ће се користити на практичном испиту.
2. Ако кандидат не положи све делове испита из два покушаја, захтеваће се додатна обука.
3. Не постоји ограничење броја покушаја полагања практичног испита.

САДРЖАЈ ОБУКЕ, ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Ако није другачије одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, кандидат мора да заврши захтевану обуку у складу са овим додатком. Програм обуке може да буде смањен да би се признало претходно искуство на сличним типовима ваздухоплова, како је одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*.
5. Осим у случају практичног испита за дозволу транспортног пилота (*ATPL*), када је тако одређено у подацима о оперативној усклађености утврђеним у складу са *Part-21*, могу да се признају тачке практичног испита које су заједничке са другим типовима или варијантама ваздухоплова.

СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ

6. Испитивач бира један од могућих сценарија практичног испита, односно провере стручности, који садржи симулиране операције на линији, а који је одобрила надлежна ваздухопловна власт. Ако су доступни, могу да се користе симулатори летења и други одобрени уређаји за обуку, како је дефинисано овим анексом.
7. Током провере стручности, испитивач мора да потврди да има лац овлашћења за класу или тип одржава одговарајући ниво теоријског знања.
8. У случају да кандидат одлучи да прекине испит или проверу из разлога које испитивач сматра неоправданим, кандидат мора поново да полаже цео испит. Ако се испит или провера прекине из разлога које испитивач сматра оправданим, у следећем лету проверавају се само оне тачке које нису спроведене у претходном лету.
9. Испитивач може да одобри кандидату да сваки маневар или процедуру током испита или провере понови једанпут. Испитивач може да прекине испит или проверу у било којој фази ако сматра да је способност кандидата недовољна и да је неопходно да се понови целокупан испит или провера.
10. Од кандидата се захтева да управља авионом са седишта *PIC* и да полаже испит као да је једини члан посаде. Одговорност за лет мора да се одреди у складу са националним прописима.
11. У току претполетне припреме за практичан испит кандидат је дужан да одреди снагу мотора и брзине. Кандидат мора да пред испитивачем изврши неопходне провере и радње за лет, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере и процедуре морају да се спроведе према одобреним листама провере за ваздухоплов који се користи на испиту или провери и, ако је могуће, са сарадњом вишечлане посаде (*MCC*) концептом. Податке перформанси за полетање, прилаз и слетање мора да прорачуна кандидат, у складу са оперативним приручником или летачким приручником ваздухоплова. Релативне/апсолутне висине одлуке, минималне релативне/апсолутне висине снижавања и тачку почетка процедуре неуспелог прилажења одређује кандидат уз сагласност испитивача.
12. Испитивач не може да учествује у управљању авионом, осим у случају да је интервенција неопходна у циљу безбедности или избегавања неприхватљивог застоја у саобраћају.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ПРАКТИЧАН ИСПИТ/ПРОВЕРУ СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОВЕ СА ВИШЕ ПИЛОТА, ОВЛАШЋЕЊА ЗА АВИОНЕ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ, НА ЛЕТОВИМА СА ВИШЕ ПИЛОТА, ЗА *MPL* И *ATPL*

13. Практичан испит за ваздухоплове са више пилота или ваздухоплове са једним пилотом у операцијама са више пилота спроводи се у вишечлавној посади. Други кандидат или други пилот може да обавља функцију другог пилота. Ако се испит или провера спроводи само на ваздухоплову, други пилот мора да буде испитивач или инструктор.

14. Кандидат мора да се налази у својству пилота који управља ваздухопловом (*PF*) током свих делова испита, односно провере, осим током ванредних поступака и поступака у нужди, које може да спроведе као пилот који управља ваздухопловом (*PF*) или пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*) у складу са сарадњом вишечлане посаде (*MCC*). Кандидат за прво издавање овлашћења за летење на типу ваздухоплова са више пилота или дозволе транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) такође мора да прикаже способност да обавља послове као пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*). Кандидат може да се одлучи за лево или десно седиште на практичном испиту, ако све тачке испита, односно провере, могу да се изведу са изабраног седишта.

15. Током испита или провере кандидата за дозволу транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) или овлашћења за летење на ваздухопловима са више пилота или проширења овлашћења за летење на типу авиона са више пилота на дужности *PIC*, без обзира на то да ли је кандидат на месту пилота који управља ваздухопловом (*PF*) или пилота који не управља ваздухопловом (*PNF*), посебно се проверава следеће:

- (а) руковођење сарадњом унутар вишечлане посаде;
- (б) надзор над управљањем авионом;
- (ц) дефинисање приоритета и доношење одлука које одговарају ситуацији, укључујући и ванредне ситуације, у складу са поступцима сигурности и одговарајућим правилима и прописима.

16. Испит/провера мора да се спроведе према правилима инструменталног летења (*IFR*), ако је укључено овлашћење за инструментално летење (*IR*) и, када год је то могуће, у симулираном окружењу јавног авио-превоза. Кључни елемент који се мора проверити је способност планирања и спровођења лета на основу уобичајеног материјала за припрему лета.

17. Ако курс за овлашћење за летење на типу садржи мање од два сата летачке обуке на ваздухоплову, практичан испит може да се обави само на симулатору летења и може да се изврши пре летачке обуке на ваздухоплову. У том случају, потврда о завршетку курса за овлашћење за летење на типу, укључујући летачку обуку на ваздухоплову, мора да се достави надлежној ваздухопловној власти пре уписа новог овлашћења за летење на типу у дозволу кандидата.

Б. Посебни услови за авионе

ПРОЛАЗНЕ ОЦЕНЕ

1. За авионе са једним пилотом, са изузетком сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, кандидат мора да положи све секције практичног испита или провере стручности. Ако се не положи било која тачка једне секције, та секција се поново полаже. Ако кандидат не положи више од једне секције мора поново да полаже целокупан практичан испит или проверу. Ако кандидат не положи само једну секцију, он мора поново да полаже секцију коју није положио. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју секцију поновљеног испита, укључујући и секције које је положио у претходном покушају. За вишемоторне авионе са једним пилотом, мора да се положи секција 6 релевантног испита или провере, а која се односи на несиметричне летове.

2. За авионе са више пилота и сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, кандидат мора да положи све секције практичног испита или провере стручности. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако

кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају. Секција 6 није део практичног испита за дозволу транспортног пилота (*ATPL*) или *MPL*. У случају да кандидат не положи само секцију 6 или ако није полагао секцију 6, овлашћење за летење на типу се издаје без права *CAT II* и *CAT III*. За проширење овлашћења за летење на типу са правом *CAT II* и *CAT III*, кандидат мора да положи секцију 6 на одговарајућем типу ваздухоплова.

- ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА
3. Кандидат мора да прикаже способност да:
- (а) управља авионом у складу са ограничењима;
 - (б) изводи све маневре координирано и прецизно;
 - (ц) сигурно доноси одлуке и има добро вођење лета;
 - (д) примењује стечена ваздухопловна знања;
 - (е) све време управља авионом тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;
 - (ф) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, ако је примењиво;
 - (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је примењиво.

4. Током практичног испита или провере стручности морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси авиона који се користи.

Висина	
нормални услови лета	±100 стопа (<i>ft</i>)
почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+50 стопа (<i>ft</i>) / -0 стопа (<i>ft</i>)
најмања висина снижавања	+50 стопа (<i>ft</i>) / -0 стопа (<i>ft</i>)
Одржавање задате линије пута	
по радио-навигационом средством	± 5°
у прецизном прилазу	пола отклона скале, по азимуту и линији понирања
Курс	
са свим моторима у раду	± 5°
са симулираним отказом мотора	± 10°
Брзина	
са свим моторима у раду	± 5 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+10 чворова (<i>knots</i>) /-5 чворова (<i>knots</i>)

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

5. Авиони са једним пилотом, са изузетком сложених (*complex*) авиона високих перформанси:

- (а) Следећи симболи означавају:
 P = обучен као *PIC* или копилот и као *PF* (*pilot flying*) и *PNF* (*pilot non flying*)
 X = за ове вежбе морају да се користе симулатори ако су на располагању, у супротном мора да се користи авион, ако је подесан за маневре и процедуре
 $P\#$ = обука мора да буде допуњена надзором у авиону.
- (б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->)
Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:
 A = Авион
 FFS = Уређај за потпуно симулирање летења
 FTD = Тренажер летења (укључујући *FNPT II* за *ME* овлашћење за класу)
(ц) Тачке означене са звездом (*) у секцији 3Б и, за вишемоторне авионе, у секцији 6, могу да се лете само на основу инструмената ако је продужење/обнова овлашћења за инструментално летење (*IR*) укључена у практичан испит или проверу стручности. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности и када нема признавања привилегија овлашћења инструменталног летења (*IR*), овлашћење за летење на типу се ограничава само на правила визуелног летења (*VFR*).
- (д) Секција 3А мора да се заврши у циљу продужења овлашћења за тип или класу вишемоторног авиона, само према правилима визуелног летења (*VFR*), ако није испуњен захтев за искуство од 10 рутних сектора током периода од претходних 12 месеци. Секција 3А се не захтева ако је секција 3Б завршена.
- (е) Слово „*M*” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу или право избора у случају више од једне вежбе.
(ф) Уређаји за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређаји за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) морају да се користе за практичну обуку за овлашћење за класу или тип вишемоторног авиона ако су саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу или класи. За одобрење курса треба узети у обзир следеће услове:
 - (i) квалификацију уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) прописану у *Part-OR*;
 - (ii) квалификације инструктора;
 - (iii) број вежби линијске обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) на курсу;
 - (iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.
- (г) Када се практичан испит или провера стручности изводе током операција са више пилота, овлашћење за тип мора да буде ограничено на операције са више пилота.

АВИОНИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ, ОСИМ СЛОЖЕНИХ (<i>COMPLEX</i>) АВИОНА ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП / ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
				Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на <i>FFS</i> <i>A</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита
Маневри/Процедуре	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>A</i>			
СЕКЦИЈА 1						
1. Припрема, полетање и одлазак						
1.1 Припрема за лет, укључујући: Документацију Масу и центражу Метео брифинг <i>NOTAM</i>						
1.2 Претполозна провера						
1.2.1 Спољашња	<i>P#</i>		<i>P</i>			
1.2.2 Унутрашња			<i>P</i>		<i>M</i>	
1.3 Стартовање мотора						
Нормално Са кваром	<i>P</i> ---->	---->	---->		<i>M</i>	
1.4 Вожење		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
1.5 Претполетна провера:						
<i>Run up</i> мотора (ако се примењује)	<i>P</i> ---->	---->	---->		<i>M</i>	

1.6 Процедура полетања						
Нормално, са закрилцима подешеним према <i>AFM</i> Са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
1.7 Пењање						
<i>V_x/I_y</i> Излазак на задати правац Превођење у хоризонтални лет		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
1.8 Сарадња са контролом летења и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 2						
1. Лет у зони (<i>IMC</i>)						
2.1 Правoliniјски хоризонтални лет на различитим брзинама укључујући и лет на критично малој брзини са и без закрилаца (укључујући приближавање вредности минималне брзине управљивости (<i>IMCA</i>) када је то могуће)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
2.2 Оштри заокрети (360° леви и десни са нагибом од 45°)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
2.3 Вађење из превученог лета:						
(i) Чист превучени лет (ii) Приближавање превученом лету у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iii) Приближавање превученом лету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iv) Приближавање превученом лету у пењућем заокрету са конфигурацијом за полетање (само за једномоторне авионе)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
2.4 Поступци употребе аутопилота и навигационог уређаја (<i>FD</i>) (може да се спроведе у секцији 3) ако је могуће		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
2.5 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 3А						
3А <i>VFR</i> процедуре на рути (види Б.5(ц) и (д))						
3А.1 План лета, рачунска навигација и читање карте						
3А.2 Одржавање висине, правца и брзине						
3А.3 Оријентација, мерења времена и корекција предвиђеног времена доласка (<i>ETA</i>)						
3А.4 Употреба радио- навигационих средстава (ако је примењиво)						
3А.5 Управљање летом (навигацијски план, рутинске провере горива, система и система против залеђивања)						
3А.6 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 3Б						
3Б Инструментално летење						
3Б.1* <i>IFR</i> Одлазак		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.2* <i>IFR</i> Рута		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.3* Процедуре чекања (<i>Holding</i>)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.4* <i>ILS</i> до <i>DH/A</i> од 200' (60 <i>m</i>) или до прописаног минимума (може да се користи аутопилот до пресретања равни понирања)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.5* Непрецизни прилаз до <i>MDH/A</i> и <i>MAP</i>		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.6* Вежбе летења укључујући симулирање отказа компаса и индикатора висине:						
Заокрет одговарајућом брзином Вађење из неправилних положаја	<i>P----</i> >	<i>----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3Б.7* Отказ локалајзера или равни понирања (<i>glideslope</i>)	<i>P----</i> >	<i>----</i> >	<i>----</i> >			
3Б.8* Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније						
Намерно остављено празно						
СЕКЦИЈА 4						
4. Долазак и слетање						
4.1 Аеродромска процедура прилаза		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
4.2 Нормално слетање		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
4.3 Слетање без закрилаца		<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
4.4 Слетање са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине 2.000' или више изнад писте (само за једномоторне авионе)		<i>P----</i> >	<i>----</i> >			

4.6 Продужавање на други круг са минималне висине		$P\text{----}>$	$\text{----}>$		M	
4.7. Продужавање и слетање ноћу (ако је примењиво)	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{----}>$			
4.8 Сарадња са контролом летења (ATC) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 5						
5. Абнормалне и ванредне процедуре						
(Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)						
5.1 Прекидање полетања на прихватљивој брзини		$P\text{----}>$	$\text{----}>$		M	
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само за једномоторне авионе)			P		M	
5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само за једномоторне авионе)			P		M	
5.4 Симулирати ванредне ситуације:						
(i) Пожар или дим у току лета						
(ii) Квар разних система	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{----}>$			
5.5 Гашење и покретање мотора (само на ME практичном испиту)	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{----}>$			
5.6 Сарадња са контролом летења (ATC) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 6						
6. Симулирани лет са једним мотором						
6.1* (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5) Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на FFS или FNPT II)	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{--}>X$		M	
6.2* Асиметричан прилаз и продужавање у други прилаз	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{----}>$		M	
6.3* Асиметричан прилаз и слетање са потпуним заустављањем са једним мотором	$P\text{----}>$	$\text{----}>$	$\text{----}>$		M	
6.4* Сарадња са контролом летења (ATC) и процедуре радио-телефоније						

6. Сложени (*complex*) авиони високих перформанси са једним или више пилота:

(а) Следећи симболи означавају:

P = обучен као PIC или копилот и као PF (*pilot flying*) и PNF (*pilot non flying*).

X = за ове вежбе морају да се користе симулатори ако су на располагању, у супротном мора да се користи авион, ако је подесан за маневре и процедуре.

$P\#$ = обука мора да буде допуњена надзором у авиону.

(б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (P) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом ($\text{----}>$)

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

A = Авион

FFS = Уређај за потпуно симулирање летења

FTD = Тренажер летења

OTD = Други уређаји за обуку

(ц) Тачке означене са звездом (*) могу да се лете само на основу инструмената. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности, овлашћење за летење на типу се ограничава само на правила визуелног летења (VFR).

(д) Слово „ M ” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

(е) Уређај за потпуно симулирање летења (FFS) мора да се користи за практичну обуку и испит ако је уређај за потпуно симулирање летења (FFS) саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за потпуно симулирање летења (FFS) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура ($FNPT II$);

(ii) квалификације инструктора;

(iii) број вежби линијске обуке на уређају за потпуно симулирање летења (FFS) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура ($FNPT II$) на курсу;

(iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.

(ф) Маневри и процедуре морају да обухвате сарадњу вишечлане посаде (MCC) за авионе са више пилота и сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота.

(г) Маневри и процедуре морају да буду спроведени у улози једног пилота за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота.

(х) У случају сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, када се практичан испит или провера стручности спроводе у операцијама са више пилота, овлашћење за летење на типу мора да буде ограничено на летове са више пилота. Ако су затражена права за једног пилота, маневри/процедуре из тач. 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 и најмање један маневар/процедура из секције 3.4 морају да буду додатно извршени у улози једног пилота.

(и) У случају ограничених овлашћења за летење на типу издатих у складу са $FCL.720.A$ (е), кандидати морају да испуне исте захтеве као остали кандидати за овлашћење за летење на типу, изузев вежби које се односе на фазе полетања и слетања.

АВИОНИ СА ВИШЕ ПИЛОТА И СЛОЖЕНИ (<i>COMPLEX</i>) АВИОНИ ВИСОКИХ ПЕРФОРМАН- СИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП / ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/Процедуре					Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на	Иницијали испитивача по завршетку испита
	<i>OTD</i>	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>A</i>		<i>FFS</i>	
						<i>A</i>	
СЕКЦИЈА 1							
1. Припрема за лет							
1.1 Прорачун перформанси	<i>P</i>						
1.2 Визуелна инспекција спољашњости авиона; локација сваког уређаја и сврха инспекције	<i>P#</i>			<i>P</i>			
1.3 Инспекција пилотске кабине		<i>P-></i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
1.4 Коришћење листе провере пре стартовања мото- ра, процедура стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција и подешавање нави- гационих и комуникационих фреквенција	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>		<i>M</i>	
1.5 Вожење у складу са одобрењем контроле летења или инструкцијама			<i>P-></i>	<i>---</i>			
1.6 Провере пре полетања		<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 2							
2. Полетања							
2.1 Нормална полетања са различитим позицијама закрилаца, укључујући полетање без заустављања			<i>P-></i>	<i>---</i>			
2.2* Инструментално полетање, прелаз на инструментални лет је захтеван током ротације или одмах након узлета			<i>P-></i>	<i>---</i>			
2.3 Полетање при бочном ветру			<i>P-></i>	<i>---</i>			
2.4 Полетање са максималном полетном масом (стварна или симулирана максимална полетна маса)			<i>P-></i>	<i>---</i>			
2.5 Полетање са симулираним отказом мотора:							
2.5.1* непосредно након достизања <i>V2</i> (У авионима који нису сертифицивани као авиони транспортне категорије или као категорија регионалних авиона (<i>commuter</i>), отказ мотора не треба да буде симули- ран до достизања минималне висине од 500 <i>ft</i> изнад краја писте. У авионима који имају исте перформан- се као авиони транспортне категорије у погледу пол- етне масе и висине по густини ваздуха инструктор може да симулира отказ мотора након достизања <i>V2</i> .)			<i>P-></i>	<i>---</i>			
2.5.2* између <i>V1</i> и <i>V2</i>			<i>P</i>	<i>X</i>		<i>M</i> само <i>FFS</i>	
2.6 Прекинуто полетање на одговарајућој брзини пре достизања <i>V1</i>			<i>P-></i>	<i>->X</i>		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 3							
3. Маневри и процедуре у лету							
3.1 Заокрети са или без спојлера			<i>P--></i>	<i>---</i>			
3.2 Ударни таласи по достизању критичног Маховог броја и остале специфичне карактеристике за авион у лету (нпр. <i>Dutch Roll</i>)			<i>P--></i>	<i>->X</i> Авион може да се не користи за ову вежбу			
3.3 Нормални рад система и контрола панела инжењера	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
Нормалан и абнормалан рад следећих система:						<i>M</i>	Обавезан минимум од три абнор- мална мора да буде изабран од 3.4.0 до и укључујући 3.4.14.
3.4.0 Мотор (ако је неопходно и елиса)	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.1 Пресуризација и климатизација авиона	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.2 Пито-статички систем	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.3 Систем за гориво	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.4 Електрични систем	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.5 Хидраулични систем	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.6 Команде лета и систем за тримовање	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.7 Систем за разлеђивање, грејање ветробранског стакла	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.8 Аутопилот/ уређај за оптимално управљање	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>		<i>M</i> (само за једног пилота)	
3.4.9 Уређаји за упозоравање на губитак брзине или уређаји за избегавање губитка узгона и уређаја за повећање стабилности	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.10 Систем упозоравања о близини земље, метео радара, радио висиномера, транспондера		<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.11 Комуникацијска и навигацијска опрема, ин- струменти, систем за управљање летом	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			

3.4.12 Стајни трап и кочнице	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.13 Систем преткрилца и закрилца	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.4.14 Помоћни извор снаге	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
Намерно остављено празно							
3.6 Абнормалне и ванредне процедуре						<i>M</i>	Обавезан минимум од три абнормална мора да буде изабран од 3.6.1 до укључујући 3.6.9.
3.6.1 Противпожарне вежбе, нпр. пожар мотора, <i>APU</i> , кабине, теретног одељка, пилотске кабине, структуре, пожар електроинсталације вежбе евакуације	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.2 Неутралисање и отклањање дима	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.3 Отказ мотора, гашење мотора и поновни старт на безбедној висини	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.4 Избацивање горива (симулирано)	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.5 Смицање ветра на полетању/ слетању			<i>P</i>	<i>X</i>		Само <i>FFS</i>	
3.6.6 Симулирани отказ система за притисак у кабини/ Понирање у случају губитка притиска у кабини			<i>P-></i>	<i>---</i>			
3.6.7 Онеспособљеност члана летачке посаде	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.8 Остале процедуре у случају опасности као што је објашњено у одговарајућем авионском летачком приручнику	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.6.9 <i>ACAS</i> догађај	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	Авион може да се не користи		Само <i>FFS</i>	
3.7 Оштри заокрети са нагибом од 45°, 180° до 360° лево и десно	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.8 Препознавање предзнака и поступак спречавања губитка узгона (до активирања уређаја за упозорење о губитку узгона) у полетној конфигурацији (закрилца у полетној позицији), у конфигурацији крстарећег лета и у конфигурацији за слетање (закрилца у положају за слетање, стајни трап извучен)			<i>P-></i>	<i>---</i>			
3.8.1 Вађење из превлачења или након активирања уређаја за упозоравање о губитку узгона у конфигурацији за пењање, крстарење и прилаз			<i>P</i>	<i>X</i>			
3.9 Процедуре инструменталног летења							
3.9.1* Придржавање одлазних и долазних процедура и инструкција контроле летења	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>		<i>M</i>	
3.9.2* Процедуре чекања (<i>holding</i>)	<i>P--></i>	<i>---</i>	<i>---</i>	<i>---</i>			
3.9.3* Прецизни прилази до висине одлуке (<i>DH</i>) не мање од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>)							
3.9.3.1* ручно, без уређаја за оптимално управљање			<i>P-></i>	<i>---</i>		<i>M</i> (само за практичан испит)	
3.9.3.2* ручно, са уређајем за оптимално управљање			<i>P-></i>	<i>---</i>			
3.9.3.3* са аутопилотом			<i>P-></i>	<i>---</i>			
3.9.3.4* ручно, са једним мотором симулирано неоперативним; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза до проласка спољног маркера (<i>OM</i>) или у процедури неуспелог прилаза. У авионима који нису сертификовани као авиони транспортне категорије (<i>JAR/FAR 25</i>) или као категорија регионалних авиона (<i>commuter</i>) (<i>SFAR 23</i>), прилаз са симулираним отказом мотора и одласком у други круг мора да буде урађен заједно са непрецизним прилазом као што је описано у 3.9.4. Одлазак у круг мора да буде започет када се достигне објављена висина надвишавања препрека (<i>OCH/A</i>), међутим, не касније од достизања минималне релативне висине/апсолутне висине спуштања (<i>MDH/A</i>) од 500 <i>ft</i> изнад висине прага писте. У авионима који имају исте перформансе као авиони транспортне категорије у погледу масе на полетању и висине по густини ваздуха, инструктор може да симулира отказ мотора у складу са 3.9.3.4.			<i>P--></i>	<i>---</i>		<i>M</i>	
3.9.4* Непрецизни прилаз до <i>MDH/A</i>			<i>P*-></i>	<i>---</i>		<i>M</i>	
3.9.5 Прилаз из кружења под следећим условима: (а)* прилаз до дозвољене минималне висине прилаза из круга на аеродрому који је у питању у складу са локалним карактеристикама инструменталног прилаза у симулираним условима инструменталног летења; праћен: (б) визуелним прилазом до друге писте која је најмање 90° од централне линије од финалног прилаза коришћеног под (а), на дозвољеној минималној висини прилаза из круга Напомена: ако (а) и (б) нису могући због разлога контроле летења (<i>ATC</i>), може се симулирати ниски круг са слабом видљивошћу.			<i>P*-></i>	<i>---</i>			

СЕКЦИЈА 4							
4. Процедуре непрецизног прилаза							
4.1 Одлазак у круг са свим оперативним* моторима након <i>ILS</i> прилаза при достизању висине одлуке			<i>P*-></i>	<i>---></i>			
4.2 Остале процедуре непрецизног прилаза			<i>P*-></i>	<i>---></i>			
4.3* Одлазак у круг са једним мотором симулираним неоперативним након инструменталног прилаза при достизању <i>DH</i> , <i>MDH</i> или <i>MAPt</i>			<i>P*-></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>M</i>	
4.4 Прекинут прилаз на 15 <i>m</i> (50 <i>ft</i>) изнад прага полетно-слетне стазе и одлазак на поновни прилаз			<i>P-></i>	<i>---></i>			
СЕКЦИЈА 5							
5. Слетања							
5.1 Нормална слетања* након <i>ILS</i> прилаза са преласком на визуелни лет по достизању <i>DH</i>			<i>P</i>				
5.2 Слетање са симулираним заглављењем хоризонталног стабилизатора у било којој неуравнотеженој позицији			<i>P-></i>	Авион може да се не користи за ову вежбу			
5.3 Слетање по бочном ветру (авион, ако је практично)			<i>P-></i>	<i>---></i>			
5.4 Визуелни круг и слетање без избачених или са делом избаченим закрилцима и преткрилцима			<i>P-></i>	<i>---></i>			
5.5 Слетање са симулираним отказом критичног мотора			<i>P-></i>	<i>---></i>		<i>M</i>	
5.6 Слетање без два мотора: - авиони са три мотора: централни мотор и један спољни мотор ако је дозвољено по <i>AFM</i> . - авиони са четири мотора: два мотора на једној страни			<i>P</i>	<i>X</i>		<i>M</i> само <i>FFS</i> (само за практичан испит)	
<i>Опште напомене:</i> Посебни услови за проширење права на други тип авиона за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i>), нпр. <i>CAT II/III</i> операције.							
СЕКЦИЈА 6							
Додатно овлашћење за квалификацију за тип авиона за инструментални прилаз до висине одлуке мање од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>) (<i>CAT II/III</i>).							
Следећи маневри и процедуре су минимални захтеви обуке да би се дозволили инструментални прилази до <i>DH</i> ниже од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>). За време следећих инструменталних прилаза и процедура непрецизног прилаза сва авионска опрема захтевана за сертификавање типа за инструментални прилаз до <i>DH</i> или ниже од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>) мора да буде коришћена.							
6.1* Прекинуту полетање на минималној дозвољеној <i>RVR</i>			<i>P*-></i>	<i>--->X</i> Авион може да се не користи за ову вежбу		<i>M*</i>	
6.2* <i>ILS</i> прилази: у симулираним инструменталним условима лета до прописане висине одлуке <i>DH</i> , користећи систем вођења у лету. Стандардне процедуре координације посаде (подела задужења, гласно узвикивање упозорења, заједничко надгледање, размена и подршка информација) мора да буду надгледане.			<i>P-></i>	<i>---></i>		<i>M</i>	
6.3* Продужавање: након прилаза као што је показано у 6.2 по <i>DH</i> . Обука такође мора да укључује одлазак у процедуру продужавања због (симулирано) недовољне <i>RVR</i> , удара ветра, одступање авионске опреме у односу на лимите прилаза и отказ земаљске/авио опреме пре достизања <i>DH</i> и одлазак у процедуру прилажења са симулираним отказом авио опреме.			<i>P-></i>	<i>---></i>		<i>M*</i>	
6.4* Слетање(а): са визуелном референцом установљеном на <i>DH</i> након инструменталног прилаза. У зависности од специфичног система за вођење у лету, може да се изврши аутоматско слетање.			<i>P-></i>	<i>---></i>		<i>M</i>	
Напомена: <i>CAT II/III</i> операције морају да буду изведене у складу са примењивим правилима за ваздушне операције.							

7. Овлашћења за летење на класи хидро авиона.

Секција 6 мора да се заврши у циљу обнове овлашћења за летење на класи вишемоторних хидро авиона, само по *VFR*, ако није испуњен захтев за искуство од 10 рутних сектора током периода од претходних 12 месеци.

ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ ХИДРО АВИОНА	ПРАКТИЧНА ОБУКА	
Маневри/Процедуре	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Иницијали испитивача по завршетку испита
СЕКЦИЈА 1		
1. Полетање 1.1 Припрема за лет, укључујући: Документацију Масу и центражу Метео брифинг <i>NOTAM</i>		
1.2 Претполетна провера Спољашња/унутрашња		
1.3 Стартовање и гашење мотора Нормално Са кваром		
1.4 Вожење		
1.5 Постепено вожење		
1.6 Привезиште: Плажа Мол/пристаниште Бова		
1.7 Пловљење са угашеним моторима		
1.8 Претполетне провере: <i>Run up</i> мотора (ако се примењује)		
1.9 Процедура полетања Нормално са флапсовима према <i>AFM</i> Са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		
1.10 Пењање Излазак на задати правац Превођење у хоризонтални лет		
1.11 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 2		
2. Лет у зони (<i>VFR</i>) 2.1 Правoliniјски хоризонтални лет на различитим брзинама укључујући и лет на критично малој брзини са и без за-крилаца (укључујући приближавање <i>VMCA</i> , када је то могуће)		
2.2 Оштри заокрети (360° леви и десни са нагибом од 45°)		
2.3 Вађење из превученог лета: (i) чист превучени лет (ii) приближавање превученом лету у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iii) приближавање превученом лету у конфигурацији за слетање (iv) приближавање превученом лету у пењућем заокрету са конфигурацијом за полетање (само за једномоторне авионе)		
2.4 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 3		
3. <i>VFR</i> процедуре на рути		
3.1 План лета, рачунска навигација и читање карте		
3.2 Одржавање висине, правца и брзине		
3.3 Оријентација, мерење времена и корекција <i>ETA</i>		
3.4 Употреба радио- навигационих средстава (ако је примењиво)		
3.5 Управљање летом (навигацијски план, рутинске провере горива, система и система против залеђивања)		
3.6 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 4		
4. Долазак и слетање		
4.1 Аеродромска процедура прилаза (само за амфибије)		
4.2 Нормално слетање		
4.3 Слетање без закрилаца		
4.4 Слетање са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине 2.000' или више изнад воде (само за једномоторне авионе)		
4.6 Продужавање на други круг са минималне висине		
4.7. Слетање на мирну воду Слетање на узбуркану воду		
4.8 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 5		
5. Абнормалне и ванредне процедуре (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)		
5.1 Прекинута полетање на прихватљивој брзини		
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само за једномоторне авионе)		
5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само за једномоторне авионе)		
5.4 Симулиране ванредне ситуације: (i) Пожар или дим у току лета (ii) Квар разних система		
5.5 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 6		
6. Симулирани асиметричан лет (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5)		
6.1 Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II</i>)		
6.2 Гашење и покретање мотора (само на <i>ME</i> практичном испиту)		
6.3 Прилаз и продужавање са једним мотором		
6.4 Прилаз и слетање са потпуним заустављањем са једним мотором		
6.5 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		

Ц. Посебни услови за хеликоптере

1. У случају практичног испита или провере стручности за овлашћење за летење на типу и дозволу транспортног пилота (*ATPL*), кандидат мора да положи секције од 1 до 4 и секцију 6 испита или провере (у зависности шта је примењиво). Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

2. У случају провере стручности за овлашћење за инструментално летење (*IR*), кандидат мора да положи секцију 5 провере стручности. У случају да кандидат не положи више од три тачке, он мора поново да полаже целу секцију 5. Кандидат који не положи мање од три тачке мора поново да полаже само те тачке. Ако приликом поновног полагања кандидат не положи било коју тачку или било коју тачку из секције 5 коју је у претходном покушају положио, он мора поново да полаже целокупну проверу стручности.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА

3. Кандидат мора да прикаже способност да:

(а) управља хеликоптером у оквиру његових ограничења;

(б) изводи све маневре координирано и тачно;

(ц) сигурно доноси одлуке и има добро вођење лета;

(д) примењује стечено ваздухопловно знање;

(е) све време управља хеликоптером тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;

(ф) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, ако је примењиво;

(г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је примењиво.

4. Током практичног испита или провере стручности морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси хеликоптера који се користи.

(а) *IFR* ограничења

Висина:

нормалан лет	±100 стопа (<i>ft</i>)
почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+50 стопа (<i>ft</i>) / -0 стопа (<i>ft</i>)
најмања висина снижавања	+50 стопа (<i>ft</i>) / -0 стопа (<i>ft</i>)
Одржавање задате линије пута:	
по радио-навигационом средством	± 5°
прецизни прилаз	пола отклона скале, по азимуту и линији понирања

Курс:

нормалан лет	± 5°
абнормалан лет	± 10°
Брзина:	
са свим моторима у раду	± 5 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+10 чворова (<i>knots</i>) / -5 чворова (<i>knots</i>)

(б) *VFR* ограничења

Висина:

нормалан лет	±100 стопа (<i>ft</i>)
--------------	--------------------------

Курс:

нормалан лет	± 5°
абнормалан лет	± 10°
Брзина:	
са свим моторима у раду	± 10 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+10 чворова (<i>knots</i>) / -5 чворова (<i>knots</i>)
Кретање на земљи (<i>drift</i>):	
<i>T.O.</i> лебдење <i>I.G.E</i>	± 3 стопе (—)
слетање	± 2 стопе (<i>ft</i>) (са 0 стопа (<i>ft</i>) летењем уназад или бочним летењем)

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

ОПШТЕ

5. Следећи симболи означавају:

P = обучен као *PIC* за издавање овлашћења за тип хеликоптера са једним пилотом (*SPH*) или обучен као *PIC* или копилот и као пилот који управља ваздухопловом (*PF*) и пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*) за издавање овлашћења за тип хеликоптера са више пилота (*MPH*).

6. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->)

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

FFS = уређај за потпуно симулирање летења

FTD = тренажер летења

H = хеликоптер

7. Кандидати који желе да обнове или продуже овлашћење за инструментално летење (хеликоптер) – *IR(H)* или прошире права из тог овлашћења на други тип хеликоптера морају да лете тачке означене са звездом (*) у стварним или симулираним инструменталним метеоролошким условима (*IMC*).

8. Процедуре инструменталног летења (секција 5) мора да спроведе само кандидат који жели да обнови или продужи овлашћење за инструментално летење (хеликоптер) - *IR(H)* или да прошири права из тог овлашћења на други тип хеликоптера. У ову сврху може да се користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажер летења (*FTD* 2/3).

9. Слово „*M*” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

10. Уређај за симулирање летења (*FTSD*) се користи за практичну обуку и испит ако је он саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за симулирање летења (*FTSD*) прописана у *Part-OR*;

(ii) квалификације инструктора и испитивача;

(iii) број вежби линијске обуке на уређају за симулирање летења (*FTSD*) на курсу;

(iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима;

(v) летачко искуство под надзором спроведено после издавања овлашћења за летење на новом типу.

ХЕЛИКОПТЕРИ СА ВИШЕ ПИЛОТА

1. Кандидати за практичан испит за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота и дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) морају да лете само секције од 1 до 4 и секцију 6, ако је примењиво.

2. Кандидати за продужење или обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота морају да лете само секције од 1 до 4 и, ако је примењиво, секцију 6.

ХЕЛИКОПТЕРИ СА ЈЕДНИМ/ВИШЕ ПИЛОТА		ПРАКТИЧНА ОБУКА			ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/Процедуре				Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на	Иницијали испитивача по завршетку испита
	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>H</i>		<i>FFS</i> <i>H</i>	
СЕКЦИЈА 1 - Припрема за лет и провере						
1.1 Визуелна провера спољашњости хеликоптера; локација сваког уређаја и сврха провере			<i>P</i>		<i>M</i> (ако је спроведено на хеликоптеру)	
1.2 Преглед пилотске кабине		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција навигацијских и комуникационих фреквенција	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
1.4 Вожење/вожење лебдењем у складу са одобрењем контроле летења или инструктора		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
1.5 Претполетни поступци провере	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету						
2.1 Полетања (различити профили)		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.2 Полетање и слетање на терен под нагибом или са бочним ветром		<i>P</i>	--->			
2.3 Полетање са максималном полетном масом (стварном или симулирано полетање са максималном полетном масом)	<i>P</i>	--->	--->			
2.4 Полетање са симулираним отказом мотора непосредно пре достизања <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.4.1 Полетање са симулираним отказом мотора одмах након достизања <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.5 Пењући и понирући заокрети са вађењем у одређеним курсевима	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.5.1 Леви и десни заокрети нагиба 30°, са променом курса за 180° и 360°; управљање само по инструментима	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.6 Спуштање у ауторотацији	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.6.1 Слетање из ауторотације (само <i>SEH</i>) или враћање снаге мотора		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7 Слетања, различити профили		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7.1 Продужавање или слетање по симулираном отказу мотора пре <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7.2 Слетање по симулираном отказу мотора после <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 3 - Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:						
3. Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:					<i>M</i>	Из ове секције мора да се изабере обавезан минимум од три тачке
3.1 Мотор	<i>P</i>	--->	--->			
3.2 Климатизација (грејање, вентилација)	<i>P</i>	--->	--->			
3.3 Пито/статички систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.4 Систем горива	<i>P</i>	--->	--->			
3.5 Електрични систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.6 Хидраулични систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.7 Команде лета и систем тримовања	<i>P</i>	--->	--->			
3.8 Системи против залеђивања и за разлеђивање	<i>P</i>	--->	--->			
3.9 Аутопилот/уређај за управљање летом	<i>P</i>	--->	--->			
3.10 Уређаји за стабилност лета	<i>P</i>	--->	--->			
3.11 Радар, радио висиномер, транспондер	<i>P</i>	--->	--->			
3.12 Навигацијски систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.13 Стајни трап	<i>P</i>	--->	--->			
3.14 Помоћни извор напајања	<i>P</i>	--->	--->			
3.15 Радио, навигацијска опрема, <i>FMS</i>	<i>P</i>	--->	--->			
СЕКЦИЈА 4 - Поступци у ванредним ситуацијама						
4. Поступци у ванредним ситуацијама					<i>M</i>	Из ове секције мора да се изабере обавезан минимум од три тачке
4.1 Појава пожара (укључујући евакуацију, ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	--->			
4.2 Контрола и уклањање дима	<i>P</i>	--->	--->			
4.3 Разни кварови мотора, гашење и поновно стартовање на безбедној висини	<i>P</i>	--->	--->			
4.4 Избацивање горива (симулирано)	<i>P</i>	--->	--->			
4.5 Отказ репног мотора (ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	--->			
4.5.1 Губитак репног мотора (ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	Хелико-птер може да се не користи за ову вежбу			
4.6 Онеспособљеност члана посаде	<i>P</i>	--->	--->			
4.7 Неисправности редуктора - само <i>MPH</i>	<i>P</i>	--->	--->			
4.8 Остали ванредни поступци као што је наведено у одговарајућем летачком приручнику	<i>P</i>	--->	--->			

СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (морају да се извршавају у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)						
5.1 Инструментално полетање: захтева се прелазак у инструментални лет што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току одлажења	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција <i>ATC</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.3 Процедуре чекања (<i>holding</i>)	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.4 <i>ILS</i> прилази до висине одлуке <i>CAT I</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.4.1 Ручно управљање, без уређаја за управљање летом	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.4.2 Ручно управљање, са уређајем за управљање летом	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.4.3 Са упареним аутопилотом	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.4.4 Ручно, са симулираним отказом једног мотора (Симулација отказа мотора у току завршног прилаза, пре преласка спољног маркера (<i>OM</i>) до слетања или током целог прекинутог прилаза)	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.5 Непрецизни прилаз до минималне висине снижавања <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.6 Процедура прекинутог прилаза са свим моторима у раду по достизању минималне висине одлуке <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.6.1 Остале процедуре прекинутог прилаза	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.6.2 Процедура прекинутог прилаза са симулираним отказом једног мотора по достизању минималне висине <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>				<i>M*</i>	
5.7 Ауторотација у <i>IMC</i> условима са поновним постављањем пуне снаге	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.8 Вађење из неправилних положаја	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
СЕКЦИЈА 6 - Употреба додатне опреме						
6. Употреба додатне опреме	<i>P</i>	---	---			

Д. Посебни услови за категорије ваздухоплова са вертикалним узлетањем

1. У случају практичног испита или провере стручности за овлашћење за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем, кандидат мора да положи секције од 1 до 5 и секцију 6 испита или провере (у зависности шта је примењиво). Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА

2. Кандидат мора да прикаже способност да:

- (а) управља ваздухопловом са вертикалним узлетањем у оквиру његових ограничења;
- (б) изводи све маневре координирано и тачно;
- (ц) сигурно доноси одлуке и има добро ваздухопловно понашање;
- (д) примењује стечено ваздухопловно знање;
- (е) све време управља ваздухопловом са вертикалним узлетањем тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;
- (ф) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, ако је примењиво;
- (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је примењиво.

3. Током практичног испита или провере стручности морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси ваздухоплова са вертикалним узлетањем који се користи.

- (а) *IFR* ограничења

Висина:
нормалан лет ±100 стопа (*ft*)
почетак процедуре прекинутог при- +50 стопа (*ft*) / -0 стопа (*ft*)
лаза на висини одлуке

најмања висина снижавања +50 стопа (*ft*) / -0 стопа (*ft*)
Одржавање задате линије пута:
по радио-навигационом средству ± 5°
прецизни прилаз пола отклона скале, по ази-
муту и линији понирања

Курс:
нормалан лет ± 5°
абнормалан лет ± 10°
Брзина:
са свим моторима у раду ± 10 чворова (*knots*)
са симулираним отказом мотора + 10 чворова (*knots*) / -5
чворова (*knots*)

(б) *VFR* ограничења

Висина:
нормалан лет ±100 стопа (*ft*)
Курс:
нормалан лет ± 5°
абнормалан лет ± 10°
Брзина:
са свим моторима у раду ± 10 чворова (*knots*)
са симулираним отказом мотора + 10 чворова (*knots*) / -5
чворова (*knots*)

Drift на земљи:
T.O. лебдење *I.G.E* ± 3 стопе (*ft*)
Слетање ± 2 стопе (*ft*) (са 0 стопа (*ft*)
летењем уназад или боч-
ним летењем)

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Следећи симболи означавају:

P = обучен као *PIC* или копилот и као пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*) за издавање овлашћења за тип како је примењиво.

5. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (--->).

6. Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему:

FFS = уређај за потпуно симулирање летења

FTD = тренажер летења

OTD = други уређаји за обуку

PL = ваздухоплов са вертикалним узлетањем

(а) Кандидати за практичан испит за издавање овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем морају да положе секције од 1 до 5 и, ако је примењиво, секцију 6.

(б) Кандидати који желе да продуже или обнове овлашћење за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем морају да положе секције од 1 до 5 и, ако је примењиво, секције 6 и/или 7.

(ц) Тачке означене са звездом (*) морају да се лете само на основу инструмената. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности, овлашћење за летење на типу се ограничава само на *VFR*.

7. Слово „*M*” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

8. Уређај за симулирање летења (*FSTD*) се користи за практичну обуку и испит ако је он саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за симулирање летења (*FSTD*) прописана у *Part-OR*;

(ii) квалификације инструктора.

ВАЗДУХОПЛОВИ СА ВЕРТИКАЛНИМ УЗЛЕТАЊЕМ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
Маневри/Процедуре					Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на	Иницијали испитивача по завршетку испита
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS	
						PL	
СЕКЦИЈА 1 - Припрема за лет и провере							
1.1 Визуелна провера спољашњости ваздухоплова са вертикалним узлетањем; локација сваког уређаја и сврха провере				P			
1.2 Преглед пилотске кабине	P	---	---	---			
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција навигацијских и комуникационих фреквенција	P	---	---	---		M	
1.4 Вожење у складу са одобрењем контроле летења или инструктора		P	---	---			
1.5 Претполетни поступци провере укључујући проверу снаге	P	---	---	---		M	
СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету							
2.1 Нормални VFR профили полетања; Поступци на полетно-слетној стази (STOL и VTOL) укључујући бочни ветар Уздигнути хелипорти Хелипорти на земљи		P	---	---		M	
2.2 Полетање са максималном полетном масом (стварном или симулирано полетање са максималном полетном масом)		P	---				
2.3.1 Прекинуто полетање; Током поступака на полетно-слетној стази Током поступака на уздигнутом хелипорту Током поступака на хелипорту на земљи		P	---			M	
2.3.2 Полетање са симулираним отказом мотора након преласка тачке одлуке; Током поступака на полетно-слетној стази Током поступака на уздигнутом хелипорту Током поступака на хелипорту на земљи		P	---			M	
2.4 Спуштање у ауторотацији у моду хеликоптера на земљи (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)	P	---	---			M само FFS	
2.4.1 Спуштање у бочној ротацији у моду авиона (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)		P	---			M само FFS	
2.5 Нормални VFR профили слетања; Поступци на полетно-слетној стази (STOL и VTOL) Уздигнути хелипорти Хелипорти на земљи		P	---	---		M	
2.5.1 Слетање са симулираним отказом мотора након преласка тачке одлуке; Током поступака на полетно-слетној стази Током поступака на уздигнутом хелипорту Током поступака на хелипорту на земљи							
2.6 Продужавање или слетање по симулираном отказу мотора пре достизања тачке одлуке		P	---			M	
СЕКЦИЈА 3 - Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:							
3. Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система (може да се спроведе на FSTD ако је квалификован за вежбу):						M	Из ове секције мора да се изабере обавезан минимум од три тачке
3.1 Мотор	P	---	---				
3.2 Пресуризација и климатизација (грејање, вентилација)	P	---	---				
3.3 Пито/статички систем	P	---	---				
3.4 Систем горива	P	---	---				
3.5 Електрични систем	P	---	---				
3.6 Хидраулични систем	P	---	---				
3.7 Команде лета и систем тримовања	P	---	---				

3.8 Системи против залеђивања и за разлеђивање, грејање ветробрана (ако постоји)	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.9 Аутопилот/ уређај за управљање летом	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.10 Уређај за упозорење на или за избегавање губитка узгона и уређаја за повећање стабилности	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер, систем упозоравања о близини земље (ако постоји)	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.12 Стајни трап	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.13 Помоћни извор напајања								
3.14 Радио, навигацијска опрема, <i>FMS</i>	<i>P</i>	---	>	---	>			
3.15 Систем закрилаца	<i>P</i>	---	>	---	>			
СЕКЦИЈА 4 - Поступци у ванредним ситуацијама								
4. Поступци у ванредним ситуацијама (може да се спроведе на <i>FSTD</i> ако је квалификован за вежбу)							<i>M</i>	Из ове секције се мора изабрати обавезан минимум од три тачке
4.1 Противпожарне вежбе, нпр. пожар мотора, <i>APU</i> , кабине, теретног одељка, пилотске кабине, структуре, пожар електроинсталације, укључујући вежбе евакуације (ако је примењиво)	<i>P</i>	---	>	---	>			
4.2 Неутралисање и отклањање дима	<i>P</i>	---	>	---	>			
4.3 Отказ мотора, гашење мотора и поновни старт (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу) укључујући <i>OEI</i> прелазак са мода хеликоптера на мод авиона и обрнуто	<i>P</i>	---	>	---	>		само <i>FFS</i>	
4.4 Избацивање горива (симулирано, ако је могуће)	<i>P</i>	---	>	---	>			
4.5 Смицање ветра на полетању и слетању (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)				<i>P</i>			само <i>FFS</i>	
4.6 Симулирани отказ система за притисак у кабини/ Понирање у случају губитка притиска у кабини (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)	<i>P</i>	---	>	---	>		само <i>FFS</i>	
4.7 <i>ACAS</i> догађај (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)	<i>P</i>	---	>	---	>		само <i>FFS</i>	
4.8 Онеспособљеност члана летачке посаде	<i>P</i>	---	>	---	>			
4.9 Неисправности редуктора	<i>P</i>	---	>	---	>		само <i>FFS</i>	
4.10 Вађење из превлачења (са или без снаге) или након активирања уређаја за упозоравање о губитку узгона у конфигурацији за пењање, крстарење и прилаз (ваздухоплов не мора да се користи за ову вежбу)	<i>P</i>	---	>	---	>		само <i>FFS</i>	
4.11 Остали ванредни поступци као што је наведено у одговарајућем летачком приручнику	<i>P</i>	---	>	---	>			
СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (морају да се извршавају у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)								
5.1 Инструментално полетање: захтева се прелазак у инструментални лет што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току одлажења након тачке одлуке	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i>	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција <i>ATC</i>	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i>	
5.3 Процедуре круга чекања	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.4 Прецизни прилаз до висине одлуке не мање од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>)	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.4.1 Ручно управљање, без уређаја за управљање летом	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i> (само практичан испит)	
5.4.2 Ручно управљање, са уређајем за управљање летом	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.4.3 Са употребом аутопилота	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.4.4 Ручно, са симулираним отказом једног мотора; симулација отказа мотора у току завршног прилаза, пре преласка спољног маркера (<i>OM</i>) до слетања или током целе процедуре прекинутог прилаза	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i>	
5.5 Непрецизни прилаз до минималне висине снижавања <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i>	
5.6 Процедура прекинутог прилаза са свим моторима у раду по достизању минималне висине одлуке <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.6.1 Остале процедуре прекинутог прилаза	<i>P*</i>	-->	*	->	*			
5.6.2 Процедура прекинутог прилаза са симулираним отказом једног мотора по достизању минималне висине одлуке <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>						<i>M*</i>	
5.7 Ауторотација у <i>IMC</i> условима са поновним постизањем пуне снаге	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i> само <i>FFS</i>	
5.8 Вађење из неправилних положаја (зависи од квалитета <i>FFS</i>)	<i>P*</i>	-->	*	->	*		<i>M*</i>	

СЕКЦИЈА 6 - Додатно овлашћење за квалификацију за тип за инструментални прилаз до висине одлуке мање од 60 m (200 ft) (CAT II/III).							
6. Додатно овлашћење за квалификацију за тип за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60 m (200 ft) (CAT II/III). Следећи маневри и процедуре су минимални захтеви обуке да би се дозволили инструментални прилази до <i>DH</i> ниже од 60 m (200 ft). За време следећих инструменталних прилаза и процедура непрецизног прилаза сва авионска опрема захтевана за сертификавање типа за инструментални прилаз до <i>DH</i> или ниже од 60 m (200 ft) мора да буде коришћена							
6.1 Прекинуто полетање на минималној дозвољеној <i>RVR</i>		<i>P</i>	--->			<i>M*</i>	
6.2 <i>ILS</i> прилази: у симулираним инструменталним условима лета до прописане <i>DH</i> , користећи систем вођења у лету. Стандардне процедуре координације посаде (<i>SOP</i>) морају да буду надгледане.		<i>P</i>	--->	--->		<i>M*</i>	
6.3 Продужавање након прилаза као што је показано у 6.2 по достизању <i>DH</i> . Обука такође мора да укључује одлазак у процедуру продужавања због (симулирано) недовољне <i>RVR</i> , удара ветра, одступање авионске опреме у односу на лимите прилаза и отказ земаљске/авио опреме пре достизања <i>DH</i> и одлазак у процедуру прилажења са симулираним отказом авио опреме.		<i>P</i>	--->	--->		<i>M*</i>	
6.4 Слетање(а) са визуелном референцом установљеном на <i>DH</i> након инструменталног прилаза. У зависности од специфичног система за вођење у лету, може да се изврши аутоматско слетање.		<i>P</i>	--->			<i>M*</i>	
СЕКЦИЈА 7 - Додатна опрема							
7. Употреба додатне опреме		<i>P</i>	--->	--->			

Е. Посебни услови за категорије ваздушних бродова

1. У случају практичног испита или провере стручности за овлашћење за летење на типу ваздушног брода, кандидат мора да положи секције од 1 до 5 и секцију 6 (у зависности шта је примењиво) испита или провере. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да положи те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА

2. Кандидат мора да прикаже способност да:

- (i) управља ваздухопловом са вертикалним узлетањем у оквиру његових ограничења;
- (ii) изводи све маневре координирано и тачно;
- (iii) сигурно доноси одлуке и има добро ваздухопловно понашање;
- (iv) примењује стечено ваздухопловно знање;
- (v) све време управља ваздушним бродом тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;
- (vi) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде;
- (vii) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде.

3. Током практичног испита или провере стручности морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских квалитета и перформанси ваздушног брода који се користи.

(a) *IFR* ограничења

Висина:	
нормалан лет	± 100 стопа (<i>ft</i>)
почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+ 50 стопа(<i>ft</i>) / - 0 стопа (<i>ft</i>)
најмања висина снижавања	+ 50 стопа(<i>ft</i>) / -0 стопа (<i>ft</i>)
Одржавање задате линије пута:	
по радио-навигационом средству	± 5°
прецизни прилаз	пола одклона скале, по азимуту и линији понирања

Курс:	
нормалан лет	± 5°
абнормалан лет	± 10°
(б) <i>VFR</i> ограничења	
Висина:	
нормалан лет	± 100 стопа (<i>ft</i>)
Курс:	
нормалан лет	± 5°
абнормалан лет	± 10°

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Следећи симболи означавају:

P = обучен као *PIC* или као копилот и као пилот који управља ваздухопловом (*PF*) и као пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*) за издавање овлашћења за тип, како је примењиво.

5. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (-->).

6. Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

FFS = уређај за потпуно симулирање летења

FTD = тренажер летења

OTD = други уређаји за обуку

As = ваздушни брод

(a) Кандидати за практичан испит за издавање овлашћења за летење на типу ваздушног брода морају да положи секције од 1 до 5 и, ако је примењиво, секцију 6.

(б) Кандидати који желе да продуже или обнове овлашћење за летење на типу ваздушног брода морају да положи секције од 1 до 5 и, ако је примењиво, секцију 6.

(ц) Тачке означене са звездицом (*) морају да се лете само на основу инструмената. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности, овлашћење за летење на типу се ограничава само на правила визуелног летења (*VFR*).

7. Слово „*M*“ у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

8. Уређај за симулирање летења (*FSTD*) се користи за практичну обуку и испит ако је он саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за симулирање летења (*FSTD*) прописана у *Part-OR*;

(ii) квалификације инструктора.

КАТЕГОРИЈА ВАЗДУШНОГ БРОДА	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ			
	Маневри/Процедуре	OTD	FTD	FFS	As	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на	Иницијали испитивача по завршетку испита
							FFS	
СЕКЦИЈА 1 - Припрема за лет и провере								
1.1 Претполетни преглед				P				
1.2 Преглед пилотске кабине	P	---	>	---	>			
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција навигацијских и комуникационих фреквенција		P	---	>	---		M	
1.4 Off mast процедуре и маневрисање на земљи			P	---	>		M	
1.5 Претполетне процедуре и провере	P	---	>	---	>		M	
СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету								
2.1 Нормални VFR профил полетања			P	---	>		M	
2.2 Полетање са симулираним отказом мотора			P	---	>		M	
2.3 Полетање са тежином > 0 (Heavy T/O)			P	---	>			
2.4 Полетање са тежином < 0 (Light T/O)			P	---	>			
2.5 Процедура нормалног пењања			P	---	>			
2.6 Пењање до висине по притиску			P	---	>			
2.7 Препознавање висине по притиску			P	---	>			
2.8 Лет на или близу висине по притиску			P	---	>		M	
2.9 Нормално спуштање и прилаз			P	---	>			
2.10 Нормални VFR профил слетања			P	---	>		M	
2.11 Полетање са тежином > 0 (Heavy Ldg.)			P	---	>		M	
2.12 Полетање са тежином < 0 (Light Ldg.)			P	---	>		M	
Намерно остављено празно								
СЕКЦИЈА 3 - Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:								
3. Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система (може да се спроведе на FSTD ако је квалификован за вежбу):							M	Из ове секције треба изабрати обавезан минимум од три тачке
3.1 Мотор	P	---	>	---	>	---		
3.2 Пресуризација енvelope	P	---	>	---	>	---		
3.3 Пито/статички систем	P	---	>	---	>	---		
3.4 Систем горива	P	---	>	---	>	---		
3.5 Електрични систем	P	---	>	---	>	---		
3.6 Хидраулични систем	P	---	>	---	>	---		
3.7 Команде лета и систем тримовања	P	---	>	---	>	---		
3.8 Системи балона	P	---	>	---	>	---		
3.9 Аутопилот/ уређај за управљање летом	P	---	>	---	>	---		
3.10 Уређај за одржавање стабилности	P	---	>	---	>	---		
3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер, систем упозоравања о близини земље (ако постоји)	P	---	>	---	>	---		
3.12 Стајни трап	P	---	>	---	>	---		
3.13 Помоћни извор напајања	P	---	>	---	>	---		
3.14 Радио, навигацијска опрема и FMS	P	---	>	---	>	---		
Намерно остављено празно								
СЕКЦИЈА 4 - Поступци у ванредним ситуацијама								
4. Поступци у ванредним ситуацијама (може да се спроведе на FSTD ако је квалификован за вежбу)							M	Из ове секције треба изабрати обавезан минимум од три тачке
4.1 Противпожарне вежбе, нпр. пожар мотора, APU, кабине, теретног одељка, пилотске кабине, структуре, пожар електро-инсталације, укључујући вежбе евакуације (ако је примењиво)	P	---	>	---	>	---		
4.2 Неутралисање и отклањање дима	P	---	>	---	>	---		
4.3 Отказ мотора, гашење мотора и поновни старт	P	---	>	---	>	---		
У одређеним фазама лета, укључити отказ више мотора								
4.4 Онеспособљеност члана летачке посаде	P	---	>	---	>	---		
4.5 Неисправности редуктора	P	---	>	---	>	---	само FFS	
4.6 Остали ванредни поступци као што је наведено у одговарајућем летачком приручнику	P	---	>	---	>	---		
СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (морају да се извршавају у IMC или симулираним IMC)								
5.1 Инструментално полетање: захтева се прелазак у инструментални лет што је пре могуће након полетања	P*	-->*	->*	-->*				
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току одлажења	P*	-->*	->*	-->*			M*	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција ATC	P*	-->*	->*	-->*			M*	
5.3 Процедуре круга чекања	P*	-->*	->*	-->*				

5.4 Прецизни прилаз до висине одлуке не мање од 60 m (200 ft)	P*	-->*	->*	-->*			
5.4.1 Ручно управљање, без уређаја за управљање летом	P*	-->*	->*	-->*		M*	(само практичан испит)
5.4.2 Ручно управљање, са уређајем за управљање летом	P*	-->*	->*	-->*			
5.4.3 Са употребом аутопилота	P*	-->*	->*	-->*			
5.4.4 Ручно, са симулираним отказом једног мотора; симулација отказа мотора у току завршног прилаза, пре преласка спољног маркера (OM) до сле-тања или током целе процедуре прекинутог прилаза	P*	-->*	->*	-->*		M*	
5.5 Непрецизни прилаз до минималне висине сни-жавања MDA/H	P*	-->*	->*	-->*		M*	
5.6 Процедура прекинутог прилаза са свим мотори-ма у раду по достизању DA/DH или MDA/MDH	P*	-->*	->*	-->*			
5.6.1 Остале процедуре прекинутог прилаза	P*	-->*	->*	-->*			
5.6.2 Процедура прекинутог прилаза са симулира-ним отказом једног мотора по достизању минимал-не висине одлуке DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.8 Вађење из неправилних положаја (зависи од квалитета FFS)	P*	-->*	->*	-->*		M*	
СЕКЦИЈА 6 - Додатно овлашћење за квалификацију за тип за инструментални прилаз до висине одлуке мање од 60 m (200 ft) (CAT II/III).							
6. Додатно овлашћење за квалификацију за тип за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 60 m (200 ft) (CAT II/III). Следећи маневри и процедуре су минимални захте-ви обуке да би се дозволили инструментални при-лази до DH ниже од 60 m (200 ft). За време следећих инструменталних прилаза и процедура непрециз-ног прилаза сва авионска опрема захтевана за сер-тификовање типа за инструментални прилаз до DH или ниже од 60 m (200 ft) мора да буде коришћена.							
6.1 Прекинуто полетање на минималној дозвољеној RVR		P	----			M*	
6.2 ILS прилази У симулираним инструменталним условима лета до прописане DH, користећи систем вођења у лету. Стандардне процедуре координације посаде (SOP) морају да буду надгледане.		P	----			M*	
6.3 Продужавање након прилаза као што је показа-но у 6.2 по достизању DH. Обука такође мора да укључује одлазак у процеду-ру продужавања због (симулирано) недовољне RVR, удара ветра, одступање авионске опреме у односу на лимите прилаза и отказ земаљске/авио опреме пре достизања DH и одлазак у процедуру прила-жења са симулираним отказом авио опреме.		P	----			M*	
6.4 Слетање(а) Са визуелном референцом установљеном на DH након инструменталног прилаза. У зависности од специфичног система за вођење у лету, може да се изврши аутоматско слетање.		P	----			M*	
СЕКЦИЈА 7 - Додатна опрема							
7. Употреба додатне опреме		P	----				

АНЕКС II

УСЛОВИ ЗА КОНВЕРЗИЈУ ВАЖЕЋЕ НАЦИОНАЛНЕ ДОЗВОЛЕ И ОВЛАШЋЕЊА ЗА АВИОНЕ И ХЕЛИКОПТЕРЕ

А. АВИОНИ

1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица у складу са својим националним прописима се конвертује у *Part-FCL* дозволу ако кандидат испуни следеће услове:

(а) за дозволу транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*) и професионалног пилота авиона (*CPL(A)*), има извршену проверу стручно-сти за продужење овлашћења за летење на типу/класи и овлашћења за инструментално летење према захтевима датим у *Part-FCL*, који се односе на права имаоца дозволе;

(б) покаже познавање одговарајућих делова *Part-OPS* и *Part-FCL*;

(ц) покаже задовољавајуће знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;

(д) испуњава захтеве приказане у табели испод:

Национална дозвола коју поседује	Укупни сати налета	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> дозволу и ограничење (ако је примењиво)	Укидање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 као <i>PIC</i> на авионима са више пилота	нема	<i>ATPL(A)</i>	Не примењује се	(а)
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 на авионима са више пилота	нема	као у (ц) (4)	као у (ц) (5)	(б)

<i>ATPL(A)</i>	> 500 на авионима са више пилота	Показати познавање перформанси и планирања летења према захтевима датим у <i>FCL.515</i>	<i>ATPL(A)</i> са овлашћењем за летење на типу са ограничењем „само као копипилот“	Показати способност да лети у својству <i>PIC</i> као што се захтева у Додатку 9 на <i>Part-FCL</i>	(ц)
<i>CPL/IR(A)</i> и положен <i>ICAO ATPL</i> теоријски испит у држави чланици која је издавалац дозволе		(i) показати познавање планирања летења и перформанси према захтевима из <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615</i> (б) (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720A</i> (ц)	<i>CPL/IR(A)</i> са уписаном теоријом <i>ATPL</i>	Не примењује се	(д)
<i>CPL/IR(A)</i>	> 500 на авионима са више пилота, или више од 500 сати у операцијама са више пилота на авиону са једним пилотом <i>CS-23</i> регионална (<i>commuter</i>) категорија или еквивалент у складу са захтевима из <i>Part-OPS</i> за јавни авио-превоз	(i) положен теоријски испит за <i>ATPL(A)</i> у држави чланици која је издавалац дозволе (*) (ii) испунити остале услове из <i>FCL.720A</i> (ц)	<i>CPL/IR(A)</i> са уписаном теоријом <i>ATPL</i>	Не примењује се	(е)
<i>CPL/IR(A)</i>	> 500 као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	нема	<i>CPL/IR(A)</i> са овлашћењем за летење на типу/класи и са ограничењем за авионе са једним пилотом		(ф)
<i>CPL/IR(A)</i>	< 500 као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	Показати познавање перформанси и планирања летења за ниво <i>CPL/IR</i>	као (4) (ф)	Стицање овлашћења за летење на типу у саставу вишечлане посаде у складу са <i>Part-FCL</i>	(г)
<i>CPL(A)</i>	> 500 као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	Овлашћење за ноћно летење, ако је примењиво	<i>CPL(A)</i> са овлашћењем за летење на типу/класи и ограничењем за авионе са једним пилотом		(х)
<i>CPL(A)</i>	< 500 као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	(i) Овлашћење за ноћно летење, ако је примењиво; (ii) Показати познавање планирања летења и перформанси према захтевима <i>FCL.310</i>	као у (4) (х)		(и)
<i>PPL/IR(A)</i>	≥ 75 у складу са <i>IFR</i>	Овлашћење за ноћно летење ако оно није саставни део овлашћења за инструментално летење	<i>PPL/IR(A)</i> (<i>IR</i> ограничен на <i>PPL</i>)	Показати познавање планирања летења и перформанси према условима из <i>FCL.615</i> (б)	(ј)
<i>PPL(A)</i>	≥ 70 на авионима	Показати способност коришћења радио- навигацијских средстава	<i>PPL(A)</i>		(к)

(*) Имаоци *CPL* дозволе који имају овлашћење за летење на типу авиона са више пилота не морају да полажу теоријски испит за издавање *ATPL(A)* док лете на истом типу авиона, али им се не признаје *ATPL(A)* теорија за издавање *Part-FCL* дозволе. Ако захтевају овлашћење за други тип авиона са више пилота, морају да испуне захтеве наведене у колони (3), ред (е) (i) у табели изнад.

2. Сертификати инструктора

Сертификат инструктора који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће замењен *Part-FCL* сертификатом инструктора ако кандидат испуњава следеће захтеве:

Национални сертификат (овлашћење) или права која поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)</i>	према захтевима из <i>Part-FCL</i> за одговарајући сертификат	Није примењиво	<i>FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)</i>

3. SFI Сертификати инструктора летења на уређају за симулирано летење

Сертификат инструктора летења на уређајима за симулирано летење (*SFI*) који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће конвертован у *Part-FCL* сертификат ако ималац испуњава следеће захтеве:

Национални сертификат (овлашћење) или права која поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>SFI(A)</i>	> 1.500 сати као пилот на авиону са више пилота	(i) има или је имао <i>CPL</i> , <i>MPL</i> или <i>ATPL</i> издату од стране државе чланице (ii) успешно завршена обука на симулатору за одређен тип авиона укључујући и <i>MCC</i>	<i>SFI(A)</i>
<i>SFI(A)</i>	три године претходног искуства као <i>SFI</i>	успешно завршена обука на симулатору за одређен тип авиона укључујући и <i>MCC</i>	<i>SFI(A)</i>

Конверзија важи највише три године. Продужење ће зависити од испуњавања релевантних захтева који су прописани у *Part-FCL*.

4. STI Сертификат инструктора на тренажеру

Сертификат инструктора на тренажеру (*STI*) који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима може да се конвертује у *Part-FCL* сертификат ако ималац испуњава захтеве наведене у табели испод:

Национални сертификат (овлашћење) или права која поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>STI(A)</i>	> 500 сати као пилот на <i>SPA</i>	(i) има или је имао Дозволу пилота коју је издала држава чланица (ii) завршена провера стручности у складу са Додатком 9 <i>Part-FCL</i> на одговарајућем <i>FSTD</i> за намеравану обуку	<i>STI(A)</i>
<i>STI(A)</i>	три године претходног искуства као <i>STI</i>	завршена провера стручности у складу са Додатком 9 <i>Part-FCL</i> на одговарајућем <i>FSTD</i> за намеравану обуку	<i>STI(A)</i>

Продужење сертификата зависи од испуњавања релевантних захтева који су прописани у *Part-FCL*.

Б. ХЕЛИКОПТЕРИ

1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће конвертована у *Part-FCL* дозволу под условом да кандидат испуњава следеће захтеве:

- (а) има извршену проверу стручности за продужење овлашћења за летење на типу и овлашћења за инструментално летење према захтевима датим у *Part-FCL*, који се односе на права имаоца дозволе;
- (б) покаже познавање одговарајућих делова из *Part-OPS* и *Part-FCL*;
- (ц) покаже задовољавајуће знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (д) испуњава захтеве приказане у табели испод:

Национална дозвола коју поседује	Укупни сати налета	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> дозволу и ограничења (<i>где је примењиво</i>)	Укидање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR(H)</i>	> 1.000 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са више пилота	нема	<i>ATPL(H)</i> и <i>IR</i>	Не примењује се	(а)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR(H)</i> права	> 1.000 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са више пилота	нема	<i>ATPL(H)</i>		(б)
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR(H)</i>	> 1.000 на хеликоптерима са више пилота	нема	<i>ATPL(H)</i> и <i>IR</i> са овлашћењем за летење на типу ограниченим на вршење дужности копилота	Показати способност да делује као <i>PIC</i> као што захтева Додатак 9 <i>Part-FCL</i>	(ц)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR(H)</i> права	> 1.000 на хеликоптерима са више пилота	нема	<i>ATPL(H)</i> са овлашћењем за летење на типу ограниченим на вршење дужности копилота	Показати способност да делује као <i>PIC</i> као што захтева Додатак 9 <i>Part-FCL</i>	(д)
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR(H)</i>	> 500 на хеликоптерима са више пилота	Показати познавање планирања летења и перформанси према захтевима из <i>FCL.515</i> и <i>FCL.615</i> (б)	као у (4) (ц)	као у (5) (ц)	(е)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR(H)</i> права	> 500 на хеликоптерима са више пилота	као (3) (е)	као у (4) (д)	као у (5) (д)	(ф)
<i>CPL/IR(H)</i> и завршен <i>ICAO ATPL(H)</i> теоријски испит у држави чланици издавања дозволе		(i) показати познавање планирања летења и перформанси према захтевима из <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615</i> (б) (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.H</i> (б)	<i>CPL/IR(H)</i> са уписаним <i>ATPL(H)</i> , теоријским испитом за, под условом да је <i>ICAO ATPL(H)</i> теоријски испит оцењен као <i>ATPL</i> ниво у оквиру <i>Part-FCL</i>	Не примењује се	(г)
<i>CPL/IR(H)</i>	> 500 сати на хеликоптерима са више пилота	(i) положити испит за <i>ATPL(H)</i> <i>Part-FCL</i> у држави чланици издаваоцу дозволе (*) (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.H</i> (б)	<i>CPL/IR(H)</i> са уписаним <i>Part-FCL</i> теоријским испитом <i>ATPL(H)</i>	Не примењује се	(х)
<i>CPL/IR(H)</i>	> 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	нема	<i>CPL/IR(H)</i> са овлашћењем за летење на типу ограниченим на хеликоптере са једним пилотом		(и)
<i>CPL/IR(H)</i>	< 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Пред ваздухопловним властима показати познавање планирања летења и перформанси према захтевима из <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615</i> (б)	као (4) (и)	Стицање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота у складу са <i>Part-FCL</i>	(ј)
<i>CPL(H)</i>	> 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	овлашћење за ноћно летење	<i>CPL(H)</i> са овлашћењем за летење на типу, ограниченим на хеликоптере са једним пилотом		(к)
<i>CPL(H)</i>	< 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	овлашћење за ноћно летење, Пред ваздухопловним властима показати познавање планирања летења и перформанси према условима из <i>FCL.310</i>	као у (4) (к)		(л)
<i>CPL(H)</i> без овлашћења за летење ноћу	> 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом		Као у (4) (к) и ограничено на операције дању у <i>VFR</i>	Стицање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота у складу са <i>Part-FCL</i> и овлашћења за летење ноћу	(м)
<i>CPL(H)</i> без овлашћења за летење ноћу	< 500 као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Показати познавање планирања летења и перформанси према условима из <i>FCL.310</i>	Као у (4) (к) и ограничено на <i>VFR</i> летове дању		(н)
<i>PPL/IR(H)</i>	≥ 75 у складу са <i>IFR</i>	Овлашћење за ноћно летење; ако оно није саставни део овлашћења за инструментално летење	<i>PPL/IR(H)</i> (<i>IR</i> ограничен на <i>PPL</i>)	Показати познавање планирања летења и перформанси према условима из <i>FCL.615</i> (б)	(о)
<i>PPL(H)</i>	≥ 75 на хеликоптерима	Показати способност коришћења радио-навигацијских средстава	<i>PPL(H)</i>		(п)

(*) Имаоци *CPL* дозволе који већ имају овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота не морају да полажу теоријски испит за издавање *ATPL(H)* дозволе док лете на истом типу хеликоптера, али им се не признаје теоријски испит *ATPL(H)* за издавање *Part-FCL* дозволе. Ако захтевају овлашћење за други тип хеликоптера са више пилота, морају да испуне захтеве наведене у колони (3), ред (х) (i) у табели изнад.

2. Сертификати инструктора

Сертификат инструктора који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће конвертован у *Part-FCL* сертификат ако кандидат испуњава следеће захтеве:

Национални сертификат односно овлашћење које поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>FI(H)/IRI(H)/TRI(H)</i>	према захтевима из <i>Part-FCL</i> за одговарајући сертификат		<i>FI(H)/IRI(H)/TRI(H)</i> (*)

Продужење сертификата зависи од испуњавања релевантних захтева који су прописани у *Part-FCL*.

3. SFI Сертификати инструктора летења на уређајима за симулирано летење

Сертификат инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*) који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће конвертован у *Part-FCL* сертификат ако ималац испуњава следеће захтеве:

Национални сертификат односно овлашћење које поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>SFI(H)</i>	> 1.000 сати као пилот на хеликоптеру са више пилота	(i) има или је имао <i>CPL</i> , <i>MPL</i> или <i>ATPL</i> дозволу издату од стране државе чланице (ii) завршена обука на симулатору за одређен тип укључујући <i>MCC</i>	<i>SFI(H)</i>
<i>SFI(H)</i>	три године претходног искуства као <i>SFI</i>	завршена обука на симулатору за одређен тип авиона укључујући и <i>MCC</i>	<i>SFI(H)</i>

Продужење сертификата зависи од испуњавања релевантних захтева који су прописани у *Part-FCL*.

4. STI Сертификат инструктора на тренажеру

Сертификат инструктора на тренажеру (*STI*) који је издала држава чланица у складу са својим националним прописима биће конвертован у *Part-FCL* сертификат ако ималац испуњава захтеве наведене у табели испод:

Национални сертификат односно овлашћење које поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за <i>Part-FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>STI(H)</i>	> 500 сати као пилот на хеликоптеру са једним пилотом	(i) има или је имао дозволу пилота издату од стране државе чланице (ii) завршена провера стручности у складу са Додатком 9 <i>Part-FCL</i> на одговарајућем <i>FSTD</i> за намеравану обуку	<i>STI(H)</i>
<i>STI(H)</i>	три године претходног искуства као <i>STI</i>	завршена провера стручности у складу са Додатком 9 <i>Part-FCL</i> на одговарајућем <i>FSTD</i> за намеравану обуку	<i>STI(A)</i>

Продужење сертификата зависи од испуњавања релевантних захтева који су прописани у *Part-FCL*.

АНЕКС III

УСЛОВИ ЗА ПРИХВАТАЊЕ ДОЗВОЛА ИЗДАТИХ ОД СТРАНЕ ИЛИ У ИМЕ ТРЕЋИХ ДРЖАВА

А. ВАЛИДАЦИЈА ДОЗВОЛА

Опште

1. Имаоци пилотских дозвола које је издала трећа држава (која није држава чланица) у складу са захтевима наведеним у Анексу 1 Чикашке конвенције, могу да поднесу захтев за валидацију (привремено прихватање) таквих дозвола надлежној ваздухопловној власти државе чланице.

Пилоти подносе захтев за валидацију дозволе надлежној ваздухопловној власти државе чланице у којој бораве или у којој су постављени или, ако не бораве на територији државе чланице, надлежној ваздухопловној власти државе у којој има седиште оператер за кога лете или намеравају да лете.

2. Период валидације дозволе не може да буде дужи од једне године, под условом да основна дозвола остане важећа.

Овај период може да буде продужен само једном од стране надлежне ваздухопловне власти која је издала валидацију када је, током периода прихватања, пилот поднео захтев или похађа обуку за издавање дозволе у складу са *Part-FCL*. Ово продужење ће обухватити период времена неопходног за издавање дозволе у складу са *Part-FCL*.

Имаоци дозволе коју је прихватила држава чланица користе своја права у складу са захтевима наведеним у *Part-FCL*.

Пилотске дозволе за јавни авио-превоз и друге комерцијалне активности

3. У случају пилотских дозвола у јавном авио-превозу и другим комерцијалним активностима, ималац дозволе мора да испуни следеће захтеве:

- (а) Испуни, у виду практичног испита на типу/класи авиона, услове за продужење важења овлашћења из *Part-FCL*, који одговарају правима из дозволе коју поседује;
- (б) пред ваздухопловним властима покаже знање из одговарајућих делова *Part-OPS* и *Part-FCL*;
- (ц) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (д) поседује важеће лекарско уверење класе 1, издато у складу са *Part-Medical*;
- (е) у случају авиона, испуни услове у погледу искуства наведене у следећој табели:

Дозвола коју има	Укупни сати налета	Права	
(1)	(2)	(3)	
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 сати летења као вођа ваздухоплова на авионима са више пилота	Јавни авио-превоз на авионима са више пилота као <i>PIC</i>	(а)
<i>ATPL(A)</i> или <i>CPL(A)/IR*</i>	> 1.500 сати летења као <i>PIC</i> или копилот на авионима са више пилота (према оперативним захтевима авиона)	Јавни авио-превоз на авионима са више пилота (као копилот)	(б)
<i>CPL(A)/IR</i>	> 1.000 сати летења као <i>PIC</i> у јавном авио-превозу након стицања <i>IR</i>	Јавни авио-превоз на авионима са једним пилотом (као <i>PIC</i>)	(ц)
<i>CPL(A)/IR</i>	> 1.000 сати летења као <i>PIC</i> или копилот према оперативним захтевима	Јавни авио-превоз на авионима са једним пилотом као копилот у складу са <i>Part-OPS</i>	(д)
<i>ATPL(A)</i> , <i>CPL(A)/IR</i> , <i>CPL(A)</i>	> 700 сати на авионима не рачунајући моторне једрилице укључујући 200 сати у оној улози за коју се тражи прихватање дозволе и 50 сати у тој улози у последњих 12 месеци	Коришћење права у авионима током летова који нису везани за јавни авио-превоз	(е)
<i>CPL(A)</i>	> 1.500 сати летења као <i>PIC</i> у јавном авио-превозу укључујући 500 сати на једрилицама	Јавни авио-превоз на авионима са једним пилотом као <i>PIC</i>	(ф)

(*) Имаоци *CPL(A)/IR* на авионима са више пилота морају да покажу теоријско знање за ниво *ICAO ATPL(A)* пре прихватања дозволе.

(ф) у случају хеликоптера, испуни услове у погледу искуства наведене у следећој табели:

Дозвола коју има	Укупно време летачког искуства	Права	
(1)	(2)	(3)	
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR</i>	> 1.000 сати летења као <i>PIC</i> на хеликоптерима са више пилота	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са више пилота као <i>PIC</i> у операцијама дању према <i>VFR</i> и <i>IFR</i>	(а)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR</i> права	> 1.000 сати летења као <i>PIC</i> на хеликоптерима са више пилота	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са више пилота као копилот у операцијама дању према <i>VFR</i> и <i>IFR</i>	(б)
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR</i>	> 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са више пилота као копилот у операцијама дању према <i>VFR</i> и <i>IFR</i>	(ц)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR</i> права	> 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са више пилота као копилот у операцијама дању према <i>VFR</i>	(д)
<i>CPL(H)/IR (*)</i>	> 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са више пилота као копилот	(е)
<i>CPL(H)/IR</i>	> 1.000 сати летења као <i>PIC</i> у јавном авио-превозу након стицања <i>IR</i>	Јавни авио-превоз на хеликоптерима са једним пилотом као <i>PIC</i>	(ф)
<i>ATPL(H)</i> са или без <i>IR</i> права, <i>CPL(H)/IR</i> , <i>CPL(H)</i>	> 700 сати летења на хеликоптерима осим оних сертификованих у складу са <i>CS-27/29</i> или еквивалентним документом, укључујући 200 сати у радној улози за коју је тражено одобрење и 50 сати у тој улози током претходних 12 месеци	Обављање послова на хеликоптерима током летова који нису везани за јавни авио-превоз	(г)

(*) Имаоци *CPL(H)/IR* на хеликоптерима са више пилота морају да покажу теоријско знање за ниво *ICAO ATPL* пре прихватања дозволе.

Дозволе пилота у некомерцијалним активностима са овлашћењем за инструментално летење

4. У случају дозвола приватних пилота са овлашћењем за инструментално летење или у случају дозвола професионалног и транспортног пилота са овлашћењем за инструментално летење где пилот намерава да извршава само права из дозволе приватног пилота, ималац дозволе мора да испуни следеће захтеве:

- (а) положи практичан испит за овлашћење за инструментално летење на типу или класи који су релевантни правима из дозволе коју има, у складу са Додатком 7 и Додатком 9 *Part-FCL*;
- (б) пред ваздухопловним властима покаже задовољавајуће знање из Ваздухопловних прописа, Ваздухопловних метеоролошких кодова, Планирања летења и перформанси (*IR*) и Људских могућности;
- (ц) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (д) поседује важеће лекарско уверење најмање класе 2, издато у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;
- (е) испуни услове у погледу искуства од најмање 100 сати инструменталног летења као *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова.

Дозвола пилота у некомерцијалним активностима без овлашћења за инструментално летење

5. У случају дозвола приватног пилота или дозвола приватног или транспортног без овлашћења за инструментално летење када пилот намерава да користи само права из дозволе приватног пилота, ималац дозволе мора да испуни следеће захтеве:

- (а) пред ваздухопловним властима покаже задовољавајуће знање из Ваздухопловних прописа и Људских могућности;
- (б) положи *PPL* практичан испит прописан у *Part-FCL*;
- (ц) испуни релевантне захтеве из *Part-FCL* за издавање овлашћења за летење на типу или класи који одговарају правима из дозволе коју има;
- (д) поседује важеће лекарско уверење најмање класе 2, издато у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;
- (е) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (ф) испуни услове у погледу искуства од најмање 100 сати летења као пилот на одговарајућој категорији ваздухоплова.

Валидација пилотских дозвола за посебне задатке ограниченог трајања

6. Без обзира на одредбе претходне тачке, када су у питању летови произвођача ваздухоплова, државе чланице могу да прихвате дозволу треће државе издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, за период од највише 12 месеци, за посебне задатке ограниченог трајања, као што је спровођење обуке за пробне летове приликом увођења ваздухоплова у употребу, демонстрациони летови, пробни летови и летови за прелет и испитивање авиона, под условом да кандидат испуњава следеће захтеве:

- (а) поседује одговарајућу дозволу и лекарско уверење, као и пратећа овлашћења или квалификације издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

- (б) запослен је код произвођача авиона, директно или индиректно.

У овом случају, права имаоца дозволе су ограничена на спровођење обуке и пробне летове за почетна издавања овлашћења за тип, надгледање почетних линијских летова пилота који раде за оператера, вршење прелета, почетних линијских летова, демонстрационих или пробних летова.

Б. КОНВЕРЗИЈА ДОЗВОЛА

1. Дозволу приватног пилота, пилота балона, пилота једрилице, професионалног и транспортног пилота коју је издала трећа држава у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке конвенције, надлежна ваздухопловна власт државе чланице може да конвертује у *Part-FCL* дозволу приватног пилота, пилота балона, пилота једрилице, професионалног и транспортног пилота са овлашћењем за летење на типу или класи са једним пилотом.

Пилот мора да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти државе чланице у којој борава или у којој је постављен.

2. Ималац дозволе мора да испуни минимум следећих услова за одговарајућу категорију ваздухоплова:

- (а) положи писмени испит из Ваздухопловних прописа и Људских могућности;
- (б) положи *PPL*, *BPL* или *SPL* практичан испит, као одговарајући, у складу са *Part-FCL*;
- (ц) испуни услове за издавање одговарајућег овлашћења за летење на класи или типу, у складу са Главом X;
- (д) поседује најмање лекарско уверење класе 2, издато у складу са *Part-Medical*;
- (е) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (ф) има остварено најмање 100 сати летења као пилот.

Ц. ПРИХВАТАЊЕ ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ ИЛИ ТИПУ

1. Важеће овлашћење за летење на класи или типу садржано у дозволи коју је издала трећа држава може да буде унето у *Part-FCL* дозволу, под условом да кандидат:

- (а) испуњава услове у погледу искуства и предуслове за издавање одговарајућег овлашћења за класу или тип у складу са *Part-FCL*;
- (б) положи практичан испит за издавање одговарајућег овлашћења за класу или тип у складу са *Part-FCL*;
- (ц) је у тренажи (*current flying practice*);
- (д) има најмање:
- (i) за овлашћење за класу авиона, 100 сати летачког искуства као пилот на тој класи;
- (ii) за овлашћење за тип авиона, 500 сати летачког искуства као пилот на том типу;
- (iii) за једномоторне хеликоптере са максималном сертификованом масом на полетању од највише 3.175 kg, 100 сати летачког искуства као пилот на том типу;
- (iv) за све остале хеликоптере, 350 сати летачког искуства као пилот на тој класи.

[Part-MED]

ГЛАВА А
ОПШТИ ЗАХТЕВИОДЕЉАК 1
Опште**MED.A.001 Надлежна власт**

У сврху овог анекса, надлежна ваздухопловна власт је:

(а) за ваздухопловно медицинске центре (*AeMCs*):

1) ваздухопловна власт одређена од државе чланице у којој ваздухопловно медицински центар (*AeMC*) има своје седиште по-
словања;

2) Агенција, ако се ваздухопловно медицински центар (*AeMC*) налази у трећој држави;

(б) за овлашћене лекаре (*AMEs*):

1) ваздухопловна власт одређена од државе чланице у којој овлашћени лекари (*AMEs*) обављају праксу;

2) ваздухопловна власт одређена од државе чланице којој овлашћени лекар (*AME*) подноси захтев за издавање сертификата овлашћеног лекара (*AME*), ако обавља праксу у трећој држави;

(ц) за лекаре специјалисте опште медицине (*GMP*), ваздухопловна власт одређена од државе чланице коју они обавештавају о својим активностима;

(д) за лекаре специјалисте медицине рада (*OHMP*) који обављају оцену здравствене способности кабинског особља, ваздухопловна власт одређена од државе чланице коју они обавештавају о својим активностима.

MED.A.005 Примена

Овај анекс утврђује услове за:

(а) издавање, важење, продужење и обнову лекарског уверења потребног за коришћење права из дозвола пилота или пилота ученика;

(б) здравствену способност кабинског особља;

(ц) сертификацију овлашћених лекара (*AMEs*);

(д) квалификацију лекара специјалиста опште медицине (*GMPs*) и лекара специјалиста медицине рада (*OHMPs*).

MED.A.010 Дефиниције

У сврху овог анекса, примењују се следеће дефиниције:

- „**Акредитован лекарски закључак**” означава мишљење добијено од једног или више медицинских експерата прихvatљивих надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, на основу објективног и недискриминишућег критеријума, у сврху случаја који се разматра и уз консултацију са експертима из летачке делатности или са другим експертима, ако је потребно;

- „**Оцена**” означава мишљење о здравственој способности особе на основу процене медицинске анамнезе и/или ваздухопловно-медицинских испитивања захтеваних овим анексом, и додатних испитивања, ако су потребна, и/или медицинских тестова као што су: електрокардиограм (*ECG*), мерење крвног притиска, контрола крвне слике, рендгенско снимање, али не ограничавајући се само на њих;

- „**Сигуран за боје**” означава способност кандидата да са лакоћом разликује боје које се користе у навигацији и да тачно препозна навигацијска осветљења у боји;

- „**Очни специјалиста**” означава офталмолога или квалификованог оптометриста едукованог да препозна патолошка стања;

- „**Преглед**” означава инспекцију, палпацију, перкусију, аускултацију или други начин прегледа у циљу дијагностиковања обољења;

- „**Испитивање**” означава оцену суспектних патолошких стања кандидата на основу прегледа и тестова у циљу потврде њиховог постојања или одсуства;

- „**Надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола**” означава надлежну ваздухопловну власт државе чланице која је издала дозволу или којој особа подноси захтев за издавање дозволе или, када особа још увек није поднела захтев за издавање дозволе, надлежна ваздухопловна власт у складу са овим анексом;

- „**Ограничење**” означава стање наведено у лекарском уверењу, дозволи или медицинском извештају, којег мора да се

придржава током коришћења права из дозволе пилота или кабинског особља;

- „**Грешка рефракције**” означава одступање од еметропије изражене у диоптријама аметропног меридијана, испитану стандардним методама.

MED.A.015 Лекарска тајна

Све особе укључене у здравствени преглед, оцену и сертификацију морају да гарантују поштовање лекарске тајне у сваком тренутку.

MED.A.020 Умањење здравствене способности

(а) Имаоци дозволе не могу да користе права из дозволе и одговарајућих овлашћења или сертификата ако:

1) су свесни умањења своје здравствене способности које им онемогућава да безбедно користе своја права;

2) узимају или користе било које преписане или неписане лекове који могу да утичу на коришћење права из дозволе;

3) су подвргнути било ком медицинском, хируршком или другом третману који може да утиче на безбедност летења.

(б) Имаоци дозволе морају, без икаквог одлагања, да потраже ваздухопловно – медицински савет ако су:

1) били подвргнути хируршкој операцији или инвазивној процедури;

2) започели редовну употребу лекова;

3) имали било какву значајну повреду која им онемогућава да раде као чланови летачке посаде;

4) имали било какву значајну болест која их онемогућава да раде као чланови летачке посаде;

5) у другом стању;

6) примљени у болницу или клинику;

7) им први пут потребна корективна сочива.

(ц) У овим случајевима:

1) имаоци лекарског уверења класе 1 и класе 2 морају да затраже савет од ваздухопловно медицинског центра (*AeMC*) или овлашћеног лекара (*AME*), који морају да оцене здравствену способност имаоца дозволе и одлуче да ли је он способан да настави да користи права из дозволе;

2) имаоци *LAPL* лекарског уверења морају да затраже савет од ваздухопловног медицинског центра (*AeMC*) или овлашћеног лекара (*AME*) или лекара специјалисте опште медицине (*GMP*) који је потписао њихово уверење. Ваздухопловно медицински центар (*AeMC*), овлашћени лекар (*AME*) или лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) мора да оцени здравствену способност имаоца дозволе и одлучи да ли је он способан да настави да користи права из дозволе.

(д) Кабинско особље не може да обавља своје дужности у ваздухоплову и, када је примењиво, не може да користи права из дозволе кабинског особља, када је свесно да им је здравствена способност умањена у мери у којој им то стање онемогућава извршавање дужности и обавеза везаних за безбедност;

(е) Ако постоје медицинска стања наведена у тач. (б) 1) до (б) 5), кабинско особље мора да, без непотребног одлагања, затражи савет од овлашћеног лекара (*AME*), ваздухопловно медицинског центра (*AeMC*) или лекара специјалисте медицине рада (*OHMP*), у зависности шта је од тога примењиво, који морају да оцене здравствену способност кабинског особља и одлуче да ли су способни да наставе са извршавањем својих дужности везаних за безбедност.

MED.A.025 Обавезе ваздухопловно медицинског центра (*AeMC*), овлашћеног лекара (*AME*), лекара специјалисте опште медицине (*GMP*) и лекара специјалисте медицине рада (*OHMP*)

(а) Приликом обављања здравствених прегледа и/или оцена, ваздухопловно медицински центар (*AeMC*), овлашћени лекар (*AME*), лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) и лекар специјалиста медицине рада (*OHMP*) морају да:

1) омогуће комуникацију са особом без језичких баријера;

2) упознају лице са последицама пружања непотпуне, нетачне или лажне изјаве у његовој медицинској анамнези.

(б) Након завршетка ваздухопловно-медицинског прегледа и/или оцена, ваздухопловно медицински центар (*AeMC*), овлашћени

лекар (АМЕ), лекар специјалиста опште медицине (GMP) и лекар специјалиста медицине рада (ОНМР) морају да:

1) обавесте лице о томе да ли је способно или неспособно, или се упућује надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, ваздухопловно медицинском центру (АеМС) или овлашћеном лекару (АМЕ), у зависности шта је примењиво;

2) обавесте лице о свим евентуалним ограничењима која могу да доведу до рестрикције практичне обуке или права из дозволе пилота или кабинског особља, у зависности шта је примењиво;

3) ако је лице оцењено као неспособно, обавесте га о његовим правима на другостепени преглед;

4) у случају кандидата за лекарско уверење, без одлагања поднесу надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола потписан или електронски оверен извештај који садржи резултат оцене и копију лекарског уверења.

(ц) Ваздухопловно медицински центри (АеМСс), овлашћени лекари (АМЕс), лекари специјалисти опште медицине (GMPс) и лекари специјалисти медицине рада (ОНМРс) морају да воде евиденцију са детаљима и резултатима обављених здравствених прегледа и донесених оцена према овом анексу у складу са националним прописима.

(д) Ако је то потребно ради издавања лекарског уверења и/или надзорних функција ваздухопловно медицински центар (АеМС), овлашћени лекар (АМЕ), лекар специјалиста опште медицине (GMP) и лекар специјалиста медицине рада (ОНМР) морају да, на захтев надлежне ваздухопловне власти, поднесу медицинском оцењивачу све ваздухопловно-медицинске податке и извештаје, као и све друге релевантне информације.

ОДЕЉАК 2

Захтеви за лекарско уверења

MED.A.030 Лекарско уверења

(а) Пилот ученик не може да лети самостално ако нема лекарско уверење које се захтева за одговарајућу дозволу.

(б) Кандидати и имаоци дозвола пилота лаких ваздухоплова (LAPL) морају да имају најмање LAPL лекарско уверење.

(ц) Кандидати и имаоци дозволе приватног пилота (PPL), дозволе пилота једрилице (SPL) или дозволе пилота балона (BPL) морају да имају најмање лекарско уверење класе 2.

(д) Кандидати и имаоци дозволе пилота једрилице (SPL) или дозволе пилота балона (BPL) у комерцијалним летовима једрилицом или балоном морају да имају најмање лекарско уверење класе 2.

(е) Ако имаалац дозволе приватног пилота (PPL) или дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL) има овлашћење за ноћно летење, мора сигурно да распознаје боје.

(ф) Кандидати и имаоци дозволе професионалног пилота (CPL), дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) или дозволе транспортног пилота (ATPL) морају да имају лекарско уверење класе 1.

(г) Ако имаалац дозволе приватног пилота (PPL) има овлашћење за инструментално летење, мора да му се уради чиста тонална аудиометрија у складу са временским периодом и стандардом захтеваним за имаоце лекарског уверења класе 1.

(х) Имаалац дозволе ни у једном тренутку не може да има више од једног лекарског уверења издатог у складу са овим анексом.

MED.A.035 Подношење захтева за издавање лекарског уверења

(а) Захтеви за лекарско уверење морају да буду у форми коју је дефинисала надлежна ваздухопловна власт.

(б) У зависности шта је примењиво, кандидати за лекарско уверење морају да доставе ваздухопловно медицинском центру (АеМС), овлашћеном лекару (АМЕ) или лекару специјалисти опште медицине (GMP):

1) доказ идентитета;

2) потписану изјаву;

(и) о медицинским чињеницама из њихове медицинске анамнезе;

(ii) да ли су раније били подвргнути прегледу за издавање лекарског уверења и, ако јесу, ко је обавио преглед и са којим резултатом;

(iii) да ли су икада били оцењени као неспособни или им је лекарско уверење било суспендовано или стављено ван снаге.

(ц) Приликом подношења захтева за продужење или обнову лекарског уверења, кандидати пре почетка одговарајућег прегледа, морају да ваздухопловно медицинском центру (АеМС), овлашћеном лекару (АМЕ) или лекару специјалисти опште медицине (GMP) дају на увид лекарско уверење.

MED.A.040 Издавање, продужење и обнова лекарских уверења

(а) Лекарско уверење се издаје, обнавља или продужава само након завршетка захтеваних здравствених прегледа и након доношења оцене способан.

(б) Иницијално издавање:

1) лекарско уверења класе 1 издаје ваздухопловно медицински центар (АеМС).

2) лекарско уверења класе 2 може да изда ваздухопловно медицински центар (АеМС) или овлашћени лекар (АМЕ).

(3) LAPL лекарско уверења може да изда ваздухопловно медицински центар (АеМС) или овлашћени лекар (АМЕ), а ако је дозвољено националним законом државе чланице у којој је дозвола издата, и лекар специјалиста опште медицине (GMP).

(ц) Продужење и обнова:

1) лекарско уверења класе 1 и класе 2 може да продужи или обнови ваздухопловно медицински центар (АеМС) или овлашћени лекар (АМЕ).

2) LAPL лекарско уверења може да продужи или обнови ваздухопловно медицински центар (АеМС) или овлашћени лекар (АМЕ), а ако је дозвољено националним законом државе чланице у којој је дозвола издата, и лекар специјалиста опште медицине (GMP).

(д) Ваздухопловно медицински центар (АеМС), овлашћени лекар (АМЕ) или лекар специјалиста опште медицине (GMP) могу да издају, продуже или обнове лекарско уверење само:

1) ако је кандидат дао потпуне анамнестичке податке и, ако ваздухопловно медицински центар (АеМС), овлашћени лекар (АМЕ) или лекар специјалиста опште медицине (GMP) захтева, резултате лекарских прегледа и тестова које је обавио његов изабрани лекар или било који други лекар специјалиста;

2) ако су ваздухопловно медицински центар (АеМС), овлашћени лекар (АМЕ) или лекар специјалиста опште медицине (GMP) обавили ваздухопловно-медицинску оцену на основу лекарских прегледа и тестова захтеваних за одговарајуће лекарско уверење ради потврде да кандидат испуњава све услове наведене у овом анексу.

(е) Овлашћени лекар (АМЕ), ваздухопловно медицински центар (АеМС) или надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола у случају упућивања, када је то клинички индиковано, могу од кандидата да захтевају додатна медицинска испитивања и прегледе пре издавања, продужења или обнове лекарског уверења.

(ф) Надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола може да изда или поново изда лекарско уверење, у зависности шта је примењиво, ако је:

1) случај упућен на ваздухопловну власт;

2) установила да је потребна корекција података наведених у лекарском уверењу.

MED.A.045 Важење, продужење и обнова лекарских уверења

(а) Важење

1) Рок важења лекарских уверења класе 1 је 12 месеци.

2) Рок важења лекарских уверења класе 1 се скраћује на шест месеци имаоцима дозвола који су:

(i) старији од 40 година и који лете у операцијама са једним пилотом у јавном авио-превозу путника;

(ii) старији од 60 година.

3) Рок важења лекарских уверења класе 2 је:

(i) 60 месеци док имаалац дозволе не наврши 40 година. Лекарско уверење издато пре него што имаалац дозволе наврши 40 година престаје да важи након што он наврши 42 године;

(ii) 24 месеца за имаоце између 40 и 50 година. Лекарско уверење издато пре него што имаалац дозволе наврши 50 година престаје да важи након што он наврши 51 годину;

(iii) 12 месеци након што имаалац дозволе наврши 50 година.

4) Рок важења *LAPL* лекарских уверења је:

(i) 60 месеци док ималац дозволе не наврши 40 година. Лекарско уверење издато пре него што ималац дозволе наврши 40 година престаје да важи након што он наврши 42 године;

(ii) 24 месеца након што ималац дозволе наврши 40 година.

5) Рок важења лекарског уверења, укључујући све пратеће прегледе и посебна испитивања, се:

(i) одређује у зависности од старости кандидата на дан обављања лекарског прегледа;

(ii) рачуна од дана обављања лекарског прегледа у случају иницијалног издавања и обнове лекарског уверења, и од датума истека важења претходног лекарског уверења у случају продужења.

(б) *Продужење*

Прегледи и/или оцене за продужење лекарског уверења могу да буду обављени до 45 дана пре датума истека важења лекарског уверења.

(ц) *Обнова*

1) Ако ималац лекарског уверења не испуњава услове наведене у тачки (б), морају да се захтевају прегледи и/или оцена за обнову лекарског уверења.

2) У случају лекарских уверења класе 1 и класе 2:

(i) ако је рок важења лекарског уверења истекао више од две године, ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) мора да, након оцене ваздухопловно-медицинских података, обави само преглед за обнову лекарског уверења;

(ii) ако је рок важења лекарског уверења истекао више од пет година, морају да се обаве прегледи потребни за иницијално издавање лекарског уверења, а оцена се заснива на захтевима за продужење.

3) У случају *LAPL* лекарских уверења, ваздухопловно медицински центар (*АеМС*), овлашћени лекар (*АМЕ*) или лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) морају да оцене медицинску анамнезу кандидата и да обаве ваздухопловно-медицински преглед и/или донесу оцену у складу са *MED.B.095*.

MED.A.050 Упућивање

(а) Ако је кандидат за лекарско уверење класе 1 или класе 2 упућен надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола у складу са *MED.B.001*, ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) морају да јој проследи одговарајућу медицинску документацију.

(б) Ако је кандидат за *LAPL* лекарско уверење упућен овлашћеном лекару (*АМЕ*) или ваздухопловно медицинском центру (*АеМС*) у складу са *MED.B.001*, лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) мора да им проследи одговарајућу медицинску документацију.

ГЛАВА Б

ЗАХТЕВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ ЛЕКАРСКИХ УВЕРЕЊА ПИЛОТА

ОДЕЉАК 1

Опште

MED.B.001 Ограничења лекарских уверења

(а) *Ограничења лекарских уверења класе 1 и класе 2*

1) Ако кандидат не испуњава у потпуности услове за одговарајућу класу лекарског уверења, али се сматра да не угрожава безбедност летења, ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) мора да:

(i) у случају кандидата за издавање лекарског уверења класе 1, упути кандидата на надлежну ваздухопловну власт за издавање дозвола ради доношења одлуке о његовој здравственој способности, како је дефинисано овом главом;

(ii) у случајевима када упућивање на надлежну ваздухопловну власт за издавање дозвола није дефинисано овом главом, процене да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности у складу са једним или више ограничења наведених у лекарском уверењу и по потреби издају лекарско уверење са ограничењем или ограничењима;

(iii) у случају кандидата за издавање лекарског уверења класе 2, процене да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности у складу са једним или више ограничења наведених у лекарском уверењу и по потреби издају лекарско уверење са ограничењем или ограничењима, уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола;

(iv) ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) могу да продуже или обнове лекарско уверење са истим ограничењима без упућивања кандидата надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

(б) *Ограничења LAPL лекарских уверења*

1) Ако лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) након разматрања медицинске анамнезе кандидата закључи да не испуњава у потпуности захтеве за здравствену способност, он мора да упути кандидата на ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћеног лекара (*АМЕ*), осим у случајевима када се захтева ограничење које се односи само на употребу корективних сочива.

2) Ако је кандидат за *LAPL* лекарско уверење упућен на ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћеног лекара (*АМЕ*), они морају да узму у обзир *MED.B.095*, да процене да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности у складу са једним или више ограничења наведених у лекарском уверењу и по потреби издају лекарско уверење са ограничењем или ограничењима. Ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) морају увек да узму у разматрање потребу да се пилоту уведе рестрикција за превоз путника (Ограничење превоза путника, *OPL*).

3) Лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) може да продужи или обнови *LAPL* лекарско уверење са истим ограничењима без упућивања кандидата на ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћеног лекара (*АМЕ*).

(ц) Приликом оцене да ли је ограничење потребно, посебна пажња мора да се обрати на следеће:

1) да ли акредитовани лекарски закључак указује на то да у посебним околностима кандидат не испуњава неки од захтева (бројчани или неки други) и то на такав начин да коришћење права из дозволе за коју подноси захтев не угрожава безбедност летења;

2) способност, вештину и искуство кандидата који су релевантни за обављање летачких дужности.

(д) *Кодови оперативних ограничења*

1) Ограничење летења само у вишечлавној посади (*OML* – само класа 1)

(i) Када ималац дозволе професионалног пилота (*CPL*), дозволе транспортног пилота (*ATPL*) или дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) не испуњава у потпуности захтеве за издавање лекарског уверења класе 1 и када је упућен на надлежну ваздухопловну власт за издавање дозвола, мора да се оцени да ли лекарско уверење може да се изда са *OML* „важи само као или са квалификованим копилотом“. Ову оцену мора да донесе надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола.

(ii) Ималац лекарског уверења са *OML* ограничењем може да управља ваздухопловом са вишечланом посадом искључиво ако је други пилот потпуно квалификован за одговарајући тип ваздухоплова, нема *OML* ограничење и није напунио 60 година.

(iii) *OML* ограничење за лекарска уверења класе 1 може да одреди или укине искључиво надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола.

2) Ограничење летења са сигурносним пилотом (*OSL* – класа 2 и *LAPL* права)

(i) Ималац лекарског уверења са *OSL* ограничењем може да управља ваздухопловом само ако је у ваздухоплову други пилот потпуно квалификован као *PIC* на одговарајућој класи или типу ваздухоплова, ако је ваздухоплов опремљен дуплим командама и ако други пилот седи за командама.

(ii) *OSL* ограничење за лекарска уверења класе 2 могу да одреде или укину ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

3) Ограничење превоза путника (*OPL* – класа 2 и *LAPL* права)

(i) Ималац лекарског уверења са *OPL* ограничењем може да управља искључиво ваздухопловом без путника.

(ii) *OPL* ограничење за лекарска уверења класе 2 могу да одреде ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(iii) *OPL* ограничење за *LAPL* лекарска уверења могу да одреде ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*).

(е) Свако друго ограничење може да буде одређено имаоцу лекарског уверења ако је то потребно ради безбедности летења.

(ф) Свако ограничење које је одређено имаоцу лекарског уверења мора да буде дефинисано у лекарском уверењу.

ОДЕЉАК 2

Медицински захтеви за лекарска уверења класе 1 и класе 2

MED.B.005 Опште

(а) Кандидати за лекарско уверење не смеју да имају:

1) било коју абнормалност, урођену или стечену,
2) активно, латентно, акутно или хронично обољење или неспособност,

3) рану, повреду или последицу операције,

4) дејство или нежељени ефекат било каквих прописаних или непрописаних терапеутских, дијагностичких или превентивних лекова које користе,

који би изазвали одређени степен функционалне неспособности, чиме би се утицало на безбедно коришћење права из дозволе или који због којих би постојала могућност изненадне неспособности кандидата да безбедно користи права из дозволе.

(б) У случајевима када је одлука о здравственој способности кандидата за лекарско уверење класе 1 препуштена надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, та власт може да прене-се доношење такве одлуке на ваздухопловно медицински центар (*АеМС*), осим у случајевима када је неопходно *OML* ограничење.

(ц) У случајевима када је одлука о здравственој способности кандидата за лекарско уверење класе 2 препуштена надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, та власт може да прене-се доношење такве одлуке на ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћеног лекара (*АМЕ*), осим у случајевима када је неопходно *OSL* или *OPL* ограничење.

MED.B.010 Кардиоваскуларни систем

(а) Преглед

1) Стандардни 12-канални електрокардиограм (*ECG*) у миро-вању са извештајем мора да се уради према клиничким индикаци-јама, и:

(i) за лекарско уверење класе 1, приликом прегледа за иницијално издавање лекарског уверења, затим сваке пете године до навршених 30 година, сваке друге године до навршених 40 година, једном годишње до навршених 50 година и након тога приликом сваког продужења или обнове лекарског уверења;

(ii) за лекарско уверење класе 2, приликом иницијалног прегледа након навршених 40 година, а затим сваке друге године након навршених 50 година.

2) Комплетна кардиоваскуларна оцена мора да се захтева ка-да постоје клиничке индикације.

3) За лекарско уверење класе 1, комплетна кардиоваскулар-на оцена мора да буде спроведена приликом првог продужења или обнове после навршених 65 година и након тога сваке четири го-дине.

4) За лекарско уверење класе 1, процена серум липида, укљу-чујући и холестерол, мора да се захтева приликом прегледа за иницијално издавање лекарског уверења и приликом првог прегледа након навршених 40 година.

(б) Кардиоваскуларни систем – Опште

1) Кандидати не смеју да имају било какав кардиоваскулар-ни поремећај који може да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

2) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од доле наведених стања морају да буду оцењени као неспособни:

(i) анеуризма грудне или надбубрежне аорте, пре или после операције;

(ii) значајна функционална абнормалност било ког срчаног записака;

(iii) трансплантација срца или срца/плућа.

3) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са установљеном анамнезом или дијагнозом било ког од доле наведених стања мо-рају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издава-ње дозвола:

(i) болест периферних артерија, пре или после операције;

(ii) анеуризма трбушне аорте, пре или после операције;

(iii) функционално безначајна абнормалност срчаних записака;

(iv) након операције срчаних записака;

(v) абнормалност перикарда, миокарда или ендокарда;

(vi) урођена срчана мана, пре или после корективне опера-ције;

(vii) повратна вазовагална синкопа;

(viii) тромбоза артерија или вена;

(ix) плућна емболија;

(x) кардиоваскуларна стања која захтевају систематску анти-коагулантну терапију.

4) Кандидате за лекарско уверење класе 2 са дијагнозом било ког од стања наведених у тач. 2) и 3) горе, мора да оцени кардио-лог пре доношења оцене способан, уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(ц) Крвни притисак

1) Крвни притисак мора да буде измерен приликом сваког прегледа.

2) Крвни притисак кандидата мора да буде у нормалним гра-ницама.

3) Кандидати за лекарско уверење класе 1:

(i) са симптоматском хипотензијом, или

(ii) чији крвни притисак приликом прегледа константно пре-лази 160 mm Hg систолни и/или 95 mm Hg дијастолни, са или без терапије,

морају да буду оцењени као неспособни.

4) На почетку терапијске контроле крвног притиска мора да се захтева период привремене суспензије лекарског уверења ради утврђивања одсуства значајних нежељених ефеката.

(д) Болест коронарних артерија

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са:

(i) суспектном исхемијом миокарда,

(ii) асимптоматским минор обољењем коронарних артерија које не захтева анти-ангинално лечење,

морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола и морају да прођу кардиолошку процену у циљу искључивања исхемије миокарда пре доношења оцене способан.

2) Кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим ста-њем наведеним у подтачки 1) морају да прођу кардиолошку про-цену пре доношења оцене способан.

3) Кандидати за лекарско уверење са било којим од доле на-ведених стања морају да буду оцењени као неспособни:

(i) исхемија миокарда;

(ii) симптоматска болест коронарних артерија;

(iii) симптоми болести коронарних артерија контролисане ле-ковима.

4) Кандидати за иницијално издавање лекарског уверења кла-се 1 са анамнезом или дијагнозом било ког од доле наведених ста-ња морају да буду оцењени као неспособни:

(i) исхемија миокарда;

(ii) инфаркт миокарда;

(iii) реваскуларизација због болести коронарних артерија.

5) Кандидати за лекарско уверење класе 2 који немају симп-томе након инфаркта миокарда или након операције коронарних артерија морају да прођу задовољавајућу кардиолошку оцену пре доношења оцене способан, уз консултацију са надлежном вазду-хопловном влашћу за издавање дозвола.

Кандидати за продужење лекарског уверења класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање до-звола.

(е) Аритмије/Поремећаји спровођења

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, у случају да имају било какав значајнији поремећај спровођења или ритма, укључујући доле наведено:

(i) сметње суправентрикуларног ритма, укључујући повреме-ну или сталну синоатријалну дисфункцију, атријалну фибрилацију и/или флатер и/или асимптоматску синус паузу;

(ii) комплетан блок леве гране;

(iii) Mobitz 2 атриовентрикуларни блок;

(iv) опсежна и/или кратка комплексна тахикардија;

(v) вентрикуларна пре-ексцитација;

(vi) асимптоматски продужени QT интервал;

(vii) електрокардиографски доказан Brugada синдром.

2) Кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим ста-њем наведеним у подтачки 1) морају да прођу задовољавајућу

кардиолошку оцену пре доношења оцене способан уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

3) Кандидати са:

(i) некомплетним блоком леве гране;

(ii) комплетним блоком десне гране;

(iii) стабилном девијацијом леве осе;

(iv) асимптоматском синус брадикардијом;

(v) асимптоматском синус тахикардијом;

(vi) асимптоматским изолованим, униформним суправентрикуларним или вентрикуларним ектопичним комплексима;

(vii) атриовентрикуларним блоком првог степена;

(viii) *Mobitz I* атриовентрикуларним блоком;

могу да се оцене као способни, ако не постоје друге абнормалности и уз задовољавајућу кардиолошку оцену.

4) Кандидати са анамнезом о:

(i) аблационој терапији;

(ii) уграђеном пејсмејкеру;

морају да прођу задовољавајућу кардиоваскуларну оцену пре доношења оцене способан.

Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

Кандидати за лекарско уверење класе 2 морају да буду оцењени уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

5) Кандидати са било којим од доле наведених стања морају да буду оцењени као неспособни:

(i) симптоматска синоатријална болест;

(ii) комплетан атриовентрикуларни блок;

(iii) симптоматски продужени *QT* интервал;

(iv) аутоматски имплантабилни систем дефибрилације;

(v) вентрикуларни антитахикардни пејсмејкер.

MED.B.015 Респираторни систем

(а) Кандидати са значајним оштећењем плућних функција морају да буду оцењени као неспособни. Оцена способан може да се донесе након што се плућне функције опораве на задовољавајући начин.

(б) За кандидате за лекарско уверење класе 1 захтева се да прођу тестове плућне функције приликом иницијалног прегледа и на основу клиничких индикација.

(ц) За кандидате за лекарско уверење класе 2 захтева се да прођу тестове плућне функције на основу клиничких индикација.

(д) Кандидати са анамнезом или дијагнозом:

1) астме контролисане лековима;

2) акутног инфламаторног обољења респираторног система;

3) активне саркоидозе;

4) пнеумоторакса;

5) синдрома прекида дисања у спавању;

6) веће операције грудног коша;

(7) пулмектомије;

морају да прођу пулмолошку оцену са задовољавајућим резултатом пре доношења оцене способан.

Кандидати са дијагнозама наведеним у подтачкама 3) и 5) морају да прођу задовољавајућу кардиолошку оцену пре доношења оцене способан.

(е) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим стањем наведеним у тачки (д) горе морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола;

2) Кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим стањем наведеним у тачки (д) горе морају да буду оцењени уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(ф) Кандидати за лекарско уверење класе 1 који су били подвргнути тоталној пулмектомији морају да буду оцењени као неспособни.

MED.B.020 Дигестивни систем

(а) Кандидати не смеју да имају било какво функционално или структурно обољење дигестивног система или његових аднекса које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати са било којом последицом болести или хирушког захвата у било ком делу дигестивног система или његових аднекса која би могла да изазове губитак способности у току лета,

нарочито било какву врсту опструкције настале услед стриктуре или компресије, морају да буду оцењени као неспособни.

(ц) Кандидати не смеју да имају хернију која може да доведе до симптома губитка способности.

(д) Кандидати са поремећајем дигестивног система, укључујући:

1) рекурентни диспептични поремећај контролисан лековима;

2) панкреатитис;

3) симптоматски камен у жучној кеси;

4) утврђену дијагнозу или анамнезу о хроничној инфламаторној болести црева;

5) стање после операције на дигестивном систему или његовим аднексама, укључујући операцију делимичног или потпуног одвајања или одстрањивања било ког наведеног органа;

морају да буду оцењени као неспособни.

Оцена способан може да се донесе након успешног лечења или потпуног опоравка после операције и задовољавајуће гастроентеролошке оцене.

(е) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим стањем наведеним у подтач. 2), 4) и 5) горе морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

2) Кандидати за лекарско уверење класе 2 са панкреатитисом морају да буду оцењени уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

MED.B.025 Метаболички и ендокрини систем

(а) Кандидати не смеју да имају било какво функционално или структурно метаболичко, нутритивно или ендокрино обољење које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати са метаболичком, нутритивном или ендокрином дисфункцијом могу да буду оцењени као способни ако се установи стабилно стање и задовољавајућа ваздухопловно-медицинска оцена.

(ц) *Шећерна болест*

1) Кандидати који имају инсулин зависну шећерну болест морају да буду оцењени као неспособни.

2) Кандидати који имају инсулин независну шећерну болест морају да буду оцењени као неспособни ако није доказано да је постигнута задовољавајућа гликорегулација.

(д) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 којима су за гликорегулацију потребни лекови, али не инсулин, морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

2) Способност кандидата за лекарско уверење класе 2 којима су за гликорегулацију потребни лекови, али не инсулин, морају да буду оцењени уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

MED.B.030 Хематологија

(а) Кандидати не смеју да имају било какво хематолошко обољење које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) За лекарско уверење класе 1, хемоглобин мора да се провери приликом сваког прегледа за издавање лекарског уверења.

(ц) Кандидати са хематолошким стањима као што су:

1) поремећај коагулације, хеморагија или тромбоза;

2) хронична леукемија;

могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће ваздухопловно-медицинске оцене.

(д) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са једним од стања наведених у тачки (ц) горе морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

2) Способност кандидата класе 2 са једним од стања наведених у тачки (ц) горе морају да буду оцењени уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(е) Кандидати класе 1 са једним од хематолошких стања наведених у тексту испод морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола:

1) поремећаји хемоглобина, који укључују али се не ограничавају само на анемију, полицитемију или хемоглобинопатију;

2) значајно увећање лимфних жлезда;

3) увећање слезине.

MED.B.035 Генитоуринарни систем

(а) Кандидати не смеју да имају било какво функционално или структурно обољење реналног или генитоуринарног система или његових аднекса које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Анализа мокраће мора да буде део сваког ваздухопловно-медицинског прегледа. Мокраћа не сме да садржи ниједан патолошки значајан абнормални елемент.

(ц) Кандидати са било којом последицом болести или хируршког захвата на бубрезима или мокраћним путевима која би могла да изазове губитак способности током лета, посебно са било каквом врстом опструкције настале услед стриктуре или компресије, морају да буду оцењени као неспособни.

(д) Кандидати са генитоуринарним поремећајима као што су:

1) обољења бубрега;

2) један или више камена у бубрегу или анамнеза бубрежних колика,

могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће нефролошке/уролошке оцено.

(е) Кандидати који су били подвргнути већој операцији на мокраћним органима, укључујући операцију делимичног или потпуног одвајања или одстрањивања било ког од наведених органа морају да буду оцењени као неспособни, а након потпуног опоравка се поново оцењују пре доношења оцено способан. Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола ради поновне оцено.

MED.B.040 Инфективне болести

(а) Кандидати не смеју да имају анамнестички податак или клиничку дијагнозу било које инфективне болести која би могла да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати који су *HIV* позитивни могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће ваздухопловно-медицинске оцено.

Кандидати за лекарско уверење класе 1 се упућују надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

MED.B.045 Акушерство и гинекологија

(а) Кандидаткиње не смеју да имају било какво функционално или структурно акушерско или гинеколошко стање које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидаткиње које су биле подвргнуте већој гинеколошкој операцији морају да буду оцењене као неспособне до потпуног опоравка.

(с) *Трудноћа*

1) У случају трудноће, ако ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*) сматра да је ималац дозволе способна да користи права, период важења лекарског уверења ће јој бити ограничен до краја 26. недеље трудноће. Након тога, лекарско уверење јој се суспендује. Суспензија се укида након потпуног опоравка после порођаја или прекида трудноће.

2) Имаоци лекарског уверења класе 1 могу да користе права из својих дозвола само до краја 26. недеље трудноће уз *OML* ограничење. Без обзира на *MED.B.001* у овом случају, *OML* ограничење могу да одреде или укину ваздухопловно медицински центар (*АеМС*) или овлашћени лекар (*АМЕ*).

MED.B.050 Мишићно-коштани систем

(а) Кандидати не смеју да имају било какву урођену или стечену абнормалност костију, зглобова, мишића или тетива која би могла да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати морају да имају довољну висину у седећем положају, дужину руку и ногу и потребну мишићну снагу за безбедно коришћење права из дозволе.

(ц) Кандидати морају да имају задовољавајући ниво функционалности мишићно-коштаног система који им омогућава безбедно коришћење права из дозволе. Способност кандидата мора да буде оцењена уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

MED.B.055 Психијатрија

(а) Кандидати не смеју да имају било какав анамнестички податак или клиничку дијагнозу било ког психијатријског обољења, стања или поремећаја, акутног или хроничног, урођеног или

стеченог, које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати са менталним поремећајем или поремећајем у понашању које је условљено употребом или злоупотребом алкохола или психотропних супстанци морају да буду оцењени као неспособни до опоравка и престанка употребе супстанци и до добијања задовољавајуће психијатријске оцено након успешног лечења. Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола. Способност кандидата за лекарско уверење класе 2 мора да буде оцењена уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(ц) Кандидати са психијатријским стањима као што су:

1) поремећаји расположења;

2) неуротски поремећаји;

3) поремећаји личности;

4) ментални или поремећаји понашања;

морају да прођу задовољавајућу психијатријску оцено пре доношења оцено способан.

(д) Кандидати са анамнестичким податком о појединачним или понављаним актима самоповређивања морају да буду оцењени као неспособни. Кандидати морају да прођу задовољавајућу психијатријску оцено пре доношења оцено способан.

(е) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са једним од стања наведених у тач. (б), (ц) или (д) горе морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

2) Способност кандидата класе 2 са једним од стања наведених у тач. (б), (ц) или (д) горе мора да буде оцењена уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(ф) Кандидати са анамнестичким податком или клиничком дијагнозом шизофреније, шизопатских поремећаја или поремећаја са суманутошћу морају да буду оцењени као неспособни.

MED.B.060 Психологија

(а) Кандидати не смеју да имају било какве установљене психолошке недостатке који би могли да утичу на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Психолошка процена може да се захтева као део или допуна специјалистичког психијатријског или неуролошког прегледа.

MED.B.065 Неурологија

(а) Кандидати не смеју да имају било какав анамнестички податак или клиничку дијагнозу било ког неуролошког стања које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати са анамнезом или клиничком дијагнозом:

1) епилепсије;

2) поновљених поремећаја свести непознатог узрока;

морају да буду оцењени као неспособни.

(ц) Кандидати са анамнезом или клиничком дијагнозом:

1) епилепсије без рецидива након навршених пет година;

2) епилепсије без рецидива и без медицинског третмана током периода дужег од 10 година;

3) епилептиформних *EEG* абнормалности и спорих фокалних таласа;

4) прогресивне или непрогресивне болести нервног система;

5) једне епизоде поремећаја свести непознатог узрока;

6) губитка свести након повреде главе;

7) перфоративне повреде мозга;

8) повреде спиналних или периферних нерава;

морају да буду подвргнути даљој оцено пре доношења оцено способан.

Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

Способност кандидата за лекарско уверење класе 2 мора да буде оцењена уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

MED.B.070 Офталмологија

(а) Кандидати не смеју да имају било какву абнормалност функције ока или његових аднекса или било које активно патолошко стање, урођено или стечено, акутно или хронично, или било какву последицу операције или трауме ока, која би могла да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Преглед

1) За кандидате за лекарско уверење класе 1:

(i) свеобухватан офталмолошки преглед мора да буде део иницијалног прегледа и спроведен периодично у зависности од рефракције и видних функција;

(ii) рутински преглед ока мора да буде део сваког прегледа за продужење и обнову.

2) За лекарско уверење класе 2:

(i) рутински преглед ока мора да буде део иницијалног и сваког прегледа за продужење и обнову;

(ii) свеобухватан офталмолошки преглед мора да буде спроведен када постоје клиничке индикације.

(ц) Оштрина вида на даљину, са или без корекције, мора да буде:

1) за лекарско уверење класе 1, 6/9 (0,7) или боља на сваком оку посебно, а бинокуларна оштрина вида (са оба ока) мора да буде 6/6 (1,0) или боља;

2) за лекарско уверење класе 2, 6/12 (0,5) или боља на сваком оку посебно, а бинокуларна оштрина вида (са оба ока) мора да буде 6/9 (0,7) или боља. Кандидат са субстандардним видом једног ока може да буде оцењен као способан уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола, након задовољавајуће офталмолошке оцене;

3) кандидати за издавање иницијалног лекарског уверења класе 1 са субстандардним видом једног ока морају да буду оцењени као неспособни. Приликом продужења, кандидат са стеченим субстандардним видом једног ока мора да буде упућен надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола и може да буде оцењен као способан ако се сматра да то не утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(д) Кандидат мора да буде у могућности да прочита *N5* таблицу (или еквивалент) на удаљености од 30 до 50 *cm* и *N14* таблицу (или еквивалент) на удаљености од 100 *cm*, са корекцијом, ако је прописана.

(е) Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да имају нормална видна поља и нормалну бинокуларну функцију.

(ф) Кандидати који су имали операцију ока могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће оцене офталмолога.

(г) Кандидати са клиничком дијагнозом кератоконуса могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене. Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозволе.

(х) Кандидати са:

1) астигматизмом;

2) анизометропијом;

могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене.

(и) Кандидати са диплопијом морају да буду оцењени као неспособни.

(ј) Наочаре и контактна сочива. Ако се задовољавајућа оштрина вида постиже само уз употребу корекције:

1) (i) за оштрину вида на даљину, наочаре или контактна сочива морају да се носе током коришћења права из дозволе;

(ii) за оштрину вида на близину, пар наочара за близину мора да буде на располагању током коришћења права из дозволе;

2) резервни комплет наочара мора да буде на располагању за тренутну употребу током коришћења права из дозволе;

3) корекција мора да омогући оптималне видне функције, да се добро подноси и да је погодна за коришћење у току лета;

4) ако се носе контактна сочива, она морају да буду за оштрину вида на даљину, монофокална, безбојна и добро подношљива;

5) кандидати са великом грешком рефракције морају да користе контактна сочива или наочаре са стаклима великог индекса преламања;

6) у циљу испуњавања видних захтева морају да се користе само једне наочаре;

7) ортокератологијска сочива не смеју да се користе.

MED.B.075 Колорни вид

(а) Од кандидата мора да се захтева да демонстрирају способност распознавања боја које су потребне за безбедно извршавање дужности.

(б) Преглед

1) За иницијално издавање лекарског уверења, кандидати морају да прођу *Ishihara* тест.

2) Кандидати који не прођу *Ishihara* тест морају да прођу додатна тестирања распознавања боја да би се установило да ли су сигурни за боје.

(ц) За лекарско уверење класе 1, кандидати морају да нормално распознају боје или да буду сигурни за боје.

Кандидати који не прођу додатна тестирања распознавања боја морају да буду оцењени као неспособни. Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола.

(д) За лекарско уверење класе 2, у случају да кандидат нема задовољавајући колорни вид, његова права морају да буду ограничена само на летење дању.

MED.B.080 Оториноларингологија

(а) Кандидати не смеју да имају било коју абнормалност функције ушију, носа, синуса или грла, укључујући усну дупљу, зубе и ларинкс, или било које активно патолошко стање, урођено или стечено, акутно или хронично, или било какву последицу операције или трауме која би могла да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Слух мора да буде на задовољавајућем нивоу ради безбедног коришћења права из дозволе.

(ц) Преглед

1) Слух мора да буде тестиран на сваком прегледу.

(i) За лекарска уверења класе 1 и класе 2, ако ималац дозволе хоће да упише у дозволу овлашћење за инструментално летење, слух мора да се тестира чистом тоналном аудиометријом на иницијалном прегледу и на каснијим прегледима за продужење или обнову сваких пет година до навршених 40 година и сваке две године после тога.

(ii) Приликом тестирања чистом тоналном аудиометријом на иницијалном прегледу, кандидати не смеју да имају губитак слуха на било ком уву већи од 35 *dB* на фреквенцијама од 500, 1.000 и 2.000 *Hz*, или више од 50 *dB* на фреквенцији од 3.000 *Hz*. Кандидати за продужење или обнову са већим губитком слуха морају да демонстрирају задовољавајућу функционалну способност слуха.

(iii) Кандидати са хипакузијом морају да демонстрирају задовољавајућу функционалну способност слуха.

2) Свеобухватан *ORL* преглед мора да буде спроведен приликом иницијалног прегледа за издавање лекарског уверења класе 1 и након тога периодично када је то клинички индиковано.

(д) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са:

1) активним патолошким процесом, акутним или хроничним, унутрашњег или средњег ува;

2) незараслом перфорацијом или дисфункцијом бубне опне;

3) поремећајем вестибуларне функције;

4) значајним сужењем назалних путева;

5) дисфункцијом синуса;

6) значајном малформацијом или значајном акутном или хроничном инфекцијом усне дупље или горњих дисајних путева;

7) значајним поремећајем говора или гласа;

морају да прођу додатни лекарски преглед и оцену како би се утврдило да то стање не утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(е) Ваздухопловно-медицинска оцена:

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са поремећајем вестибуларне функције морају да буду упућени надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола;

2) Способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са поремећајем вестибуларне функције се оцењује уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

MED.B.085 Дерматологија

Кандидати не смеју да имају било које утврђено дерматолошко стање које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

MED.B.090 Онкологија

(а) Кандидати не смеју да имају било које утврђено примарно или секундарно малигно обољење које би могло да утиче на безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Након лечења малигне болести, кандидати морају да прођу задовољавајућу онколошку оцену ради утврђивања њихове способности. Кандидати за класу 1 морају да буду упућени надлежној

ваздухопловној власти за издавање дозвола. Способност кандидата класе 2 се оцењује уз консултацију са надлежном ваздухопловном влашћу за издавање дозвола.

(ц) Кандидати са утврђеном анамнезом или клиничком дијагнозом интрацеребралног малигног тумора морају да се оцене као неспособни.

ОДЕЉАК 3

Посебни захтеви за LAPL лекарска уверења

MED.B.095 Лекарски прегледи и/или оцена кандидата за LAPL лекарска уверења

(а) Кандидати за издавање LAPL лекарских уверења морају да буду оцењени на основу најбоље ваздухопловно-медицинске праксе.

(б) Посебна пажња мора да се посвети комплетној медицинској анамнези кандидата.

(ц) Иницијална оцена, све наредне оцене после навршених 50 година и оцене у случајевима када медицинска анамнеза кандидата није на располагању овлашћеном лекару морају да обухвате следеће:

- 1) клиничко испитивање;
- 2) крвни притисак;
- 3) анализу урина;
- 4) испитивање видних функција;
- 5) испитивање слуха.

(д) Након иницијалне оцене, наредне оцене до навршених 50 година морају да укључе:

1) оцену медицинске анамнезе имаоца дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL);

2) ставке из тачке (ц) које ваздухопловно медицински центар (AeMC), овлашћени лекар (AME) или лекар специјалиста опште медицине (GMP) сматра неопходним у складу са најбољом ваздухопловно-медицинском праксом.

ГЛАВА Ц

ЗАХТЕВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ КАБИНСКОГ ОСОБЉА

ОДЕЉАК 1

Општи захтеви

MED.C.001 Опште

Кабинско особље може да обавља дужности и обавезе које се захтевају правилима безбедности ваздушног саобраћаја у ваздухоплову само ако испуњава примењиве услове овог анекса.

MED.C.005 Ваздухопловно-медицинска оцена

(а) Кабинско особље мора да прође ваздухопловно-медицинске оцене како би се потврдило одсуство било ког физичког или менталног обољења које би могло да доведе до онеспособљавања или немогућности вршења његових дужности и обавеза везаних за безбедност.

(б) Кабинско особље мора да прође ваздухопловно-медицинску оцену пре него што почне да ради као члан кабинске посаде у ваздухоплову, а након тога у временским интервалима од највише 60 месеци.

(ц) Ваздухопловно-медицинске оцене морају да буду извршене од стране овлашћеног лекара (AME), ваздухопловно медицинског центра (AeMC) или лекара специјалисте медицине рада (OHMP) ако су испуњени захтеви из MED.D.040.

ОДЕЉАК 2

Захтеви за ваздухопловно-медицинску оцену кабинског особља

MED.C.020 Опште

Кабинско особље не сме да има:

- (а) било коју абнормалност, урођену или стечену;
- (б) активну, латентну, акутну или хроничну болест или сметњу;
- (ц) рану, повреду или последицу операције;
- (д) последицу или нежељени ефекат било које прописане или непрописане терапеутске, дијагностичке или превентивне употребе лекова која би могла да изазове одређени степен функционалне неспособности и да доведе до онеспособљавања или

немогућности обављања дужности и обавеза везаних за безбедност.

MED.C.025 Садржај ваздухопловно-медицинских оцена

(а) Иницијална ваздухопловно-медицинска оцена мора да садржи најмање:

1) оцену медицинске анамнезе кандидата за члана кабинског особља;

2) клинички преглед који обухвата:

- (i) кардиоваскуларни систем;
- (ii) респираторни систем;
- (iii) мишићно-коштани систем;
- (iv) оториноларинголошку оцену;
- (v) офталмолошку оцену;
- (vi) испитивање колорног вида.

(б) Свака наредна ваздухопловно-медицинска оцена мора да укључи:

1) оцену медицинске анамнезе кандидата за кабинско особље;

2) клинички преглед ако се сматра неопходним, у складу са најбољом ваздухопловно-медицинском праксом.

(ц) У сврху (а) и (б), у случају постојања било какве сумње или клиничке индикације, ваздухопловно-медицинска оцена кабинског особља мора да укључи и сваки додатни преглед, тест или испитивање које овлашћени лекар (AME), ваздухопловно медицински центар (AeMC) или лекар специјалиста медицине рада (OHMP) сматрају неопходним.

ОДЕЉАК 3

Посебни захтеви за кандидате или имаоце дозволе кабинског особља

MED.C.030 Лекарско уверење кабинског особља

(а) Након спроведене ваздухопловно-медицинске оцене, кандидати или имаоци дозволе кабинског особља:

1) морају да добију лекарско уверење које издаје овлашћени лекар (AME), ваздухопловно медицински центар (AeMC) или лекар специјалиста медицине рада (OHMP);

2) морају да доставе информације о лекарском уверењу или његову копију оператеру код кога су запослени.

(б) Лекарско уверење кабинског особља

Лекарско уверење кабинског особља мора да садржи датум ваздухопловно-медицинске оцене, информацију да ли је члан кабинског особља оцењен као способан или неспособан, датум следеће захтеване ваздухопловно-медицинске оцене и, ако је примењиво, сва ограничења. Сви остали елементи морају да подлежу лекарској тајни у складу са MED.A.015.

MED.C.035 Ограничења

(а) Ако ималац дозволе кабинског особља не испуњава у потпуности медицинске захтеве дефинисане у Одељку 2, овлашћени лекар (AME), ваздухопловно медицински центар (AeMC) или лекар специјалиста медицине рада (OHMP) морају да размотре да ли су они способни да безбедно обављају своје дужности, у складу са једним или више ограничења.

(б) Свако ограничење коришћења права из дозволе кабинског особља наводи се у лекарском уверењу кабинског особља и може да га укине само овлашћени лекар (AME), ваздухопловно медицински центар (AeMC) или лекар специјалиста медицине рада (OHMP) уз консултацију са овлашћеним лекаром (AME).

ГЛАВА Д

ОВЛАШЋЕНИ ЛЕКАРИ (AMEs), ЛЕКАРИ СПЕЦИЈАЛИСТИ ОПШТЕ МЕДИЦИНЕ (GMPs), ЛЕКАРИ СПЕЦИЈАЛИСТИ МЕДИЦИНЕ РАДА (OHMPs)

ОДЕЉАК 1

Овлашћени лекари (AMEs)

MED.D.001 Права

(а) Права овлашћеног лекара (AME) су да издају, продужавају и обнављају лекарска уверења класе 2 и LAPL лекарска уверења и да обављају одговарајуће лекарске прегледе и оцене.

(б) Имаоци AME сертификата могу да поднесу захтев за проширење својих права укључујући здравствене прегледе за

продужење и обнову лекарских уверења класе 1, ако испуњавају услове наведене у *MED.D.015*.

(ц) Обим права овлашћеног лекара (*AME*) и свих услова који из њих проистичу морају да буду наведени у сертификату.

(д) Имаоци *AME* сертификата не могу да спроводе ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене у другој држави чланици која им није издала сертификат, осим:

1) ако им та друга држава чланица одобри да извршавају своје професионалне активности као лекари специјалисти;

2) ако обавесте надлежну ваздухопловну власт те друге државе чланице о својој намери да обављају ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене и издају лекарска уверења у оквиру права стечених као овлашћени лекар (*AME*);

3) ако су добили инструкције од надлежне ваздухопловне власти те друге државе чланице.

MED.D.005 Подношење захтева

(а) Захтев за добијање *AME* сертификата подноси се у форми коју је дефинисала надлежна ваздухопловна власт.

(б) Кандидати за добијање *AME* сертификата надлежној ваздухопловној власти морају да доставе:

1) личне податке и адресу послодавца;

2) документацију којом потврђују да испуњавају услове дефинисане у *MED.D.010*, укључујући потврду о завршеној обуци из области ваздухопловне медицине која одговара правима за која подносе захтев;

3) писану изјаву да ће овлашћени лекар (*AME*) издавати лекарска уверења на основу захтева наведених у овом анексу.

(ц) Када овлашћени лекар (*AME*) обавља ваздухопловно-медицинске прегледе на више локација, мора да достави надлежној ваздухопловној власти одговарајуће информације које се односе на све локације на којима обавља праксу.

MED.D.010 Захтеви за издавање *AME* сертификата

Кандидати за *AME* сертификат са правима за иницијално издавање, продужење и обнову лекарских уверења класе 2 морају да:

(а) буду потпуно квалификовани и лиценцирани за медицинску праксу и да имају диплому о завршеној специјализацији;

(б) имају завршен базни курс из ваздухопловне медицине;

(ц) докажу надлежној ваздухопловној власти да:

1) имају одговарајуће просторије, процедуре, документацију и функционалну опрему за ваздухопловно-медицинске прегледе;

2) су установили све потребне процедуре и услове како би се поштовала лекарска тајна.

MED.D.015 Захтеви за проширење права

Кандидати за проширење *AME* сертификата на права за продужење и обнову лекарских уверења класе 1 морају да имају важећи *AME* сертификат и да су:

(а) обавили најмање 30 прегледа за издавање, продужење или обнову лекарских уверења класе 2 током периода не дужег од пет година пре датума подношења захтева за проширење права;

(б) завршили напредни курс из ваздухопловне медицине;

(ц) завршили практичну обуку у ваздухопловно медицинском центру (*AeMC*) или под надзором надлежне ваздухопловне власти за издавање дозвола.

MED.D.020 Обука из ваздухопловне медицине

(а) Обуку из ваздухопловне медицине мора да одобри надлежна ваздухопловна власт државе чланице у којој организација која је спроводи има своје седиште. Организација која спроводи обуку мора да докаже да је наставни план обуке одговарајући и да особе надлежне за његово спровођење имају одговарајуће знање и искуство.

(б) Осим у случајевима обуке за освежење знања, обуке морају да се завршавају испитом у писаној форми из предмета који су обухваћени садржајем обуке.

(ц) Након положеног испита, организација која спроводи обуку мора да кандидатима изда сертификат.

MED.D.025 Измене *AME* сертификата

(а) Овлашћени лекари (*AMEs*) морају да обавесте надлежну ваздухопловну власт о следећим изменама које могу да утичу на њихове сертификате:

1) када је против овлашћеног лекара (*AME*) покренут дисциплински поступак или истрага од стране овлашћеног медицинског органа или организације;

2) када постоје било које промене у условима под којим је сертификат издат, укључујући садржај изјава датих приликом подношења захтева;

3) када више не испуњава захтеве за издавање сертификата;

4) када је дошло до промене локације на којој се обавља ваздухопловно-медицинска пракса или је промењена контакт адреса.

(б) Необавештавање надлежне ваздухопловне власти мора да има за последицу суспензију или стављање ван снаге права добијених сертификатом, на основу одлуке надлежне ваздухопловне власти која сертификат суспендује или ставља ван снаге.

MED.D.030 Важење *AME* сертификата

AME сертификат се издаје на период не дужи од три године. Сертификат може да буде продужен под условом да ималац:

(а) и даље испуњава опште услове за медицинску праксу и да је регистрован у складу са националним законом;

(б) има завршену обуку за освежење знања из ваздухопловне медицине током претходне три године;

(ц) има најмање 10 обављених ваздухопловно-медицинских прегледа сваке године;

(д) и даље испуњава услове за издавање сертификата;

(е) врши своја права у складу са овим анексом.

ОДЕЉАК 2

Лекари специјалисти опште медицине (*GMPs*)

MED.D.035 Захтеви за лекаре специјалисте опште медицине (*GMPs*)

(а) Лекари специјалисти опште медицине (*GMPs*) могу да раде као овлашћени лекари (*AMEs*) за издавање *LAPL* лекарских уверења само:

1) ако обављају своју делатност у држави чланици у којој лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) има одговарајући приступ комплетној медицинској документацији кандидата;

2) у складу са свим додатним захтевима утврђеним националним законом.

(б) У циљу издавања *LAPL* лекарских уверења, лекар специјалиста опште медицине (*GMP*) мора да буде потпуно квалификован и лиценциран за медицинску праксу у складу са националним законом.

(ц) Лекари специјалисти опште медицине (*GMPs*) који раде као овлашћени лекари (*AMEs*) морају да обавештавају надлежну ваздухопловну власт о својој делатности.

ОДЕЉАК 3

Лекари специјалисти медицине рада (*OHMPs*)

MED.D.040 Захтеви за лекаре специјалисте медицине рада (*OHMPs*)

Лекари специјалисти медицине рада (*OHMPs*) могу да спроводе ваздухопловно-медицинску оцену кабинског особља само ако:

(а) је надлежна ваздухопловна власт уверена да одговарајући национални систем заштите здравља на раду може да обезбеди усаглашеност са захтевима наведеним у овом анексу;

(б) су лиценцирани за медицинску праксу и квалификовани у области медицине рада у складу са националним законом;

(ц) су стекли знање из ваздухопловне медицине одговарајуће за радну средину кабинског особља.

AHEK V

КВАЛИФИКАЦИЈЕ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ УКЉУЧЕНЕ У ОПЕРАЦИЈЕ ЈАВНОГ АВИО-ПРЕВОЗА

[Part-CC]

ГЛАВА GEN

ЗАЈЕДНИЧКИ ЗАХТЕВИ

CC.GEN.001 Надлежна ваздухопловна власт

За потребе овог анекса, надлежна ваздухопловна власт је орган који је одредила држава чланица у којој лице подноси захтев за издавање дозволе кабинског особља.

CC.GEN.005 Предмет

Овај анекс утврђује захтеве за стицање дозволе кабинског особља и услове под којима важи дозвола и под којима имаоци могу да је користе.

CC.GEN.015 Захтев за стицање дозволе кабинског особља

Захтев за стицање дозволе кабинског особља мора да се поднесе у облику и на начин који је утврдила надлежна ваздухопловна власт.

CC.GEN.020 Минимална старосна граница

Кандидат за стицање дозволе кабинског особља мора да буде старији од 18 година.

CC.GEN.025 Права и услови

(а) Права ималаца дозволе кабинског особља су да раде као чланови кабинске посаде у операцијама јавног авио-превоза ваздухоплова из члана 4 1) (б) и (ц) Основне уредбе (ЕЗ) број 216/2008.

(б) Чланови кабинске посаде могу да користе права наведена у тачки (а) само ако:

1) поседују важећу дозволу кабинског особља као што је дато у *CC.CCA.105*;

2) су у складу са одредбама *CC.GEN.030*, *CC.TRA.225* и одговарајућим захтевима *Part-MED*.

CC.GEN.030 Документа и вођење документације

Да би приказали усаглашеност са одговарајућим одредбама из *CC.GEN.025* (б), сваки ималац мора да чува и да на захтев покаже, дозволу кабинског особља, листу типова и/или варијанти ваздухоплова за које је оспособљен, документацију о обављеним обукама и проверама за те типове и/или варијанте ваздухоплова, осим ако оператер код којег ималац дозволе врши права из дозволе чува такву документацију и учини је доступном на захтев надлежне ваздухопловне власти или имаоца дозволе.

ГЛАВА CCA

СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ДОЗВОЛУ КАБИНСКОГ ОСОБЉА

CC.CCA.100 Издавање дозволе кабинског особља

(а) Дозвола кабинског особља се издаје само подносиоцима захтева који су положили испит након завршене иницијалне обуке, у складу са овим анексом.

(б) Дозволу кабинског особља издаје:

1) надлежна ваздухопловна власт; и/или

2) организација којој је надлежна ваздухопловна власт одобрила да то учини.

CC.CCA.105 Рок важења дозволе кабинског особља

Дозвола кабинског особља издаје се са неограниченим роком важења и остаје важећа осим ако:

(а) је надлежна ваздухопловна власт суспендовала или ставила ван снаге; или

(б) ималац дозволе није користио припадајућа права током претходних 60 месеци на најмање једном типу ваздухоплова.

CC.CCA.110 Суспензија и стављање ван снаге дозволе кабинског особља

(а) Ако имаоци дозволе кабинског особља нису у сагласности са овим анексом, надлежна ваздухопловна власт може да суспендује или стави ван снаге њихову дозволу кабинског особља.

(б) У случају да надлежна ваздухопловна власт суспендује или стави ван снаге дозволу кабинског особља, ималац дозволе:

1) мора да буде обавештен о овој одлуци у писаној форми, која садржи поуку о праву на жалбу у складу са националним прописима;

2) не може да користи права из дозволе кабинског особља;

3) мора да обавести, без непотребног одлагања, оператера код којег ималац дозволе врши права из дозволе;

4) врати своју дозволу у складу са одговарајућом процедуром коју је утврдила надлежна ваздухопловна власт.

ГЛАВА TRA

ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ОБУКУ ИМАОЦА ДОЗВОЛЕ КАБИНСКОГ ОСОБЉА И КАНДИДАТА ЗА ДОЗВОЛУ КАБИНСКОГ ОСОБЉА

CC.TRA.215 Пружање обуке

Обуку која се захтева овим анексом мора да:

(а) спроведе центар за обуку или оператер у јавном авио-превозу којег је у ту сврху одобрила надлежна ваздухопловна власт;

(б) одржи особље са одговарајућим искуством које је квалификовано за елементе обуке који се спровode;

(ц) буде спроведена у складу са програмом обуке и наставним планом који је документован у потврди о праву на обучавање центра за обуку или организације.

CC.TRA.220 Основна обука и испит

(а) Подносиоци захтева за стицање дозволе кабинског особља морају да заврше основну обуку у циљу упознавања са ваздухопловним окружењем и стицања довољног основног знања и основне стручности потребне за обављање дужности и извршавање обавеза везаних за безбедност путника и лета током нормалних операција, ванредних операција и операција у случају опасности.

(б) Програм основне обуке мора да обухвати најмање елементе наведене у Додатку 1 овог анекса. Програм основне обуке мора да обухвати теоријску и практичну обуку.

(ц) Подносиоци захтева за дозволу кабинског особља морају да положе испит који покрива све елементе програма обуке дате у тачки (б), осим обуке из унапређења потенцијала посаде (*CRM*), у циљу приказивања да су достигли ниво знања и стручности који се захтева у тачки (а).

CC.TRA.225 Оспособљавање за тип ваздухоплова или варијанту

(а) Имаоци важеће дозволе кабинског особља могу да користе права из својих дозвола само на ваздухоплову за који су оспособљени у складу са примењивим захтевима из *Part-ORO*.

(б) Да би био оспособљен за тип ваздухоплова или варијанту, ималац:

1) мора да испуни захтеве у погледу одговарајућих обука, провера и рокова важења, за све ваздухоплове на којима обавља послове кабинске посаде, а које укључују:

(i) обуку за тип ваздухоплова, прелазну обуку коју спроводи оператер и обуку у циљу упознавања;

(ii) обуку за разлике;

(iii) периодичну обуку;

2) мора да је у претходних шест месеци обављао послове кабинске посаде на типу ваздухоплова или да је завршио одговарајућу обуку освежења знања и проверу, пре него што поново почне да обавља послове кабинске посаде на том типу ваздухоплова.

Додатак 1 на Part-CC Основна обука и испит

ПРОГРАМ ОБУКЕ

Програм основне обуке мора да обухвати најмање следеће предмете и теме:

1. Основе ваздухопловства и ваздухопловних прописа (обухвата све што је неопходно за обављање послова и вршење дужности које се захтевају од кабинског особља) и то:

1.1. важећу ваздухопловну терминологију, теорију летења, распоред путника у путничкој кабини, подручја летења, метеорологију и утицај контаминираниости површине ваздухоплова;

1.2. ваздухопловне прописе који се односе на кабинско особље и улогу ваздухопловне власти;

1.3. послове и дужности кабинског особља током лета и потребу за брзим и ефикасним реаговањем у ситуацијама у нужди;

1.4. одржавање здравствене способности и обучености кабинског особља у циљу обављања послова члана кабинског особља, укључујући и познавање прописа којим је регулисано ограничење времена летења, радно време и одмор чланова посаде;

1.5. значај ажурирања одговарајуће документације и пруричника, измена и допуна које публикује оператер;

1.6. значај поступања у складу са оперативним приручником оператера у току обављања послова члана кабинског особља;

1.7. значај претполетног информисања кабинског особља и давање неопходних безбедносних обавештења у случају специфичних дужности члана кабинског особља;

1.8. важност одређивања случајева када чланови кабинског особља имају овлашћење и одговорност да започну са евакуацијом путника и/или да започну друге поступке у ситуацијама у нужди.

2. Комуникација:

Током обуке мора да се истакне важност ефикасне комуникације између чланова кабинског особља и летачког особља, укључујући и технике комуникације, заједнички језик комуникације и терминологију.

3. Уводни курс о људском фактору у ваздухопловству (HF – Human Factors) и унапређењу потенцијала посаде (CRM – Crew Resource Management)

Овај курс спроводи најмање један инструктор из области унапређења потенцијала посаде. Следеће теме се морају детаљно разградити:

3.1. опште одредбе из следећих области: људски фактор у ваздухопловству, опште о начелима и циљевима концепта унапређења потенцијала посаде, људским могућностима и ограничењима;

3.2. одредбе које се односе на сваког члана кабинског особља: свест о сопственој личности, појам људске грешке и поузданости, ставови и понашање, процена сопствених способности, стрес и управљање стресом, замор и пажња, асертивност, свест о тренутној ситуацији, примање и обрада информација.

4. Поступање са путницима и послови надзора путничке кабине:

4.1 важност правилног распореда седења путника у путничкој кабини са становишта масе и тачке тежишта ваздухоплова, посебних категорија путника и неопходности распоређивања телесно способних путника непосредно уз излазе који нису под надзором члана кабинског особља;

4.2 правила за безбедно смештање ручног пртљага и опреме која се користи за услуживање путника, ризик од потенцијалних повреда путника и особља које се могу задобити од ових предмета, односно ризик од других врста сметњи, оштећење опреме за ванредне ситуације или излаза;

4.3 препознавање и поступање са агресивним путницима, путницима који су под дејством алкохола или под утицајем наркотика;

4.4 мере које се предузимају када се у путничкој кабини превозе живе животиње;

4.5 поступање у случају турбуленције, укључујући и обезбеђење простора за одлагање ручног пртљага;

4.6 методе за мотивисање путника и методе контроле над масом путника које су неопходне ради што ефикасније евакуације.

5. Ваздухопловна медицина и прва помоћ:

5.1 основе ваздухопловне медицине и вештине преживљавања;

5.2 физиолошки утицај летења са посебним освртом на хипоксију и потребе за кисеоником;

5.3 основе прве помоћи, укључујући поступање у случају:

(а) мучнине проузроковане летом;

(б) хипервентилације;

(в) опекотина;

(г) рана;

(д) стања без свести;

(ђ) прелома и повреда меких ткива;

5.4 хитни медицински поступци у лету и пружање прве помоћи код:

(а) астме;

(б) реакције на стрес и алергијске реакције;

(в) шока;

(г) дијабетеса;

(д) гушења;

(ђ) епилепсије;

(е) порођаја;

(ж) можданог удара;

(з) срчаног удара;

5.5 употреба одговарајуће опреме и познавање њиховог садржаја, укључујући опрему за кисеоник, прву помоћ и осталу опрему за хитне медицинске поступке;

5.6 сваки кандидат на основној обуци дужан је да прође практичну обуку пружања кардио-пулмолошке прве помоћи на посебно направљеној лутки, узимајући у обзир специфичности средине у којој се пружа помоћ;

5.7 здравље и хигијена, укључујући:

(а) хигијену у ваздухоплову;

(б) ризик при контакту са инфективним болестима и начини за умањење оваквих ризика;

(в) поступање са клиничким отпадом;

(г) дезинфекцију ваздухоплова;

(ђ) поступање у случају смрти лица у ваздухоплову;

(е) узбуђивање, физиолошке ефекте замора, физиологију сна, биолошки ритам и промену временских зона.

6. Опасне материје у складу са важећим ICAO техничким упутствима (општи принципи, важност постојања и примене процедура и извештавања и одговарајући начини паковања и ограничења)

7. Основе обезбеђивања у ваздухопловству, укључујући и познавање подзаконских прописа који уређују заједничка правила у области обезбеђивања у цивилном ваздухопловству, као и одредби наведеним у Уредби (ЕЗ) бр. 300/2008.

8. Заштита од пожара и дима:

8.1 одговорност за благовремену реакцију кабинског особља у ситуацијама у нужди, које се односе на појаву пожара и дима, са нагласком на значај одређивања стварног извора пожара;

8.2 значај хитног обавештавања летачког особља, као и конкретне мере неопходне за координацију и помоћ када се открију ватра или дим;

8.3 потреба честих провера потенцијалних зона које носе ризик од пожара, укључујући тоалете и детекторе дима;

8.4 класификација пожара и одговарајућих врста средстава за гашење пожара и процедура за одређене врсте пожара, технике примене средстава за гашење, последице погрешне употребе средстава и њихова употреба у затвореном простору;

8.5 општи принципи процедура које се односе на хитне аеродромске службе на аеродромима.

9. Основи преживљавања:

9.1 преживљавање на земљи, укључујући неприступачне терене (нпр. поларни предели, пустиња или прашума);

9.2 преживљавање у води, стављање и употреба појаса за спасавање у води и употреба чамца за спасавање, односно сличне опреме, укључујући и практичну обуку у води.

АНЕКС VI

ЗАХТЕВИ ЗА ВАЗДУХОПЛОВНЕ ВЛАСТИ – ЛЕТАЧКО ОСОБЉЕ

[Part-aRa]

ГЛАВА GEN

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

ОДЕЉАК I

Опште

ARA.GEN.105 Дефиниције

За потребе овог анекса и *Part-ORA*, примењују се следеће дефиниције:

1. „Прихватљиви начини усаглашавања (*AMC*)” су необавезујући стандарди које је усвојила Агенција (*EASA* – Европска агенција за безбедност ваздухопловства) за илустрацију могућности успостављања усаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење;

2. „Алтернативни начини усаглашавања” су они који предлажу алтернативу постојећим прихватљивим начинима усаглашавања (*AMC*) или они који предлажу нови начин да се успостави усаглашеност са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење за које нема одговарајућих прихватљивих начина усаглашавања (*AMC*) које је усвојила Агенција;

3. „Одобрен центар за обуку (ATO)” означава организацију квалификовану за издавање или на основу континуираног одобрења пружање обуке за дозволе пилота и припадајућа овлашћења и сертификате;

4. „Уређај за основну обуку инструменталног летења (BITD модел)” означава дефинисану комбинацију хардвера и софтвера, који је стекао градацију уређаја за основну обуку инструменталног летења (BITD);

5. „Технички услови за пловидбеност (CS)” су технички стандарди које доноси Агенција који указују на начине како да се прикаже усаглашеност са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, а које могу да користе организације у сврху сертификације;

6. „Инструктор летења (FI)” је инструктор који има право да спроводи обуку у ваздухоплову, у складу са *Part-FCL*;

7. „Уређај за симулирање летења (FSTD)” је уређај за обуку који је:

(а) у случају авиона, уређај за потпуно симулирање летења (FFS), тренажер летења (FTD), уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT) или уређај за основну обуку инструменталног летења (BITD);

(б) у случају хеликоптера, уређај за потпуно симулирање летења (FFS), тренажер летења (FTD) или уређај за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT);

8. „FSTD градација” је ниво техничке способности уређаја за симулирање летења (FSTD) као што је дефинисано у документу усаглашености;

9. „FSTD корисник” је организација или лице које спроводи обуку, проверу или испите коришћењем уређаја за симулирање летења (FSTD) у одобреном центру за обуку (ATO);

10. „Приземљење” означава формалну забрану ваздухоплову за полетање и предузимање мера ради његовог задржавања;

11. „Упутства (GM)” су необавезујући материјали које је развила Агенција, који помажу да се илуструје смисао захтева или спецификације и користе се да подрже тумачење Основне уредбе, правила за њено извршење и прихватљивих начина усаглашавања (AMC);

12. „ARO.RAMP” је Глава Ramp Анекса II Уредбе о ваздушним операцијама;

13. „Други уређај за обуку (OTD)” означава средство које се користи за обуку пилота осим уређаја за симулирање летења (FSTD) на којем се спроводи обука када није потребно окружење целокупне пилотске кабине;

14. „Part-ARA” је Анекс VI Уредбе о цивилном ваздухопловном особљу;

15. „Part-ORO” је Анекс III Уредбе о ваздушним операцијама;

16. „Part-CC” је Анекс V Уредбе о цивилном ваздухопловном особљу;

17. „Part-FCL” је Анекс I Уредбе о цивилном ваздухопловном особљу;

18. „Part-MED” је Анекс IV Уредбе о цивилном ваздухопловном особљу;

19. „Part-ORA” је Анекс VII Уредбе о цивилном ваздухопловном особљу;

20. „Седиште” означава главну управу или регистровану управу организације у оквиру које се користе главне финансијске функције и оперативна контрола активности наведених у овом правилнику;

21. „Упутство за тест градације (QTG)” је документ намењен да прикаже перформансе и квалитет руковања уређајем за симулирање летења (FSTD) ваздухоплова, класе авиона или типа хеликоптера, симулирани у прописаним границама и да су сви применљиви захтеви испуњени. Упутство за тест градације (QTG) укључује како податке о ваздухоплову, класи авиона или типу хеликоптера тако и податке уређаја за симулирање летења (FSTD) који се користе да подрже валидацију.

ARA.GEN.115 Документација за надзор

Надлежна ваздухопловна власт мора да обезбеди све законске акте, стандарде, правила, техничке публикације и сва документа која се односе на одговарајуће особље како би им се омогућило да обављају своје задатке и да испуњавају своје обавезе.

ARA.GEN.120 Начини усаглашавања

(а) Агенција мора да развије прихватљиве начине усаглашавања (AMC), који могу да се користе ради утврђивања усаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Када се успостави усаглашеност са прихватљивим начинима усаглашавања (AMC), онда су испуњени и захтеви из правила за извршење Основне уредбе.

(б) Алтернативни начини усаглашавања могу да се користе ради успостављања усаглашености са правилима за извршење Основне уредбе.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави систем ради доследне процене да ли сви алтернативни начини усаглашавања које користе сама власт или организација и лица која су под надзором, омогућавају успостављање усаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

(д) Надлежна ваздухопловна власт мора да оцени све алтернативне начине усаглашавања које је предложила организација у складу са *ORA.GEN.120* анализирањем документације и, ако се сматра неопходним, обављањем инспекције над организацијом.

Ако надлежна ваздухопловна власт утврди да су алтернативни начини усаглашавања у складу са уредбама комисије, мора без одлагања да:

1) обавести подносиоца захтева да алтернативни начини усаглашавања могу да буду имплементирани и, ако је примењиво, измени одобрење или сертификат подносиоца захтева у складу са тим;

2) обавести Агенцију о њиховом садржају, укључујући и копије свих релевантних докумената;

3) информише друге државе чланице о алтернативним начинима усаглашавања који су прихваћени.

(е) Када надлежна ваздухопловна власт и сама користи алтернативне начине усаглашавања ради постизања усаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, онда мора:

1) да их учини доступним свим организацијама и лицима која се налазе под њеним надзором;

2) да без одлагања обавести Агенцију.

Надлежна ваздухопловна власт мора да достави Агенцији комплетан опис алтернативних начина усаглашавања, укључујући било које ревизије процедура које могу да буду релевантне, као и процену која показује да су испуњени захтеви из правила за извршење Основне уредбе.

ARA.GEN.125 Обавештавање Агенције

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора без одлагања да обавести Агенцију у случају да постоје значајни проблеми у вези са применом Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора да достави Агенцији информације од значаја за безбедност које произлазе из пријава о догађајима (*occurrence reports*) које је ваздухопловна власт примила.

ARA.GEN.135 Непосредна реакција на проблем који се односи на безбедност

(а) Не доводећи у питање Директиву 2003/42/ЕЗ Европског Парламента и Савета надлежна ваздухопловна власт мора да имплементира систем да би се на одговарајући начин прикупиле, анализирале и дистрибуирале информације о безбедности.

(б) Агенција мора да имплементира систем да би на одговарајући начин анализирала било коју примљену информацију која је релевантна за безбедност и да без одлагања достави државама чланицама и Комисији информације, укључујући и препоруке или корективне мере које ће се предузети и које су њима неопходне ради правовремене реакције на проблем који се односи на безбедност и који укључује производе, делове, уређаје, лица или организације који су у складу са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

(ц) По пријему информације описане у тач. (а) и (б), надлежна ваздухопловна власт предузима одговарајуће мере за решавање проблема који се односи на безбедност.

(д) О предузетим мерама из тачке (ц) морају одмах да буду обавештена сва лица или организације који морају да буду усаглашени са њима према Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Надлежна ваздухопловна власт мора да обавести Агенцију о тим мерама и мора да обавести и друге

државе чланице ако је неопходно предузимање мера од стране више држава чланица.

ОДЕЉАК II Управљање

ARA.GEN.200 Систем управљања

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави и одржава систем управљања, који укључује најмање:

1) документовану политику и процедуре које дају опис организације, начине и методе ради постизања усаглашености са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Процедуре морају да буду редовно ажуриране и да служе као основни радни документи надлежне ваздухопловне власти за све одговарајуће задатке;

2) довољан број особља које обавља своје задатке и испуњава своје обавезе. То особље мора да буде квалификовано за обављање додељених задатака и мора да има потребно знање, искуство, почетну и периодичну обуку како би се обезбедила стална оспособљеност. Мора да постоји систем за планирање доступности особља, како би се обезбедило правилно извршавање свих задатака;

3) одговарајућа средства и канцеларије за обављање додељених задатака;

4) функцију надзора усаглашености система управљања са релевантним захтевима и адекватности процедура, укључујући успостављање процеса интерне провере и процеса управљања безбедоносним ризицима. Надзор усаглашености мора да садржи систем повратних информација о налазима провере које се упућују највишем руководству надлежне ваздухопловне власти како би се осигурало спровођење корективних мера по потреби;

5) лице или групу лица, који су крајње одговорни највишем руководству надлежне ваздухопловне власти, за функцију надзора усаглашености.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора, за сваку област делатности укључујући систем управљања, да именује једно или више лица који су у потпуности одговорни за управљање одговарајућим задацима.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави процедуре за учешће у међусобној размени свих потребних информација и за међусобну подршку са другим надлежним ваздухопловним властима, укључујући и све налазе који су идентификовани и све накнадне мере које су предузете, а које су резултат надзора лица и организација које врше активности на територији државе чланице, али су сертификовани код надлежних ваздухопловних власти друге државе чланице или Агенцији.

(д) Копија процедура и њихових измена које се односе на систем управљања морају да буду доступне Агенцији ради стандардизације.

ARA.GEN.205 Расподела задатака квалификованим субјектима

(а) Задатке који се односе на почетну сертификацију или стални надзор лица или организација који подлежу Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење држава чланица може да расподела само квалификованим субјектима. Приликом додељивања задатака, надлежна ваздухопловна власт мора да обезбеди:

1) систем за почетну и континуирану оцену усаглашености квалификованог субјекта са Анексом V Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овај систем и резултати процена морају да буду документовани;

2) успостављен документовани споразум са квалификованим субјектом, који су одобриле обе стране на одговарајућем руководећем нивоу, који јасно дефинише:

- (i) задатке који ће се извршавати;
- (ii) декларације, извештаје и досијеа;
- (iii) техничке услове који треба да се испуне за извршавање тих задатака;
- (iv) одговарајућу покривеност по питању одговорности;
- (v) заштиту информација стечених у обављању таквих задатака.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора да обезбеди да процес интерне провере и процес управљања безбедоносним ризицима

који се захтевају у ARA.GEN.200 (а) 4) покривају све задатке у вези са сертификацијом или сталним надзором обављеним у њено име.

ARA.GEN.210 Промене у систему управљања

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да има установљен систем идентификације промена које утичу на њену способност да обавља задатке и да испуни своје обавезе дефинисане у Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Овај систем мора да омогући да се предузму мере, према потреби, како би се обезбедило да њен систем управљања остане адекватан и ефикасан.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора благовремено да ажурира свој систем управљања како би благовремено одражавао сваку промену у Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, чиме би се обезбедила ефикасна имплементација.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да обавести Агенцију о променама које утичу на њену способност да обавља своје задатке и да извршава обавезе, како је дефинисано у Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

ARA.GEN.220 Вођење документације

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави систем вођења документације обезбеђујући одговарајуће складиштење, приступачност и поуздано праћење:

1) документованих правила и процедура система управљања;

2) обука, квалификација и ауторизација својих кадрова;

3) додељивања задатака, који покривају све елементе који се захтевају у ARA.GEN.205, као и детаље о додељеним задацима;

4) процеса сертификације и сталног надзора сертификованих организација;

5) процеса за издавање дозвола особља, овлашћења, сертификата и потврда и за стални надзор имаоца тих дозвола, овлашћења, сертификата и потврда;

6) процеса за издавање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) и за стални надзор над уређајем за симулирање летења (FSTD) и над његовим оператером;

7) надзора над лицима и организацијама које обављају делатност на територији државе чланице, али које надгледа или сертификакује надлежна ваздухопловна власт друге државе чланице или Агенције, како је договорено између ових власти;

8) процена и обавештења Агенцији о алтернативним начинима усаглашавања који су предложени од стране организација и процене алтернативних начина усаглашавања које користи и сама надлежна ваздухопловна власт;

9) налаза, корективних мера и датум затварања тих мера;

10) предузимања законских мера;

11) информација које се односе на безбедност и мера које се накнадно предузимају;

12) употребе одредби које омогућавају флексибилност у складу са чланом 14. Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора да одржава листу која садржи податке о свим сертификатима организација, уверењима о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD), дозволама особља, сертификатима и потврдама које надлежна ваздухопловна власт издаје.

(ц) Сва досијеа морају да се чувају најмање током периода наведеног у овом правилнику. У недостатку такве назнаке, досијеи морају да се чувају у периоду од најмање пет година, у складу са одговарајућим законом о заштити података.

ОДЕЉАК III

Надзор, сертификација и предузимање законских мера

ARA.GEN.300 Надзор

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да провери:

1) усаглашеност са захтевима примењивим на организације или лице пре него што се изда сертификат, одобрење, уверење о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) или дозволе особља, сертификати, овлашћења, или потврде, како је примењиво;

2) сталну усаглашеност са примењивим захтевима организације које је сертификовала, лица и имаоца уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD);

3) имплементацију одговарајућих мера безбедности под надзором надлежне ваздухопловне власти као што је дефинисано у *ARA.GEN.135* (ц) и (д).

(б) Ова провера мора:

1) да буде подржана документацијом која је посебно намењена да обезбеди особљу које је одговорно за вршење надзора упутство за обављање својих функција;

2) обезбеди лицима и организацијама резултате надзора безбедности;

3) да се заснива на проверама и инспекцијама, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције;

4) да пружи надлежној ваздухопловној власти потребне доказе у случају када се захтева предузимање даљих мера, укључујући и мере предвиђене у *ARA.GEN.350* и *ARA.GEN.355*.

(ц) Обим надзора дефинисан у тач. (а) и (б) мора да узме у обзир резултате претходних надзорних активности и приоритете безбедности.

(д) Не доводећи у питање надлежности држава чланица и њихове обавезе које су дате у *ARO.RAMP*, обим активности надзора који се обавља на територији државе чланице од стране лица или организације са седиштем, односно са пребивалиштем у другој држави чланици мора да се утврди на основу безбедносних приоритета, као и ранијих надзорних активности.

(е) Када активност лица или организације укључује више од једне државе чланице или Агенцију, надлежна ваздухопловна власт која је одговорна за надзор из тачке (а) може да се договори да надзорне задатке обавља надлежна ваздухопловна власт државе чланице где се одвија активност или да их обавља Агенција. Свако лице или организација која је предмет овог споразума мора да буде обавештена о његовом постојању и обиму.

(ф) Надлежна ваздухопловна власт мора да прикупља и обрађује све информације које сматра корисним за надзор, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције.

ARA.GEN.305 Програм надзора

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави и одржава програм надзора који обухвата надзорне активности које се захтевају у *ARA.GEN.300* и *ARO.RAMP*.

(б) За организације сертификоване од стране надлежне ваздухопловне власти и имаоце уверења о градацији уређаја о симулирању летења (*FSTD*), програм надзора мора да се развије узимајући у обзир врсту организације, сложеност активности, резултате протеклих сертификација и/или надзорних активности и мора да се заснива на процени придружених ризика. Програм надзора за сваки циклус планирања мора да укључује:

1) провере и инспекције, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције, по потреби;

2) састанке између одговорног руководиоца и надлежне ваздухопловне власти да би се обезбедило узајамно обавештавање о значајним питањима.

(ц) На организације сертификоване од стране надлежне ваздухопловне власти и имаоце уверења о градацији уређаја о симулирању летења (*FSTD*) мора да се примени период планирања надзора који не прелази 24 месеца. Период планираног надзора може да буде умањен ако постоје докази да су безбедоносне перформансе организације или имаоца уверења о градацији уређаја о симулирању летења (*FSTD*) умањене.

Период планирања надзора може да се продужи на највише 36 месеци ако је надлежна ваздухопловна власт утврдила, да је током претходна 24 месеца:

1) организација показала ефикасну идентификацију опасности по питању ваздухопловне безбедности и управљања ризицима;

2) организација континуирано показивала у оквиру *ORA.GEN.130* да има потпуну контролу над свим променама;

3) није издат ниједан налаз нивоа 1;

4) примењене све корективне мере у року који је прихватила или продужила надлежна ваздухопловна власт, као што је дато у *ARA.GEN.350* (д) 2).

Период планираног надзора може да буде даље продужен на највише 48 месеци ако је, поред наведеног, организација успоставила, а надлежна ваздухопловна власт одобрила, ефикасан систем сталног извештавања надлежне ваздухопловне власти о безбедносним перформансама и регулаторној усаглашености саме организације.

(д) За лица која су имаоци дозволе, сертификата, овлашћења или потврде коју је издала надлежна ваздухопловна власт, програм надзора мора да обухвати инспекције, укључујући и ненајављене инспекције.

(е) Програм надзора мора да обухвати евиденцију о датумима планираних провера, инспекција и састанака и датуме када су извршене те провере, инспекције и састанци.

ARA.GEN.310 Процедура иницијалне сертификације – Организације

(а) Након пријема захтева за иницијално издавање сертификата организацији, надлежна ваздухопловна власт мора да верификује усаглашеност организације са примењивим захтевима.

(б) Када утврди да је организација у складу са примењивим захтевима, надлежна ваздухопловна власт мора да изда сертификат, као што је утврђено у Додацима 3 и 5 овог анекса. Сертификат мора да се изда са неограниченим временом важења. Права и обим активности за које организација има одобрење да их спроводи морају да буду наведени у условима одобрења који су додати сертификату.

(ц) Ради омогућавања организацији да имплементира промене без претходног одобрења надлежне ваздухопловне власти у складу са *ORA.GEN.130*, надлежна ваздухопловна власт мора да одобри процедуру коју подноси организација, а којом се дефинише обим таквих промена и којом се описује на који начин ће се управљати тим променама и обавештавати о њима.

ARA.GEN.315 Поступак за издавање, продужење, обнову или промену дозволе, овлашћења, сертификата или потврде – лица

(а) Након пријема захтева за издавање, продужење, обнову или промену дозволе особља, овлашћења, сертификата или потврде и било којег пратећег документа, надлежна ваздухопловна власт мора да верификује да ли подносилац захтева испуњава одговарајуће захтеве.

(б) Када утврди да подносилац захтева испуњава одговарајуће захтеве, надлежна ваздухопловна власт мора да изда, продужи, обнови или промени дозволу, сертификат, овлашћење или потврду.

ARA.GEN.330 – Промене – организације

(а) По пријему захтева за промену за коју је потребно прибавити претходно одобрење, надлежна ваздухопловна власт мора да провери да је ли организација у складу са важећим захтевима пре издавања одобрења.

Надлежна ваздухопловна власт мора да пропише услове под којима организација може да ради за време промене, осим ако надлежна ваздухопловна власт утврди да сертификат организације треба суспендовати. Када се увери да је организација у складу са одговарајућим захтевима, надлежна ваздухопловна власт мора да одобри промену.

(б) Не доводећи у питање било које додатно предузимање законских мера, када организација имплементира промене које захтевају претходно одобрење, а када није добила одобрење надлежне ваздухопловне власти као што је дефинисано у тачки (а), надлежна ваздухопловна власт мора да суспендује, ограничи или стави ван снаге сертификат организације.

(ц) За промене које не захтевају претходно одобрење, надлежна ваздухопловна власт мора да процени информације из обавештења које је послала организација у складу са *ORA.GEN.130* како би верификовала усаглашеност са одговарајућим захтевима. У случају неусаглашености, надлежна ваздухопловна власт мора:

1) да обавести организацију о неусаглашености и да захтева даље промене;

2) у случају налаза нивоа 1 или нивоа 2, да делује у складу са *ARA.GEN.350*.

ARA.GEN.350 Налази и корективне акције – Организације

(а) Надлежна ваздухопловна власт за надзор у складу са *ARA.GEN.300* (а) мора да има успостављен систем за анализу налаза како би се утврдио њихов значај за безбедност.

(б) Налаз нивоа 1 издаје надлежна ваздухопловна власт када открије било коју значајну неусаглашеност са одговарајућим захтевима Основне уредбе (Е3) бр. 216/2008 и правилима за њено

извршење, са процедурама и приручницима организације или са условима из одобрења или сертификата, која може да умањи ниво безбедности или озбиљно угрози безбедност летења.

Налази нивоа 1 обухватају:

1) неуспех да се надлежној ваздухопловној власти омогући приступ објектима организације као што је дефинисано у *ORA.GEN.140* током уобичајених радних сати и након два захтева у писаној форми;

2) добијање или одржавање важења сертификата организације помоћу фалсификовања поднетог документованог доказа;

3) доказ злоупотребе сертификата или преваре од стране организације;

4) непостојање одговорног руководиоца.

(ц) Налаз нивоа 2 издаје надлежна ваздухопловна власт за било коју откритвену неусаглашеност са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, са процедурама организације и приручницима или са условима из одобрења или сертификата, која може да умањи ниво безбедности или угрози безбедност летења.

(д) Када је налаз откритвен током надзора или на било који други начин, надлежна ваздухопловна власт мора, не доводећи у питање било коју додатну меру која се захтева у складу са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, да достави налаз организацији у писаној форми и мора да захтева предузимање корективне мере која се односи на уочену неусаглашеност. Надлежна ваздухопловна власт мора да обавести државу у којој је ваздухоплов регистрован, када је то релевантно.

1) У случају налаза нивоа 1 надлежна ваздухопловна власт мора да предузме хитне и одговарајуће мере да забрани или ограничи активности и, ако је потребно, да предузме мере стављања ван снаге сертификата или посебног одобрења или да исте ограничи или суспендује у целини или делимично, у зависности од обима налаза нивоа 1, све док организација успешно не примени корективне мере.

2) У случају налаза нивоа 2, надлежна ваздухопловна власт мора да:

(i) дозволи организацији период имплементације корективних мера у складу са врстом налаза, који у сваком случају иницијално не може да буде дужи од три месеца. На крају овог периода, и у зависности од врсте налаза, надлежна ваздухопловна власт може да продужи тромесечни период у зависности од задовољавајућег плана корективних мера усаглашених са надлежном ваздухопловном влашћу;

(ii) процени корективне мере и план имплементације које је предложила организација и, ако се проценом закључи да су они довољни за решавање свих неусаглашености, мора да их прихвати.

3) Ако организација не поднесе прихватљив план корективних мера, односно не спроведе корективне мере у року који је прихватила или продужила надлежна ваздухопловна власт, налаз мора да буде подигнут на ниво 1 и предузимају се мере наведене у (д) 1).

4) Надлежна ваздухопловна власт мора да евидентира све налазе које је утврдила или који су јој достављени и, ако је применила, све законске мере које је применила, као и све корективне мере и датуме затварања налаза.

(е) Не доводећи у питање било које додатно предузимање законских мера, када ваздухопловна власт државе чланице, делујући у складу са одредбама из *ARA.GEN.300* (д), открити неусаглашеност са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, од стране организације коју је сертифицивала надлежна ваздухопловна власт друге државе чланице или Агенције, мора да о томе обавести надлежну ваздухопловну власт и да обезбеди информацију о нивоу налаза.

ARA.GEN.355 Налази и предузимање законских мера – лица

(а) Ако, током надзора или на било који други начин, надлежна ваздухопловна власт одговорна за надзор у складу са *ARA.GEN.300* (а) пронађе доказ који указује на неусаглашеност са одговарајућим захтевима, код лица које је ималац дозволе, сертификата, овлашћења или потврде издате у складу са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, надлежна ваздухопловна власт мора да установи налаз, забележи га и достави у писаној форми имаоцу дозволе, сертификата, овлашћења или потврде.

(б) Када је такав налаз установљен, надлежна ваздухопловна власт мора да спроведе истрагу. Ако је налаз потврђен, надлежна ваздухопловна власт мора да:

1) ограничи, суспендује или стави ван снаге дозволу, сертификат, овлашћење или потврду, када је идентификован проблем који се односи на безбедност (*safety issue*);

2) предузме све даље законске мере како би се спречила даља неусаглашеност.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да обавести лице или организацију која је издала лекарско уверење или потврду, када је то примењиво.

(д) Не доводећи у питање било које додатно предузимање законских мера, када ваздухопловна власт државе чланице делујући у складу са одредбама из *ARA.GEN.300* (д) пронађе доказ о неусаглашености са одговарајућим захтевима код лица које је ималац дозволе, сертификата, овлашћења или потврде коју је издала надлежна ваздухопловна власт било које друге државе чланице, мора да обавести надлежну ваздухопловну власт.

(е) Ако се током надзора или на било који други начин, пронађе доказ који указује на неусаглашеност са одговарајућим захтевима лица које подлеже захтевима датим у Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење и које не поседује дозволу, сертификат, овлашћење или потврду издату у складу са њима, надлежна ваздухопловна власт која је утврдила неусаглашеност мора да предузме све потребне законске мере како би се спречила даља неусаглашеност.

ГЛАВА FCL

ПОСЕБНИ ЗАХТЕВИ ВЕЗАНИ ЗА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ

ОДЕЉАК I

Опште

ARA.FCL.120 Вођење документације

Поред документације која се захтева у *ARA.GEN.220* (а), надлежна ваздухопловна власт мора да укључи у свој систем вођења документације и резултате са теоријских испита и процена способности пилота.

ОДЕЉАК II

Дозволе, овлашћења и сертификати

ARA.FCL.200 Процедуре за издавање, продужење важења или обнову дозволе, овлашћења или сертификата

(а) Издавање дозвола и овлашћења. Надлежна ваздухопловна власт издаје дозволу пилота и припадајућа овлашћења, користећи образац дат у Додатку I овог анекса.

(б) Издавање сертификата инструктора и испитивача. Надлежна ваздухопловна власт издаје сертификат инструктора или испитивача као:

1) упис одговарајућих права у дозволу пилота као што је утврђено у Додатку I овог анекса; или

2) посебан документ, на обрасцу и на начин који је утврдила надлежна ваздухопловна власт.

(ц) Уписивање у дозволу од стране испитивача. Пре посебног овлашћивања одређених испитивача за продужење или обнову овлашћења или сертификата, надлежна ваздухопловна власт мора да развије одговарајуће процедуре.

ARA.FCL.205 Надзор над испитивачима

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да развије програм надзора ради праћења спровођења испита и учинка испитивача, узимајући у обзир:

1) број испитивача које је сертифицивала;

2) број испитивача које су сертифицивале друге надлежне ваздухопловне власти, а који користе своја права унутар територије на којој надлежна ваздухопловна власт врши надзор.

(б) Надлежна ваздухопловна власт мора да води листу испитивача које је сертифицивала и испитивача које су сертифицивале друге надлежне ваздухопловне власти, а који користе своја права на њеној територији и са којима је надлежна ваздухопловна власт спровела припрему (*briefing*) у складу са *FCL.1015* (ц) 2). У листи испитивача морају да буду наведена права испитивача, а листу испитивача мора да објави и ажурира надлежна ваздухопловна власт.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да развије процедуре ради одређивања испитивача за спровођење практичних испита.

ARA.FCL.210 Обавештење за испитиваче

Надлежна ваздухопловна власт може да обезбеди испитивачима које је сертификовала и испитивачима које су сертификовале друге надлежне ваздухопловне власти а користе своја права на њеној територији, обавештење о сигурносним критеријумима који се примењују током спровођења практичних испита и провера стручности на ваздухоплову.

ARA.FCL.215 Период важења

(а) У случају издавања или обнове овлашћења или сертификата, надлежна ваздухопловна власт или, у случају обнове, испитивач посебно овлашћен од надлежне ваздухопловне власти, мора да прошири период важења до краја одговарајућег месеца.

(б) У случају продужења овлашћења, сертификата инструктора или сертификата испитивача, надлежна ваздухопловна власт или испитивач посебно овлашћен од надлежне ваздухопловне власти, мора да прошири период важења овлашћења или сертификата до краја одговарајућег месеца.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт или испитивач посебно овлашћен од надлежне ваздухопловне власти, мора да унесе датум истецања важења у дозволу или сертификат.

(д) Надлежна ваздухопловна власт може да развије процедуре како би дозволила да имацац дозволе или сертификата користи права из дозволе, односно сертификата, најдуже осам недеља након успешно завршеног одговарајућег испита, до уписа у дозволу или сертификат.

ARA.FCL.220 Процедуре за поновно издавање дозволе пилота

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора поново да изда дозволу увек када је то потребно из административних разлога и:

1) након првог издавања овлашћења; или

2) када је рубрика XII дозволе приказане у Додатку I овог анекса попуњена и нема простора за даље уписивање.

(б) Само важећа овлашћења и сертификати се пребацују у нови документ.

ARA.FCL.250 Ограничење, суспензија или стављање ван снаге дозволе, овлашћења и сертификата

(а) Надлежна ваздухопловна власт ограничава, суспендује или ставља ван снаге дозволу пилота и припадајућа овлашћења или сертификате у складу са *ARA.GEN.355* у следећим околностима, али не ограничавајући се само на њих:

1) стицање дозволе пилота, овлашћења или сертификата путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;

2) фалсификовање записа у књижици летења и дозволи или сертификату;

3) када имацац дозволе престане да испуњава захтеве из *Part-FCL* који се на њега односе;

4) када се користе права из дозволе, овлашћења или сертификата под утицајем алкохола или дрога;

5) неусаглашеност са одговарајућим захтевима подзаконских прописа којим се уређује обављање јавног авио-превоза;

6) доказ о злоупотреби или несавесном поступању приликом коришћења права из сертификата; или

7) неприхватљиво извршавање испитивачевих дужности или одговорности у било којој фази лета.

(б) Надлежна ваздухопловна власт може да ограничи, суспендује или стави ван снаге дозволу, овлашћење или сертификат на основу писменог захтева имаоца дозволе или сертификата.

(ц) Сви практични испити, провере стручности или процене оспособљености спроведене током суспензије или након стављања ван снаге сертификата испитивача сматрају се неважећим.

ОДЕЉАК III Теоријски испити

ARA.FCL.300 Испитне процедуре

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави неопходне мере и процедуре како би кандидатима омогућила полагање теоријских испита у складу са одговарајућим захтевима *Part-FCL*.

(б) У случају дозволе транспортног пилота (*ATPL*), дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*), дозволе професионалног пилота

(*CPL*) и овлашћења за инструментално летење (*IR*), испитне процедуре морају да испуне све следеће захтеве:

1) испити морају да се спроводе у писаној форми или на рачунару.

2) питања за испит мора да изабере надлежна ваздухопловна власт, према заједничкој методи која омогућава покривеност целокупног наставног садржаја у сваком предмету, из Европске централне банке питања (*ECQB*). *ECQB* је база питања са вишеструким избором одговора која се налази у поседу Агенције (*EASA*).

3) испит из предмета комуникација може да се спроведе одвојено од других предмета. Кандидат који је претходно положио један или оба испита из комуникације према правилима визуелног летења (*VFR*) и из комуникација према правилима инструменталног летења (*IFR*) не мора поново да полаже одговарајуће секције.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да обавести кандидате о језицима на којима се спроводи испит.

(д) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави адекватне процедуре у циљу очувања интегритета испита.

(е) Ако се утврди да кандидат није поступао у складу са испитним процедурама у току полагања испита, надлежна ваздухопловна власт ће проценити да ли кандидат није положио испит из једног предмета или испит у целини.

(ф) Ако се докаже да је кандидат покушао да положи испит на преварни начин, надлежна ваздухопловна власт ће забранити кандидату даље полагање испита на период од најмање 12 месеци од датума полагања испита који је кандидат покушао да положи на преварни начин.

ГЛАВА CC

СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ ЗА КАБИНСКО ОСОБЉЕ

ОДЕЉАК I

Дозвола кабинског особља

ARA.CC.100 Процедуре за потврде кабинске посаде

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави процедуре за издавање, вођење документације и надзор над имаоцима дозвола кабинског особља у складу са *ARA.GEN.315*, *ARA.GEN.220* и *ARA.GEN.300*.

(б) Дозволе кабинског особља издаје на формату и у складу са спецификацијама датим у Додатку II овог анекса

1) надлежна ваздухопловна власт;

и/или, ако тако одлучи држава чланица

2) организација коју је у ту сврху одобрила надлежна ваздухопловна власт.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора да објави јавности:

1) које тело или тела издају дозволу кабинског особља на њеној територији;

2) ако су организације одобрене за издавање, списак тих организација.

ARA.CC.105 Суспензија или стављање ван снаге дозвола кабинског особља

Надлежна ваздухопловна власт предузима мере у складу са *ARA.GEN.355*, укључујући суспензију или стављање ван снаге дозволе кабинског особља, најмање у следећим случајевима:

(а) непридржавања одредаба из *Part-CC* или одговарајућих захтева *Part-ORO* и *Part-CAT*, када је идентификовано безбедносно питање (*safety issue*);

(б) стицања или одржавања важења дозволе кабинског особља путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;

(ц) коришћења права из дозволе кабинског особља под утицајем алкохола или дроге;

(д) постојања доказа о злоупотреби или несавесном поступању приликом коришћења права из дозволе кабинског особља.

ОДЕЉАК II

Организације за обуку кабинског особља или за издавање дозволе кабинског особља

ARA.CC.200 Одобравање организација за обуку кабинског особља или за издавање дозволе кабинског особља

(а) Пре издавања потврде о праву на обучавање центру за обуку или оператеру јавног авио-превоза за обуку кабинског особља, надлежна ваздухопловна власт је дужна да провери:

1) да су спровођење обуке, наставни планови и програми обуке организације у складу са одговарајућим захтевима *Part-CC*;

2) да уређаји за обуку које користи организација представљају реално окружење путничке кабине типа ваздухоплова и да опрема има техничке карактеристике оне опреме коју користи кабинско особље;

3) да су предавачи и инструктори који спроводе обуку одговарајуће квалификовани и искусни за обуку из предмета које треба да предају.

(б) Ако је могуће одобрити организације у државама чланицама да издају дозволе кабинског особља, надлежна ваздухопловна власт издаје такво одобрење организацијама које су у складу са захтевима из (а). Пре издавања таквог одобрења, надлежна ваздухопловна власт мора да:

1) оцени способност и одговорност организације да обавља одговарајуће задатке;

2) утврди да је организација успоставила документоване процедуре за обављање одговарајућих послова, укључујући спровођење испита од стране особља које је квалификовано за ову сврху и није у сукобу интереса, и за издавање дозволе кабинског особља у складу са *ARA.GEN.315* и *ARA.CC.100* (б);

3) захтева од организације да обезбеди информације и документацију у вези са дозволама кабинског особља које издаје и са њиховим имаоцима, а које су релевантне за надлежну ваздухопловну власт како би могла да спроводи своје задатке вођења документације, надзора и предузимања законских мера.

ГЛАВА АТО

СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ ЗА ОДОБРЕНЕ ЦЕНТРЕ ЗА ОБУКУ (АТО)

ОДЕЉАК I Опште

ARA.ATO.105 Програм надзора

Програм надзора над одобреним центрима за обуку (АТО) мора да обухвати надзор над стандардом обуке који остварују, укључујући и надзор над летовима у току практичне обуке са ученицима, по принципу узорковања, ако је могуће на ваздухоплову који се користи.

ARA.ATO.120 Вођење документације

Поред документације која се захтева у *ARA.GEN.220*, надлежна ваздухопловна власт мора да у свом систему вођења документације дода све детаље о обукама које спроводе одобрени центри за обуку (АТО), и ако је примењиво, документацију која се односи на уређаје за симулирање летења (FSTD) који се користе за обуку.

ГЛАВА FSTD

СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА КВАЛИФИКАЦИЈУ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА (FSTD)

ОДЕЉАК I Опште

ARA.FSTD.100 Процедура иницијалне процене

(а) По пријему захтева за стицање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD), надлежна ваздухопловна власт мора да:

1) оцени уређај за симулирање летења (FSTD) за који је поднет захтев за иницијално стицање уверења о градацији или за стицање вишег нивоа градације на основу већ одређеног;

2) процени уређај за симулирање летења (FSTD) у оним областима које су од суштинске важности за обуку летачког особља, испитне процесе и процесе провере, како је применљиво;

3) спроведе објективне, субјективне и функционалне тестове у складу са нивоом градације и прегледа резултате таквих тестова како би утврдила упутство за тест градације (QTG);

4) провери да ли је организација оператера уређаја за симулирање летења (FSTD) у складу са одговарајућим примењивим захтевима, с тим да се ово се не примењује код иницијалне процене уређаја за основну обуку инструменталног летења (BITD).

(б) Надлежна ваздухопловна власт може да одобри упутство за тест градације (QTG) само након завршене иницијалне процене уређаја за симулирање летења (FSTD) и када су све разлике из

упутства за тест градације (QTG) отклоњене на начин који је за надлежне ваздухопловне власти задовољавајући. Упутство за тест градације (QTG) који је резултат процедуре иницијалне процене мора да буде основно упутство за тест градације (MQTG), који служи као основа за ниво градације уређаја за симулирање летења (FSTD) код иницијалне и накнадних периодичних процена уређаја за симулирање летења (FSTD).

(ц) Ниво градације и посебни услови.

1) Надлежна ваздухопловна власт може да пропише посебне услове за ниво градације уређаја за симулирање летења (FSTD) када су испуњени захтеви из *ORA.FSTD.210* (а), и када се прикаже да посебни услови обезбеђују исти ниво безбедности као онај који је утврђен у одговарајућим техничким условима за пловидбеност (CS).

2) Ако надлежна ваздухопловна власт, а не Агенција (EASA), успостави посебне услове за нивое градације уређаја за симулирање летења (FSTD), она о истим мора без одлагања да обавести Агенцију. Обавештење мора да буде пропраћено пуним описом прописаних посебних услова и проценом безбедности која приказује да је достигнут еквивалентан ниво безбедности у односу на важеће техничке услове за пловидбеност (CS).

ARA.FSTD.110 Издавање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD)

(а) Након завршетка процене уређаја за симулирање летења (FSTD) и када се утврди да уређај за симулирање летења (FSTD) задовољава одговарајући ниво градације у складу са *ORA.FSTD.210* и да организација оператера испуњава одговарајуће захтеве за одржавање нивоа градације уређаја за симулирање летења (FSTD) у складу са *ORA.FSTD.100*, надлежна ваздухопловна власт издаје уверење о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) са неограниченим временом важења, на обрасцу који је дефинисан у Додатку IV овог анекса.

ARA.FSTD.115 Привремена градација уређаја за симулирање летења (FSTD)

(а) У случају увођења програма нових ваздухоплова, када није могуће постићи усаглашеност са захтевима утврђеним у овој глави за градацију уређаја за симулирање летења (FSTD), надлежна ваздухопловна власт може да изда уверење о привременом нивоу градације уређаја за симулирање летења (FSTD).

(б) За уређаје за потпуно симулирање летења (FFS) привремени ниво градације може да се изда само за нивое А, Б или Ц.

(ц) Ово уверење о привременом нивоу градације важи до стицања сталног нивоа градације и, у сваком случају, не може да важи више од три године.

ARA.FSTD.120 Континуирана градација уређаја за симулирање летења (FSTD)

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора стално да врши надзор над организацијом оператера уређаја за симулирање летења (FSTD) да би проверила да:

1) се комплет тестова из основног упутства за тест градације (MQTG) прогресивно понавља током 12-месечног периода;

2) су резултати периодичних процена у складу са стандардима градације, да су датирани и сачувани;

3) постоји систем контроле конфигурације ради обезбеђења сталног интегритета хардвера и софтвера за градирани уређај за симулирање летења (FSTD).

(б) Надлежна ваздухопловна власт врши периодичне процене уређаја за симулирање летења (FSTD) у складу са процедурама датим у *ARA.FSTD.100*. Ове процене морају да се изврше:

1) сваке године, у случају уређаја за потпуно симулирање летења (FFS), тренажера летења (FTD) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT); почетак сваког 12-месечног периода је датум иницијалне градације. Периодична процена уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да се изврши у року од 60 дана који претходе крају овог 12-месечног периода који је предвиђен за периодичне процене;

2) сваке три године, у случају уређаја за основну обуку инструменталног летења (BITD).

ARA.FSTD.130 Измене

(а) По пријему захтева за било какву измену уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD), надлежна

ваздухопловна власт мора да испуни одговарајуће елементе процедуре иницијалне процене у складу са *ARA.FSTD.100* (а) и (б).

(б) Надлежна ваздухопловна власт може да изврши посебну процену након великих измена или када уређај за симулирање летења (*FSTD*) не ради на свом почетном нивоу градације.

(ц) Надлежна ваздухопловна власт мора увек да изврши посебну процену пре давања вишег нивоа градације уређају за симулирање летења (*FSTD*).

ARA.FSTD.135 Налази и корективне мере – уверење о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*)

Надлежна ваздухопловна власт ограничава, суспендује или ставља ван снаге, ако је примењиво, уверење о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) у складу са *ARA.GEN.350*, у следећим околностима, али не ограничавајући се само на њих:

(а) стицање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;

(б) организација оператера уређаја за симулирање летења (*FSTD*) више не може да докаже да је уређај за симулирање летења (*FSTD*) у складу са одређеним нивоом градације; или

(ц) организација оператера уређаја за симулирање летења (*FSTD*) више није у складу са одговарајућим захтевима *Part-ORA*.

ARA.FSTD.140 Вођење документације

Поред документације која се захтева у *ARA.GEN.220*, надлежна ваздухопловна власт мора да чува и ажурира листу уређаја за симулирање летења (*FSTD*) који имају уверење о градацији и над којима врши надзор, са датумима планираних процена и датумима када су такве процене извршене.

ГЛАВА *AeMC*

ПОСЕБНИ ЗАХТЕВИ ЗА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКЕ ЦЕНТРЕ (*AeMCs*)

ОДЕЉАК 1 Опште

ARA.*AeMC*.110 Процедура иницијалне сертификације

Поступак сертификације ваздухопловно-медицинских центара (*AeMCs*) мора да се врши према одредбама дефинисаним у *ARA.GEN.310*.

ARA.*AeMC*.150 Налази и корективне мере – ваздухопловно-медицински центар (*AeMC*)

Не доводећи у питање *ARA.GEN.350*, налази нивоа 1 укључују, али се не ограничавају, на следеће пропусте:

(а) неименовање руководиоца ваздухопловно-медицинског центра (*AeMC*);

(б) непоштовање лекарске тајне по питању ваздухопловно-медицинских података;

(ц) непружање медицинских и статистичких података надлежној ваздухопловној власти у сврху надзора.

ГЛАВА *MED*

ПОСЕБНИ ЗАХТЕВИ ЗА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКУ СЕРТИФИКАЦИЈУ

ОДЕЉАК I Опште

ARA.MED.120 Медицински оцењивачи

Надлежна ваздухопловна власт мора да именује једног или више медицинских оцењивача који ће обављати дужности описане у овом одељку. Медицински оцењивач мора да буде лиценциран и квалификован у медицини и мора да има:

(а) постдипломско радно искуство у медицини од најмање пет година;

(б) посебно знање и искуство у ваздухопловној медицини;

(ц) посебну обуку у медицинској сертификацији.

ARA.MED.125 Упућивање надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола

Када овлашћени ваздухопловно-медицински центар (*AeMC*) или овлашћени лекар (*AME*) упуту подносиоца захтева надлежној ваздухопловној власти за издавање дозвола, ради доношења одлуке о његовој здравственој способности:

(а) медицински оцењивач или медицинско особље, које је именovala надлежна ваздухопловна власт, мора да процени одговарајућу медицинску документацију и да захтева додатну медицинску документацију, прегледе и тестове када је то потребно;

(б) медицински оцењивач мора да установи здравствену способност подносиоца захтева за издавање лекарског уверења, са једним или више ограничења ако је то неопходно.

ARA.MED.130 Формат лекарског уверења

Формат лекарског уверења мора да буде у складу са Додатком VI овог анекса.

ARA.MED.135 Ваздухопловно-медицински обрасци

Надлежна ваздухопловна власт мора да користи обрасце за:

(а) захтев за издавање лекарског уверења;

(б) извештај о прегледу за подносиоце захтева за класу 1 и класу 2;

(ц) извештај о прегледу за подносиоце захтева за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*).

ARA.MED.145 Обавештења која лекари специјалисти опште медицине (*GMP*) упућују надлежној ваздухопловној власти

Надлежна ваздухопловна власт када је то примењиво, мора да успостави процес обавештавања за лекаре специјалисте опште медицине (*GMPs*), како би се обезбедило да они буду упознати са медицинским захтевима датим у *MED.B.095*.

ARA.MED.150 Вођење евиденције

(а) Поред документације која се захтева у *ARA.GEN.220*, надлежна ваздухопловна власт мора да укључи у свој систем вођења документације и детаље ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена које јој подносе овлашћени лекари (*AMEs*), ваздухопловно-медицински центри (*AeMCs*) или лекари специјалисти опште медицине (*GMPs*).

(б) Сва ваздухопловно-медицинска документација имаоца дозвола мора да се чува најмање 10 година након истека важења последњег лекарског уверења.

(ц) За потребе ваздухопловно-медицинских оцена и стандардизације, ваздухопловно-медицинска документација мора да буде, уз писану сагласност подносиоца захтева или имаоца дозволе, доступна:

1) ваздухопловно-медицинском центру (*AeMC*), овлашћеном лекару (*AME*) или лекару специјалисти опште медицине (*GMP*), у циљу доношења ваздухопловно-медицинске оцене;

2) лекарској комисији, коју може да формира надлежна ваздухопловна власт за другостепени преглед граничних случајева;

3) одговарајућим лекарима специјалистима, за потребе доношења ваздухопловно-медицинске оцене;

4) медицинском оцењивачу надлежне ваздухопловне власти друге државе чланице, ради заједничког надзора;

5) подносиоцу захтева, односно имаоцу дозволе на његов захтев у писаној форми;

6) Агенцији за потребе стандардизације, након уклањања идентификације подносиоца захтева, односно имаоца дозволе.

(д) Надлежна ваздухопловна власт може да дозволи приступ ваздухопловно-медицинској документацији и у друге сврхе, поред оних наведених у тачки (ц) у складу са Директивом 95/46/E3 примењеном у оквиру националног закона.

(е) Надлежна ваздухопловна власт мора да има листе:

1) свих ваздухопловно-медицинских центара (*AeMCs*) који поседују важећи сертификат који је издала та власт;

2) свих лекара специјалиста опште медицине (*GMPs*) који раде као овлашћени лекари (*AMEs*) на њиховој територији, где је то примењиво.

Наведене листе морају да буду доступне другим државама чланицама и на захтев Агенције.

ARA.MED.200 Процедура издавања, продужења, обнове или измене AME сертификата

(а) Процедура сертификације овлашћеног лекара (AME) мора да поштује одредбе дефинисане у *ARA.GEN.315*. Пре издавања сертификата, надлежна ваздухопловна власт мора да има доказе да је овлашћени лекар (AME) у потпуности опремљен за обављање ваздухопловно-медицинских прегледа предвиђених у сертификату за који је овлашћени лекар (AME) поднео захтев.

(б) Када утврди да овлашћени лекар (AME) испуњава одговарајуће захтеве, надлежна ваздухопловна власт издаје, продужава, обнавља или мења AME сертификат на период од три године, користећи образац прописан у Додатку VII овог анекса.

ARA.MED.240 Лекари специјалисти опште медицине (GMPs) који раде као овлашћени лекари (AMEs)

Надлежна ваздухопловна власт државе чланице мора да обавести Агенцију и надлежне ваздухопловне власти других држава чланица ако на територији те државе ваздухопловно-медицинске прегледе за дозволу пилота лаких ваздухоплова (LAPL) могу да обављају лекари специјалисти опште медицине (GMPs).

ARA.MED.245 Стални надзор рада овлашћених лекара (AMEs) и лекара специјалиста опште медицине (GMPs)

Током израде програма континуираног надзора наведеног у *ARA.GEN.305*, надлежна ваздухопловна власт мора да води рачуна о броју овлашћених лекара (AMEs) и лекара специјалиста опште медицине (GMPs) који користе своја права унутар територије где надлежна ваздухопловна власт спроводи надзор.

ARA.MED.250 Ограничење, суспензија или стављање ван снаге AME сертификата

(а) Надлежна ваздухопловна власт мора да ограничи, суспендује или стави ван снаге AME сертификат у случајевима када овлашћени лекар (AME):

- 1) више не испуњава одговарајуће захтеве;
- 2) не испуњава критеријуме за сертификацију или наставак сертификације;
- 3) не чува на одговарајући начин ваздухопловно-медицинску документацију или доставља нетачне податке, односно информације;
- 4) фалсификује медицинске податке, сертификате или документацију;
- 5) прикрива чињенице које се односе на подносиоца захтева, односно имаоца лекарског уверења или даје нетачне или лажне изјаве надлежној ваздухопловној власти;
- 6) није успео да коригује налазе након извршене провере рада овлашћеног лекара (AME);
- 7) сам то захтева.

(б) AME сертификат се аутоматски ставља ван снаге у следећим околностима:

- 1) стављање ван снаге дозволе за обављање медицинске праксе; или
- 2) брисање из регистра лекарске коморе.

ARA.MED.255 Предузимање законских мера

Ако се, током надзора или на било који други начин, установи доказ о неусаглашености ваздухопловно-медицинског центра (AeMC), овлашћеног лекара (AME) или лекара специјалиста опште медицине (GMP), надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола мора да има установљену процедуру разматрања лекарских уверења које је издао ваздухопловно-медицински центар (AeMC), овлашћени лекар (AME) или лекар специјалиста опште медицине (GMP) и њиховог проглашења неважећим, када је то неопходно због безбедности летења.

ARA.MED.315 Разматрање лекарских извештаја

Надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола мора да има установљену процедуру:

(а) за разматрање извештаја и оцена које прими од ваздухопловно-медицинских центара (AeMCs), овлашћених лекара (AMEs) и лекара специјалиста опште медицине (GMPs) и за њихово информисање о било којим недоследностима, пропустима или грешкама направљеним у процесу оцењивања;

(б) за помоћ овлашћеним лекарима (AMEs) и ваздухопловно-медицинским центрима (AeMCs), на њихов захтев, у доношењу одлука о ваздухопловно-медицинској способности у спорним случајевима.

ARA.MED.325 Процедура другостепеног прегледа

Надлежна ваздухопловна власт мора да успостави процедуру прегледа и разматрања у граничним и спорним случајевима од стране независних медицинских саветника са искуством у ваздухопловној медицини, који дају мишљење о способности подносиоца захтева за лекарско уверење.

Додатак I Анекса VI Part-ARA
Дозвола летачког особља

Дозвола летачког особља коју је издала држава чланица у складу са *Part-FCL* мора да буде у складу са следећим спецификацијама:

(а) Садржај. Број приказане рубрике мора увек да буде штампан у комбинацији са насловом рубрике. Рубрике од I до XI су „сталне“, а рубрике од XII до XIV су „променљиве“ и могу да се појаве на посебном или одвојеном делу основног обрасца дозволе. Сваки посебан или одвојени део дозволе мора да буде јасно препознатљив као део дозволе.

I) Сталне рубрике:

(I) држава издавања дозволе;

(II) назив дозволе;

(III) серијски број дозволе започиње са УН кодом државе издаваоца дозволе након чега следи „FCL“ и код бројева и/или слова арапским бројевима и на латиничном писму;

(IV) име имаоца (латиничним писмом, ако писмо националног језика није латинично);

(IVa) датум рођења;

(V) адреса имаоца;

(VI) држављанство имаоца;

(VII) потпис имаоца;

(VIII) надлежна ваздухопловна власт и, тамо где је потребно, услови под којима је дозвола издата;

(IX) потврда рока важења и одобрена права из дозволе;

(X) потпис службеног лица које издаје дозволу и датум издавања;

(XI) жиг или печат надлежне ваздухопловне власти.

2) Променљиве рубрике:

(XII) овлашћења и сертификати: класа, тип, сертификат инструктора, итд. са датумима истицања. Права из радио-телефоније (R/T) могу да се појаве на обрасцу дозволе или на посебном сертификату;

(XIII) напомене: нпр. посебни уписи који се односе на ограничења и одобрења права, укључујући и уписе знања језика и овлашћења за ваздухоплове из Анекса II када се користе у јавном авио-превозу;

(XIV) било које друге детаље које захтева надлежна ваздухопловна власт (нпр. место рођења/место пребивалишта).

(б) Материјал. Папир или други материјал који се користи мора да буде такав да лако спречи или покаже било какве измене или брисања. Сваки унос или брисање у обрасцу мора јасно да одобри надлежна ваздухопловна власт.

(ц) Језик. Дозволе морају да буду написане на националном језику и на енглеском језику и другим језицима које надлежне ваздухопловне власти сматрају потребним.

Насловна страна

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти] <i>[Competent authority name and logo]</i> ДОЗВОЛА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА FLIGHT CREW LICENCE Издато у складу са <i>Part-FCL</i> <i>Issued in accordance with Part-FCL</i> Ова дозвола испуњава <i>ICAO</i> стандарде, осим права за <i>LAPL</i> <i>This licence complies with ICAO standards, except for LAPL privileges</i> <i>EASA Form 141 Issue 1</i>	„Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ Величина сваке стране мора да буде једна осмина А4 формата
---	---

Страна 2

I	Држава издавања <i>State of issue</i>		
III	Број дозволе <i>Licence number</i>		Серијски број дозволе увек почиње са УН кодом државе издаваоца дозволе након чега следи „FCL”.
IV	Презиме и име имаоца <i>Last and first name of holder</i>		
IVa	Датум рођења (видети упутство) <i>Date of birth (see instruction)</i>		Стандардни формат за датум се користи, нпр. дан/месец/година пуним бројем (нпр. 21.01.1995).
XIV	Место рођења <i>Place of birth</i>		
V	Адреса имаоца Улица, град, област, поштански број <i>Address of holder</i> <i>Street, town, area, postal code</i>		
VI	Држављанство <i>Nationality</i>		
VII	Потпис имаоца <i>Signature of holder</i>		
VIII	Надлежна ваздухопловна власт издавалац дозволе нпр.: Ова <i>CPL(A)</i> је издата на основу <i>ATPL</i> издата од(трећа држава)..... <i>Issuing competent authority</i> <i>E.g.: This CPL(A) has been issued on the basis of an ATPL issued by(third country).....</i>		
X	Потпис службеног лица и датум <i>Signature of issuing officer and date</i>		
XI	Жиг или печат надлежне ваздухопловне власти <i>Seal or stamp of issuing competent authority</i>		

II	Пазив дозвола, датум првог издавања и код земље <i>Titles of licences, date of initial issue and country code</i>	Користе се скраћенице које се користе у <i>PART-FCL</i> (нпр. <i>PPL(H), ATPL(A)</i> , итд.). Мора да се користи стандардни формат за датум, нпр. дан/месец/година пуним бројем (нпр. 21.01.1995).
IX	Важење: Права из дозволе могу да се користе само ако имаџац има важеће лекарско уверење за захтевана права. <i>Validity: The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege.</i> Документ који садржи фотографију мора да се носи у сврху идентификације имаоца дозволе. <i>A document containing a photo shall be carried for the purposes of identification of the licence holder.</i>	Овај документ није одређен, али пасош би био довољан изван територије државе која је издала дозволу.
XII	Права радио-телефоније: Имаџац ове дозволе је доказао оспособљеност за рад са уграђеном <i>R/T</i> опремом на ваздухоплову на (навести језик(-е)). <i>Radiotelephony privileges: The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment onboard aircraft in (specify the language(s)).</i>	
XIII	Напомене: <i>Remarks:</i> Знање језика: (језик(-и)/ниво/датум важења) <i>Language Proficiency:</i> (<i>language(s)</i> level validity date)	Све додатне захтеване информације о дозволи и права дата од стране <i>ICAO</i> , ЕК или Директиве/Уредбе ЕУ се овде уносе. Упис(-и) знања језика, ниво и датум важења морају да буду обухваћени. У случају <i>LAPL</i> , <i>LAPL</i> није издат у складу са <i>ICAO</i> стандардима.

XII Овлашћења, сертификати и права <i>Ratings, certificates and privileges</i> Овлашћења која се продужавају <i>Ratings to be revalidated</i>	Захтеви
Класа/Тип/IR <i>Class/Type IR</i>	Напомене и ограничења <i>Remarks and Restrictions</i>
	Ове стране су намењене за употребу од стране надлежне ваздухопловне власти или испитивача који је посебно овлашћен за ову сврху, да назначи захтеве након првог издавања овлашћења или обнове истеклих овлашћења. Прво издавање овлашћења, права на основу сертификата инструктора или испитивача увек уноси надлежна ваздухопловна власт. Продужење или обнову овлашћења или сертификата уноси надлежна ваздухопловна власт или посебно овлашћени испитивач. Оперативна ограничења се уносе у Напомене и ограничења насупрот одговарајућег ограниченог права, нпр. <i>IR</i> практичан испит извршен са копилотом, ограничено право да држи обуку на једном типу ваздухоплова.
Инструктори <i>Instructors</i>	
Испитивачи <i>Examiners</i>	

Страницы 5, 6, и 7:

Ovlašćenja koja nisu produžena nadležna vazduhoplovna vlast uklaња из дозволе најкасније пет година од последњег продужења.

XII/XIII

[illegible]

Скраћенице које се користе у овој дозволи <i>Abbreviation used in this licence</i>		
		нпр. <i>ATPL (Airline Transport Pilot Licence), CPL (Commercial Pilot Licence), IR (Instrument Rating), RT (Radio Telephony), MEP (Multi-engine piston aeroplanes), FI (Flight Instructor), TRE (Type Rating Examiner), итд.</i>

Додатак II Анекса VI Part-ARA
Стандардни EASA формат дозволе кабинског особља

Дозвола кабинског особља издата у складу са Part-CC у држави чланица мора да буде у складу са следећим спецификацијама:

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

ДОЗВОЛА КАБИНСКОГ ОСОБЉА
CABIN CREW ATTESTATION
Издата у складу са Part-CC
Issued in accordance with Part-CC

2. Број:
Number: **SRB- -**
3. Држава издавања:
State of issue: **Република Србија**
Republic of Serbia
4. Презиме и име имаоца:
Full name of holder:
5. Датум и место рођења:
Date and place of birth:
6. Држављанство:
Nationality:
7. Потпис имаоца:
Signature of holder:
- 8/9. Издавалац дозволе: **ДЦВ РС**
Competent issuing Authority: **CAO RS**
10. Потпис овлашћеног лица:
Signature of issuing officer: **М.П.**
С.Р.
11. Датум издавања:
Date of issue:
12. Исаљан ове дозволе може да обавља послове члана кабинске посаде ваздухопловна који се користе у јавном авио-превозу уколико испуњава услове из Part-CC у погледу здравствене способности и особина личности да тим и варијанту ваздухопловна.
- The holder may only exercise the privileges whilst as cabin crew on aircraft engaged in commercial air transport operations if he/she complies with the requirements in Part-CC for continuous fitness and valid aircraft type qualifications.*
EASA Form 142 Issue 1

Упутство:

(а) Дозвола кабинског особља мора да садржи све рубрике наведене у обрасцу EASA 142 у складу са рубрикама 1–12 испод.

(б) Величина мора да буде једна осмина формата А4 и материјал који се користи мора да буде такав да спречи или лако покаже било какве измене или брисања.

(ц) Документ мора да се штампа на енглеском језику и другим језицима које надлежна ваздухопловна власт сматра потребним.

(д) Документ издаје надлежна ваздухопловна власт или организација која је одобрена за издавање дозвола кабинског особља. У другом случају мора да се наведе референца одобрења надлежне ваздухопловне власти државе чланице.

(е) Дозвола кабинског особља се признаје у свим државама чланицама и није неопходно да се замени документ када имаоци дозволе раде у другој држави чланици.

Рубрика 1: Назив „Дозвола кабинског особља” и упућивање на Part-CC.

Рубрика 2: Референтни број дозволе почиње са УН кодом државе чланице иза којег следе најмање последње две цифре године издавања и појединачна референца/број према коду који је успоставила надлежна ваздухопловна власт (нпр. BE-08-xxxx).

Рубрика 3: Држава чланица у којој је издата дозвола.

Рубрика 4: Пуно име (презиме и име) како је наведено у званичном личном документу имаоца.

Рубрике 5 и 6: Датум и место рођења као и држављанство као што је наведено у званичном личном документу имаоца.

Рубрика 7: Потпис имаоца.

Рубрика 8: Уноси се идентификациони детаљи надлежне ваздухопловне власти државе чланице у којој је издата дозвола са пуним именом надлежне ваздухопловне власти, поштанском адресом, званичним жигом и логотипом ако је примењиво.

Рубрика 9: Ако надлежна ваздухопловна власт издаје дозволу, израз „надлежна ваздухопловна власт” и службени жиг или печат морају да се унесу.

У случају да одобрена организација издаје дозволу, уноси се идентификациони детаљи, најмање пун назив организације, поштанска адреса и логотип ако је примењиво, и:

(а) у случају да оператер издаје дозволу, уноси се број потврде о способностима за обављање јавног авио-превоза (АОС)

и број одобрења надлежне ваздухопловне власти на основу којег оператер спроводи обуку кабинског особља и издаје дозволе; или

(б) у случају да одобрени центар за обуку издаје дозволу, уноси се референтни број одговарајућег одобрења надлежне ваздухопловне власти.

Рубрика 10: Потпис службеног лица органа који издаје дозволу.

Рубрика 11: Стандардни формат датума мора да се користи: тј. дан/месец/година пуним бројем (нпр. 22/02/2008).

Рубрика 12: Иста реченица на енглеском језику и њен потпун и прецизан превод на свим другим језицима, које надлежна ваздухопловна власт сматра потребним.

Додатак III Анекса VI Part-ARA
ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ
(АТО)
CERTIFICATE FOR APPROVED TRAINING ORGANISATIONS
(ATOs)

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ
APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

[БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНЦА]
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]

Према Уредби Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и у складу са доле наведеним условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије издаје потврду

Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and subject to the conditions specified below, the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia hereby certifies

[НАЗИВ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ]
[NAME OF THE TRAINING ORGANISATION]

[АДРЕСА ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ]
[ADDRESS OF THE TRAINING ORGANISATION]

као Part-ORA сертифициваном центру за обуку са правима спровођења Part-FCL обука, укључујући коришћење уређаја за симулирање летења (FSTDs), као што је наведено у прилогу потврде који садржи списак одобрених обука.

as a Part-ORA certified training organisation with the privilege to provide Part-FCL training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval.

УСЛОВИ:
CONDITIONS:

Ова потврда је ограничена на право и обим спровођења обука, укључујући коришћење уређаја за симулирање летења (FSTDs), као што је наведено у прилогу потврде који садржи списак одобрених обука.

This certificate is limited to the privileges and the scope of providing the training courses, including the use of FSTDs, as listed in the attached training course approval.

Ова потврда важи ако је центар за обуку у складу са Part-ORA, Part-FCL и другим примењивим подзаконским прописима.

This certificate is valid whilst the approved organisation remains in compliance with Part-ORA, Part-FCL and other applicable regulations.

Под условом да је центар за обуку у складу са горе наведеним условима, ова потврда важи осим уколико се центар за обуку исте не одрекне, уколико је замењена, ограничена, суспендована или стављена ван снаге.

Subject to compliance with the foregoing conditions, this certificate shall remain valid unless the certificate has been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked.

Датум издавања:
Date of issue:

Потпис:
Signed:

[за Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије]
[Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia]

EASA FORM 143 Issue 1 – страна 1/2.

ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ
APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE

ОДОБРЕЊЕ ОБУКА
TRAINING COURSE APPROVAL

Прилог потврде о праву на обучавање центра за обуку:
Attachment to ATO Certificate Number:

[БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНЦА]
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]

[НАЗИВ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ]
[NAME OF THE TRAINING ORGANISATION]

је стекао право да спроводи следеће *Part-FCL* обуке и да користи следеће уређаје за симулирање летења (*FSTDs*):
has obtained the privilege to provide and conduct the following Part-FCL training courses and to use the following FSTDs:

Обука Training course	Уређаји за симулирање летења (<i>FSTDs</i>) који се користе, укључујући словни код ⁽¹⁾ <i>Used FSTD(s), including letter code ⁽¹⁾</i>
⁽¹⁾ као што је наведено у уверењу о градацији. ⁽¹⁾ As indicated on the qualification certificate.	

Одобрење обука је важеће све док се:

(а) потврде о праву на обучавање центар за обуку не одрекне, док не буде замењена, ограничена, суспендована или стављена ван снаге; и

(б) све обуке спроводе у складу са *Part-ORA*, *Part-FCL* и другим примењивим подзаконским прописима, и, када је одговарајуће, са процедурама из докумената центра за обуку који се захтевају у *Part-ORA*.

This training course approval is valid as long as:

(a) the ATO certificate has not been surrendered, superseded, limited, suspended or revoked; and

(b) all operations are conducted in compliance with *Part-ORA*, *Part-FCL*, other applicable regulations, and, when relevant, with the procedures in the organisation's documentation as required by *Part-ORA*.

Датум издавања:
Date of issue:

Потпис: [за Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије]
Signed: [Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia]

За државу чланицу/EASA
EASA FORM 143 Issue 1 - страна 2/2

Додатак IV Анекса VI Part-ARA

УВЕРЕЊЕ О ГРАДАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ
ЛЕТЕЊА

Увод

Образац *EASA 145* се користи за уверење о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*). Овај документ садржи спецификацију уређаја за симулирање летења (*FSTD*), укључујући ограничења, посебна овлашћења или одобрења која су одговарајућа за односни уређај за симулирање летења (*FSTD*). Уверење о градацији

мора да се штампа на енглеском језику и на било ком другом језику који је одредила надлежна ваздухопловна власт.

Променај уређај за симулирање летења (*FSTD*) мора да има посебно уверење о градацији за сваки тип ваздухоплова. За различите моторе и опрему на уређају за симулирање летења (*FSTD*) се не захтева посебно уверење о градацији. Сва уверења о градацији морају да имају серијски број коме претходи словни код, који је додељен том уређају за симулирање летења (*FSTD*). Словни код мора да буде специфициран за сваку надлежну ваздухопловну власт која издаје уверење о градацији.

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

УВЕРЕЊЕ О ГРАДАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ
ЛЕТЕЊА
FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICE QUALIFICATION
CERTIFICATE

РЕФЕРЕНЦА:
REFERENCE:

Према Уредби Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и према доле датим условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије издаје уверење

Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and subject to the conditions specified below, the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia hereby certifies that

FSTD [ТИП И СЛОВНИ КОД]
FSTD [TYPE AND LETTER CODE]

лоциран у [НАЗИВ И АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]
located at [NAME and ADDRESS OF THE ORGANISATION]

који испуњава захтеве за ниво градације прописан у *Part-OR*, према условима из спецификације уверења о градацији уређаја за симулирање летења *FSTD*

has satisfied the qualification requirements prescribed in Part-OR, subject to the conditions of the attached FSTD specification

Ово уверење о градацији важи за уређај за симулирање летења (*FSTD*) и имаоца уверења о градацији све док је усаглашен са одговарајућим захтевима *Part-OR*, осим уколико се ималац уверења истог не одрекне, уколико је замењено, ограничено, суспендовано или стављено ван снаге.

This qualification certificate shall remain valid subject to the FSTD and the holder of the qualification certificate remaining in compliance with the applicable requirements of Part-OR, unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Датум издавања:
Date of issue:
Потпис:
Signed:

EASA Form 143 Issue 1 – страна 1/2.

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

УВЕРЕЊЕ О ГРАДАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ
ЛЕТЕЊА (*FSTD*): [Референца]
FSTD QUALIFICATION CERTIFICATE: [Reference]

СПЕЦИФИКАЦИЈА УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ
ЛЕТЕЊА (*FSTD*)
FSTD SPECIFICATIONS

- A. Тип или варијанта ваздухоплова:
Type or variant of aircraft:
Б. Ниво градације уређаја за симулирање летења *FSTD*:
FSTD qualification level:
Ц. Примарни референтни документ:
Primary reference document:

- Д. Визуелни систем:
Visual system:
- Е. Систем кретања:
Motion system:
- Ф. Уграђен мотор:
Engine fit:
- Г. Уграђени инструменти:
Instrument fit:
- Х. Уграђени ACAS:
ACAS fit:
- И. Смицање ветра:
Windshear:
- Ј. Додатне способности:
Additional capabilities:
- К. Недостаци или ограничења:
Restrictions or limitations:

Л. Упутство за обуку, испитивање и провере <i>Guidance information for training, testing and checking considerations</i>					
CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (lower minimum)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Recency					
IFR - training/checking					
Type Rating					
Proficiency checks					
Autocoupled approach					
Autoland/roll out guidance					
ACAS I/II					
Windshear warning system/predictive windshear					
WX-radar					
HUD/HUGS					
FANS					
GPWS/EGPWS					
ETOPS capability					
GPS					
Other					

Датум издавања:
Date of issue:
 Потпис:
Signed:
EASA Form 145 Issue 1 – страна 2/2.

Додатак V Анекса VI Part-ARA
СЕРТИФИКАТ ЗА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКЕ
ЦЕНТРЕ (AeMCs)
CERTIFICATE FOR AERO-MEDICAL CENTRES (AeMCs)

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ
ЦЕНТРА
CERTIFICATE FOR AERO-MEDICAL CENTRES

РЕФЕРЕНЦА:
REFERENCE:

Према Уредби Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и према доле да-
 тим условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике
 Србије овим сертифиције
*Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and sub-
 ject to the conditions specified below, the Civil Aviation Directorate
 of the Republic of Serbia hereby certifies*

[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ]
[NAME OF THE ORGANISATION]

[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]
[ADDRESS OF THE ORGANISATION]

према *Part-ORA* као ваздухопловно-медицински центар са
 правима и обимом активности наведеним у условима за одобрење
 који се налазе у прилогу.

*as a Part-ORA certified Aero-medical centre with the privileges
 and the scope of activities as listed in the attached terms of approval.*

УСЛОВИ:

- Овај сертификат је ограничен на оно што је назначено у секцији одобрења приручника овлашћене организације;
- Овај сертификат захтева усаглашеност са процедурама назначеним у документацији организације, у складу са захтевима *Part-ORA*.
- Овај сертификат мора да остане важећи на основу усаглашености са захтевима *Part-ORA* осим уколико је враћен, замењен, суспендован или стављен ван снаге.

CONDITIONS:

- This certificate is limited to that specified in the scope of approval section of the approved organization manual.*
- This certificate requires compliance with the procedures specified in the organization documentation as required by Part-ORA.*
- This certificate shall remain valid subject to compliance with the requirements of Part-ORA unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Датум издавања: Потпис:
Date of issue: Signed:

EASA Form 146 Issue 1.

Додатак VI Анекса VI Part-ARA
СТАНДАРДНИ ФОРМАТ EASA ЛЕКАРСКОГ УВЕРЕЊА

Лекарско уверење мора да буде у складу са следећим критеријумима:

- Садржај:
 - Држава која је издала дозволу пилота или у којој је поднео захтев за издавање (I);
 - Класа лекарског уверења (II);
 - Број уверења почиње са *UN* кодом државе у којој је дозвола пилота издата или у којој је поднео захтев за издавање, а настава се бројчаним кодом и/или словима са арапском нумерацијом и латиничним писмом (III);
 - Име имаоца (IV);
 - Држављанство имаоца (VI);
 - Датум рођења имаоца: (дд/мм/гггг) (XIV);
 - Потпис имаоца (VII);
 - Ограничење/ограничења (XIII);
 - Датум истицања лекарског уверења (IX) за:
 Класу 1 за комерцијалне летове у операцијама са једним пилотом са превозом путника,
 Класу 1 за остале комерцијалне летове,
 Класу 2, *LAPL*;
 - Датум лекарског прегледа;
 - Датум последњег електрокардиограма;
 - Датум последњег аудиограма;
 - Датум издавања и потпис овлашћеног лекара (*AME*) или медицинског оцењивача који је издао уверење (X). *Лекар специјалиста опште медицине (GMP)* може да буде додат у ово поље ако има права да издаје лекарска уверења у оквиру националног закона државе чланице где је дозвола издата;
 - Жиг или печат (XI).

(б) Материјал: Осим у случају *LAPL* уверења које издаје *лекар специјалиста опште медицине (GMP)*, папир или други материјал који се користи мора да је такав да спречи или да јасно покаже било какве измене или брисања. Сваки унос или брисање у обрасцу мора да јасно одобри надлежна ваздухопловна власт за издавање дозвола.

(ц) Језик: Дозволе морају да буду написане на националном језику, на енглеском и другим језицима, које надлежне власти за издавање дозвола сматрају одговарајућим.

(д) Сви датуми на лекарском уверењу морају да буду написани у формату дд/мм/гггг.

(е) Стандардни формат лекарског уверења је приказан у овом Додатку.

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

Класа 1/2/LAPL
Class 1/2/LAPL

ЛЕКАРСКО УВЕРЕЊЕ
MEDICAL CERTIFICATE

везано за Part-FCL дозволу
pertaining to Part-FCL licence

Издато у складу са Part-MED
Issued in accordance with Part-MED

Ово лекарско уверење испуњава ICAO стандарде,
осим за LAPL лекарско уверење
This medical certificate complies with ICAO standards,
except for the LAPL medical certificate

EASA Form 147 Issue 1

Величина сваке стране мора да буде једна осмина А4 формата

I	Ваздухопловна власт која је издала или би требало да изда дозволу пилота <i>Authority that issued or is to issue the pilot licence</i>
III	Број уверења: <i>Certificate number:</i>
IV	Презиме и име имаоца: <i>Last and the first name of the holder:</i>
XIV	Датум рођења: (дд/мм/гггг) <i>Date of birth: (dd/mm/yyyy)</i>
VI	Држављанство: <i>Nationality:</i>
VII	Потпис имаоца: <i>Signature of holder:</i>
2	

XIII	Ограничења/ <i>Limitations:</i> Код/ <i>Code:</i> Опис/ <i>Description:</i>
X	(*) Датум издавања (дд/мм/гггг): <i>Date of issue (dd/mm/yyyy):</i> Потпис АМЕ/медицинског оцењивача/ <i>GMP</i> који је издао: <i>Signature of issuing AME/medical assessor/(GMP):</i>
XI	Печат <i>Stamp</i>
3	

(*) Датум издавања је датум када је уверење издато и потписано
EASA Form 147 issue 1.

	IX Датум истецања овог уверења <i>Expiry date of this certificate</i>	Класа 1 за комерцијалне операције са једним пилотом са превозом путника (dd/mm/yyyy) <i>Class 1 single pilot commercial operations carrying passengers (dd/mm/yyyy)</i>
		Класа 1 (dd/mm/yyyy) <i>Class 1 (dd/mm/yyyy)</i>
		Класа 2 (dd/mm/yyyy) <i>Class 2 (dd/mm/yyyy)</i>
		LAPL (dd/mm/yyyy) <i>LAPL (dd/mm/yyyy)</i>
	Датум прегледа: (dd/mm/yyyy) <i>Examination date: (dd/mm/yyyy)</i>	
	MED.A.020 Умањeње здравствене способности (a) Имаоци дозволе не могу да користе права из дозволе и одговарајућих овлашћења или сертификата ако: 1) су свесни умањeња своје здравствене способности које им онемогућава да безбедно користе своја права; 2) узимају или користе било које преписане или неписане лекове који могу да утичу на коришћење права из дозволе; 3) су подвргнути било ком медицинском, хируршком или другом третману који може да утиче на безбедност летења. (б) Имаоци дозволе морају, без икаквог одлагања, да потраже ваздухопловно-медицински савет ако су: 1) били подвргнути хируршкој операцији или инвазивној процедури; 2) започели редовну употребу лекова; 3) имали било какву значајну повреду која их онемогућава да раде као чланови летачке посаде; 4) имали било какву значајну болест која их онемогућава да раде као чланови летачке посаде; 5) у другом стању; 6) примљени у болницу или клинику; 7) им први пут потребна корективна сочива.	MED.A.020 Decrease in medical fitness (a) Licence holders shall not exercise the privileges of their licence and related ratings or certificates at any time when they: (1) are aware of any decrease in their medical fitness which might render them unable to safely exercise those privileges; (2) take or use any prescribed or non-prescribed medication which is likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence; (3) receive any medical, surgical or other treatment that is likely to interfere with flight safety. (b) In addition, licence holders shall, without undue delay, seek aero-medical advice when they: (1) have undergone a surgical operation or invasive procedure; (2) have commenced the regular use of any medication; (3) have suffered any significant personal injury involving incapacity to function as a member of the flight crew; (4) have been suffering from any significant illness involving incapacity to function as a member of the flight crew; (5) are pregnant; (6) have been admitted to hospital or medical clinic; (7) first require correcting lenses.

Додатак VII Анекса VI Part-ARA
СЕРТИФИКАТ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА
CERTIFICATE FOR AERO-MEDICAL EXAMINERS

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти]
[Competent authority name and logo]

СЕРТИФИКАТ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА
AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE

БРОЈ СЕРТИФИКАТА/РЕФЕРЕНЦА:
CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE:

Према Уредби Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и према доле да-
тим условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике
Србије овим сертифицикује

*Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and sub-
ject to the conditions specified below, the Civil Aviation Directorate
of the Republic of Serbia hereby certifies*

[ИМЕ И ПРЕЗИМЕ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]
[NAME OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]

[АДРЕСА ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]
[ADDRESS OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]

као овлашћеног лекара
as aero-medical examiner

УСЛОВИ:

1. Овај сертификат је ограничен на привилегије назначене у
прилогу овог АМЕ сертификата;

2. Овај сертификат захтева усаглашеност са правилима при-
мене и процедурама назначеним у Part-MED.

3. Овај сертификат важи три године до [дд/мм/гггг(*)] на
основу усаглашености са захтевима Part-MED осим уколико је
враћен, замењен, суспендован или стављен ван снаге.

CONDITIONS:

1. This certificate is limited to the privileges specified in the at-
tachment to this AME certificate.

2. This certificate requires compliance with the implementing ru-
les and procedures specified in Part-MED.

3. This certificate shall remain valid for a period of 3 years until
[(xx/yy/yyyy) (*)] subject to compliance with the requirements of Part-
MED unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Датум издавања: Потпис:
Date of issue: Signed:

(*) Датум престанка важења [дд/мм/гггг].

(*) Expiry date: day/month/year.

EASA Form 148 Issue 1.

СЕРТИФИКАТ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА
AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE

Прилог АМЕ сертификату број:
Attachment to AME certificate number:

ПРАВА И ОБИМ
PRIVILEGES AND SCOPE

[Име и академска титула овлашћеног лекара] је стекао пра-
во(а) да обавља ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене за
издавање лекарског уверења како је наведено у табели доле и да
издаје лекарска уверења за:

*[Name and academic title of the aero-medical examiner] has ob-
tained the privilege(s) to undertake aero-medical examinations and as-
sessments for the issuance of medical certificates as stated in the table
below and to issue this medical certificates for:*

LAPL LAPL	[да/датум] [yes/date]
--------------	--------------------------

Класа 2 Class 2	[да/датум] [yes/date]
Класа 1 продужење / обнова Class 1 revalidation / renewal	[да/датум] / [не] [yes/date] / [no]

Датум издавања: дд/мм/гггг..... Потпис:

Date of issue: xx/yy/yyyy..... Signature:

АНЕКС VII

ЗАХТЕВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈЕ – ЛЕТАЧКО ОСОБЉЕ

[PART-ORA]

ГЛАВА GEN

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

ОДЕЉАК I
Опште

ORA.GEN.105 Надлежна ваздухопловна власт

(а) За потребе овог анекса, надлежна ваздухопловна власт ко-
ја врши надзор над:

1) организацијама које су предмет обавезне сертификације
мора да буде:

(i) за организације које имају своје седиште пословања у др-
жави чланици, ваздухопловна власт коју одреди та држава чланица;

(ii) за организације које имају своје седиште пословања у
трећој земљи, Агенција;

2) уређајима за симулирање летења (FSTD) мора да буде:

(i) Агенција, за уређаје за симулирање летења (FSTD):

– када се налази изван територије државе чланице, или,

– када се налази на територији државе чланице и када је опе-
ратер уређаја организација која има своје седиште пословања у
трећој земљи,

(ii) за уређаје за симулирање летења (FSTD) који се налазе на
територији државе чланице и чији је оператер организација која
има своје седиште пословања на територији државе чланице, ва-
здухопловна власт коју одреди држава чланица на чијој територи-
ји се налази седиште пословања, или Агенција ако то од ње захте-
ва та држава чланица.

(б) Када се уређај за симулирање летења (FSTD) налази изван
територије државе чланице и када је оператер организација коју је
сертификовала држава чланица, Агенција одређује ниво градације
оваквог уређаја за симулирање летења (FSTD) у сарадњи са држа-
вом чланицом која је сертификовала организацију која је оператер
уређаја за симулирање летења (FSTD).

**ORA.GEN.115 Подношење захтева за стицање сертификата
организације**

(а) Подношење захтева за стицање сертификата организације
или допуну постојећег сертификата врши се у облику и начин који
је утврдила надлежна ваздухопловна власт, узимајући у обзир од-
говарајуће захтеве Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за
њено извршење.

(б) Подносиоци захтева за иницијално стицање сертификата
морају да доставе надлежној ваздухопловној власти документаци-
ју којом приказују на који начин су усаглашени са захтевима утвр-
ђеним у Основној уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено
извршење. Документација мора да обухвати процедуре којима се
описује начин управљања променама које не захтевају претходно
одобрење и начин обавештавања надлежне ваздухопловне власти.

ORA.GEN.120 Начини усаглашавања

(а) Алтернативне начине усаглашавања са прихватљивим на-
чинима усаглашавања (АМС) које доноси Агенција организација
може да користи ради усклађивања са Основном уредбом (ЕЗ) бр.
216/2008 и правилима за њено извршење.

(б) Када организација жели да користи алтернативне начи-
не усаглашавања, она мора, пре примене истих, да достави над-
лежној ваздухопловној власти пун опис алтернативних начина
усаглашавања. Опис мора да садржи ревизије приручника или

процедура које су релевантне, као и процене које показују да су испуњени захтеви из Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

Организација може да имплементира ове алтернативне начине усаглашавања уз претходно одобрење надлежне ваздухопловне власти и након пријема обавештења, како је прописано у *ARA.GEN.120* (д).

ORA.GEN.125 Услови одобрења и права организације

Сертификована организација мора да се придржава обима и права која су дефинисана у условима одобрења из прилога сертификата организације.

ORA.GEN.130 Измене у организацијама

(а) Свака промена која утиче на:

- 1) обим сертификата или услове одобрења организације; или
- 2) неки од елемената система управљања организацијом који се захтева у *ORA.GEN.200* (а) 1) и (а) 2),

захтева претходно одобрење надлежне ваздухопловне власти.

(б) За промене које захтевају претходно одобрење у складу са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, организација мора да поднесе захтев и да стекне одобрење надлежне ваздухопловне власти. Захтев мора да се достави пре него што се промена примени, како би надлежна ваздухопловна власт утврдила сталну усаглашеност са Основном уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, и да промени, ако је потребно, сертификат организације и одређене услове одобрења који су додаток сертификату.

Организација мора да обезбеди надлежној ваздухопловној власти сву релевантну документацију.

Промена може да се имплементира само након пријема званичног одобрења надлежне ваздухопловне власти у складу са *ARA.GEN.330*.

Организација мора да ради под условима које је прописала надлежна ваздухопловна власт у току тих промена, како је примењиво.

(ц) Свим променама, које не захтевају претходно одобрење, мора да се управља и о њима мора да се обавештава надлежна ваздухопловна власт, као што је дефинисано у процедури коју је одобрила надлежна ваздухопловна власт у складу са *ARA.GEN.310* (ц).

ORA.GEN.135 Континуирано време важења

(а) Сертификат организације важи под условом:

1) да организација остане усаглашена са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење, узимајући у обзир одредбе које се односе на поступање са налазима, као што је наведено у *ORA.GEN.150*;

2) да се надлежној ваздухопловној власти омогућава приступ организацији као што је дефинисано у *ORA.GEN.140* ради утврђивања сталне усаглашености са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење;

3) да организација није вратила сертификат или да га надлежна ваздухопловна власт није ставила ван снаге.

(б) Након стављања ван снаге или предаје сертификата, исти мора да се врати надлежној ваздухопловној власти без одлагања.

ORA.GEN.140 Приступ

У циљу утврђивања усаглашености са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење, организација мора да омогући приступ било ком објекту, ваздухоплову, документу, досијеу, подацима, процедурама или било ком другом материјалу од значаја за њене активности које су предмет сертификације, без обзира да ли је та активност предмет уговора са неком другом организацијом и тај приступ мора да омогући било ком лицу које је овлашћено од стране:

(а) надлежне ваздухопловне власти, како је дефинисано у *ORA.GEN.105*; или

(б) ваздухопловне власти која поступа у складу са одредбама *ARA.GEN.300* (д), *ARA.GEN.300* (е) или *ARO.RAMP*.

ORA.GEN.150 Налази

Након пријема извештаја који садржи налазе, организација мора да:

(а) идентификује узрок неусаглашености;

(б) дефинише план корективних мера;

(ц) прикаже имплементацију корективних мера на начин који надлежна ваздухопловна власт сматра задовољавајућим, у року који је договорен са властима, како је дефинисано у *ARA.GEN.350* (д).

ORA.GEN.155 Хитна реакција на проблем који се односи на безбедност

Организација мора да имплементира:

(а) сваку безбедносну меру коју наложи надлежна ваздухопловна власт у складу са *ARA.GEN.135* (ц);

(б) сваку релевантну обавезну информацију која се односи на безбедност, а коју изда Агенција, укључујући и налоге за пловидбеност.

ORA.GEN.160 Пријављивање догађаја

(а) Организација мора да пријави надлежној ваздухопловној власти, као и било којој другој организацији за коју држава оператера одреди да је потребно да буде информисана, сваки удес, озбиљну незгоду и догађај дефинисан у Уредби (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета и Директиви 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета.

(б) Не доводећи у питање тачку (а) организација мора да пријави надлежној ваздухопловној власти и организацији одговорној за пројектовање ваздухоплова сваку незгоду, неисправност, технички квар, прекорачење техничких ограничења или догађај који истиче нетачне, непотпуне или двосмислене информације садржане у подацима утврђеним у складу са *Part-21* или другу неправилност која угрожава или може да угрози безбедан рад ваздухоплова и која није резултат удеса или озбиљне незгоде.

(ц) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010, Директиву 2003/42/ЕЗ, Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 и Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 1330/2007, пријаве из тач. (а) и (б) морају да буду у облику и на начин који утврди надлежна ваздухопловна власт и да садрже све битне информације о стању које је познато организацији.

(д) Пријаве морају да буду сачињене чим то буде изводљиво, али у сваком случају у року од 72 сата од када организација идентификује стање за које се подноси пријава, осим ако изузетне околности то спречавају.

(е) Где је то потребно, организација мора да направи накнадни извештај ради пружања детаља мера које намерава да предузме да би спречила сличне појаве у будућности, чим се ове мере идентификују. Ова пријава мора да се сачини у облику и на начин који утврди надлежна ваздухопловна власт.

ОДЕЉАК II Управљање

ORA.GEN.200 Систем управљања

(а) Организација мора да успостави, имплементира и одржава систем управљања који обухвата:

1) јасно дефинисане линије одговорности и одговорности у целокупној организацији, укључујући и директну одговорност за безбедност одговорног руководиоца (*accountable manager*);

2) опис општих филозофија и начела организације у погледу безбедности, са референцом на политику безбедности (*safety policy*);

3) идентификацију потенцијалних опасности за ваздухопловну безбедност (*aviation safety hazards*) које проистичу из активности организације, њихову процену и управљање повезаним ризицима, укључујући и предузимање мера за ублажавање ризика и верификацију њихове ефикасности;

4) одржавање нивоа обучености и компетентности особља за обављање њихових задатака;

5) документацију о свим кључним процесима система управљања, укључујући и процес развијања свесности особља о својим одговорностима и процедуру за измену ове документације;

6) функцију надзора усаглашености организације са одговарајућим захтевима. Надзор усаглашености мора да обухвати систем повратних информација о налазима које се достављају одговорном руководиоцу, како би се обезбедила ефикасна имплементација неопходних корективних мера;

7) сваки додатни захтев који је прописан у одговарајућим главама овог анекса или других одговарајућих анекса.

(б) Систем управљања мора да одговара величини организације и природи и сложености активности, узимајући у обзир потенцијалне опасности и повезане ризике који проистичу из ових активности.

ORA.GEN.205 Уговорене активности

(а) Уговорене активности обухватају све активности у оквиру одобрења организације које обављају друге организације које су или сертификоване за обављање те активности или, ако нису сертификоване, раде у оквиру одобрења организације наручиоца. Организација мора да обезбеди да, када уговори или купи било који део своје активности, уговорена или купљена услуга или производ испуњава важеће захтеве.

(б) Када сертификована организација уговара било који део своје активности са организацијом која није сертификована складу са овим анексом за обављање те активности, та организација мора да ради у оквиру одобрења организације наручиоца. Организација наручилац мора да обезбеди надлежној ваздухопловној власти приступ организацији са којом има закључен уговор, да би се установила стална усаглашеност са одговарајућим захтевима.

ORA.GEN.210 Захтеви – особље

(а) Организација мора да именује одговорног руководиоца, који има овлашћење да обезбеди да се све активности финансирају и да се спроводе у складу са важећим захтевима. Одговорни руководиоца је одговоран за успостављање и одржавање ефикасног система управљања.

(б) Организација мора да именује лице или групу лица, са додатком да обезбеди да организација буде усаглашена са одговарајућим захтевима. Таква особа или особе су, у крајњој линији, одговорне одговорном руководиоцу.

(ц) Организација мора да има довољно квалификованог особља у односу на планиране задатке и активности које спроводи у складу са важећим захтевима.

(д) Организација мора да одржава одговарајуће искуство, квалификације и документацију са обука ради приказа усаглашености са тачком (ц).

(е) Организација мора да обезбеди да целокупно особље буде свесно правила и процедура које се односе на извршавање њихових дужности.

ORA.GEN.215 Захтеви – просторије и опрема

Организација мора да има просторије и опрему која омогућава извођење и управљање свим планираним задацима и активностима у складу са одговарајућим захтевима.

ORA.GEN.220 Вођење документације

(а) Организација мора да успостави систем вођења документације који омогућава одговарајуће складиштење и поуздано праћење свих активности које се спроводе, укључујући појединачно све елементе који су наведени у *ORA.GEN.200*.

(б) Формат документације мора да се утврди у процедурама организације.

(ц) Документација мора да се чува на начин који обезбеђује њихову заштиту од оштећења, промене и крађе.

ГЛАВА АТО

ОДОБРЕНИ ЦЕНТРИ ЗА ОБУКУ

ОДЕЉАК I Опште

ORA.ATO.100 Примена

Ова глава утврђује захтеве које мора да испуни организација која пружа обуку за стицање дозвола пилота и припадајућих овлашћења и сертификата.

ORA.ATO.105 Подношење захтева

(а) Подносилац захтева за стицање потврде о праву на обучавање за одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да достави надлежној ваздухопловној власти:

1) следеће информације:

(i) назив и адресу центра за обуку;

(ii) датум почетка планираних активности;

(iii) личне податке и квалификације руководиоца обуке (*HT*), инструктора летења, инструктора за обуку на симулатору летења и инструктора теорије;

(iv) назив и адресу аеродрома и/или оперативних места на којима ће се обука обављати;

(v) списак ваздухоплова за обуку, укључујући њихове групе, класе или типове, регистрације, власнике и категорије потврда о пловидбености, ако је применљиво;

(vi) списак уређаја за симулирање летења (*FSTD*) које центар за обуку намерава да користи, ако је применљиво;

(vii) врсту обуке које центар за обуку жели да пружа и одговарајуће програме обуке;

2) оперативне приручнике и приручнике о обуци.

(б) Центри за обуку за пробне летове. Без обзира на тачку (а) 1) (iv) и (v), центри за обуку који спроводе обуку за стицање овлашћења за пробне летове морају да доставе само:

1) назив и адресу главних аеродрома и/или оперативних места на којима ће обука да се спроводи;

2) списак типова или категорија ваздухоплова који ће да се користе за обуку.

(ц) У случају промене потврде о праву на обучавање, подносилац захтева мора да достави надлежној ваздухопловној власти одговарајуће делове информација и документације наведене у тачки (а).

ORA.ATO.110 Особље

(а) Руководилац обуке (*HT*) мора да буде именован. Руководилац обуке (*HT*) мора да има обимно искуство као инструктор у областима релевантним за обуку коју пружа одобрени центар за обуку (*ATO*) и мора да има изражене способности у области руковођења.

(б) Обавезе руководиоца обуке (*HT*) морају да обухвате следеће:

1) да обезбеди да се обука спроводи у складу са *Part-FCL* и, у случају обуке за пробне летове, да су остварени одговарајући захтеви из *Part-21* и програма обуке;

2) да обезбеди задовољавајућу интеграцију практичне обуке на ваздухоплову или уређају за симулирање летења (*FSTD*) и теоријске обуке;

3) надзор напретка сваког појединачног ученика.

(ц) Инструктори теорије морају да имају:

1) практично искуство у ваздухопловству у областима релевантним за обуку коју пружају и да су прошли обуку из методике наставе; или

2) претходно искуство у спровођењу теоријске обуке и одговарајуће теоријско образовање из предмета које ће предавати у оквиру теоријске обуке.

(д) Инструктори летења и инструктори на симулатору летења морају да поседују квалификације које се захтевају у *Part-FCL* за врсте обуке које спроводе.

ORA.ATO.120 Чување документације

Следећа документација мора да се чува у периоду од најмање три године након завршетка обуке:

(а) детаљи теоријске обуке, практичне обуке и обуке на уређају за симулирање летења сваког појединачног ученика;

(б) детаљни и редовни извештаји напредовања које састављају инструктори, укључујући процене и редовне тестове напредовања ученика у оквиру практичне и теоријске испите;

(ц) информације о дозволама и припадајућим овлашћењима и сертификатима ученика, укључујући датуме истрацања лекарских уверења и овлашћења.

ORA.ATO.125 Програм обуке

(а) Програм обуке мора да се развије за сваку врсту обуке која се спроводи.

(б) Програм обуке мора да буде у складу са захтевима *Part-FCL* и, у случају обуке за пробне летове, одговарајућим захтевима *Part-21*.

ORA.ATO.130 Приручник о обуци и оперативни приручник

(а) Одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да направи и одржава приручник о обуци и оперативни приручник који садрже

информације и упутства да би се омогућило особљу да обавља своје дужности и да упути ученике у то како да испуне захтеве обуке.

(б) Одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да стави на располагање особљу и, према потреби ученицима, информације садржане у приручнику о обуци, оперативном приручнику и потврди о праву на обучавање центра за обуку (*ATO*).

(ц) У случају одобреног центра за обуку (*ATO*) који пружа обуку за пробне летове, оперативни приручник мора да буде у складу са захтевима за оперативни приручник за пробне летове, који су дефинисани у *Part-21*.

(д) Оперативни приручник утврђује ограничења времена летења за инструкторе летења, укључујући и максималан број сати летења, максималан број сати летачке дужности и минимално време одмора између дужности инструктора у складу са *Part-ORO*.

ORA.ATO.135 Ваздухоплови и уређаји за симулирање летења (FSTD) који се користе за обуку

(а) Одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да користи адекватну флоту ваздухоплова за обуку или уређаја за симулирање летења (*FSTD*) који су одговарајући за врсту обуке коју пружа.

(б) Одобрени центар за обуку (*ATO*) може да спроводи обуку на уређају за симулирање летења (*FSTD*) само ако прикаже надлежној ваздухопловној власти:

1) усаглашеност између спецификација уређаја за симулирање летења (*FSTD*) и одговарајућих програма обуке;

2) да су уређаји за симулирање летења (*FSTD*) који се користе у складу са одговарајућим захтевима *Part-FCL*;

3) у случају уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*), да тај уређај адекватно представља одговарајући тип ваздухоплова;

4) да је успоставио систем за адекватни надзор измена које настају код уређаја за симулирање летења (*FSTD*) и да осигура да те измене не утичу на адекватно спровођење програма обуке.

(ц) Ако се на практичном испиту користи ваздухоплов другог типа у односу на онај који је коришћен на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) у оквиру практичне обуке по правилима визуелног летења, максимално признавање се ограничава на летове остварене на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) за авионе и на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II/III*) за хеликоптере у оквиру релевантног програма практичне обуке.

(д) Одобрени центар за обуку за пробне летове. Ваздухоплов који се користи за обуку за стицање овлашћења за пробне летове мора да буде адекватно опремљен инструментима за испитивање у лету, у складу са циљем обуке.

ORA.ATO.140 Аеродроми и оперативна места

Током спровођења практичне обуке на ваздухоплову, одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да користи аеродроме или оперативна места која имају одговарајуће просторије, опрему и карактеристике које омогућавају увежбавање одговарајућих маневара, узимајући у обзир врсту обуке, категорију и тип ваздухоплова који се користе.

ORA.ATO.145 Предуслови за приступање обуци

(а) Одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да обезбеди да ученици испуњавају све предуслове за приступање обуци који су дефинисани у *Part-Medical*, *Part-FCL*, и, ако је примењиво, у подацима утврђеним у складу са *Part-21*.

(б) У случају одобреног центра за обуку (*ATO*) који пружа обуку за стицање овлашћење за пробне летове, ученици морају да испуњавају све предуслове за приступање обуци утврђене у *Part-21*.

ORA.ATO.150 Обука у трећим земљама

Када је одобрени центар за обуку (*ATO*) одобрен да пружа обуку за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) у трећим земљама:

(а) програм обуке мора да обухвати летове за аклиматизацију у једној од држава чланица пре полагања практичног испита за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*);

(б) практичан испит за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*) мора да се полаже у једној од држава чланица.

ОДЕЉАК II

Додатни захтеви за одobreне центре за обуку (ATO) који пружају обуку за стицање дозволе професионалног пилота (CPL), дозволе транспортног пилота (ATPL) и дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) и припадајућих овлашћења и сертификата

ORA.ATO.210 Особље – захтеви

(а) *Руководилац обуке (HT)*. Осим у случају одобреног центра за обуку (*ATO*) који пружа обуку за пробе летове, именовани руководилац обуке (*HT*) мора да има обимно искуство у обуци као инструктор за стицање професионалних дозвола пилота и припадајућих овлашћења или сертификата.

(б) *Руководилац практичне обуке (CFI)*. Одобрени центар за обуку (*ATO*) који пружа практичну обуку мора да именује руководиоца практичне обуке (*CFI*) који је одговоран за надзор над радом инструктора летења и инструктора на уређајима за симулирање летења и за стандардизацију свих практичних обука и обука на симулатору летења. Руководилац практичне обуке (*CFI*) мора да поседује највиши ниво професионалне дозволе пилота и припадајућа овлашћења која се односе на обуке које се спровode и мора да поседује сертификате инструктора са правима да врши обуку на најмање једном од курсева обуке која се спровode у том центру.

(ц) *Руководилац теоријске обуке (CTKI)*. Одобрени центар за обуку (*ATO*) који пружа теоријску обуку мора да именује руководиоца теоријске обуке (*CTKI*) који је одговоран за надзор над радом свих инструктора теорије и за стандардизацију свих теоријских обука. Руководилац теоријске обуке (*CTKI*) мора да има велико искуство као инструктор теоријске обуке у релевантним областима за обуку која се спровode у том центру.

ORA.ATO.225 Програм обуке

(а) Програм обуке мора да обухвати детаљан распоред практичне и теоријске обуке, који је представљен у форми недељног или фазног распореда, списак стандардних вежби и садржај наставног плана.

(б) Садржај и редослед програма обуке мора да се наведе у приручнику о обуци.

ORA.ATO.230 Приручник о обуци и оперативни приручник

(а) У приручнику о обуци мора да се наведу стандарди, сврха и циљеви обуке за сваку фазу обуке коју ученици морају да испуне и мора да се односи на следеће теме:

- план обуке,
 - претполетно информисање (брифинг) и вежбе у ваздуху,
 - практична обука на уређају за симулирање летења (*FSTD*),
- ако је примењиво,
- теоријска обука.

(б) Оперативни приручник мора да пружи одговарајуће информације појединим групама особља, као што су инструктори летења, инструктори летења на уређају за симулирање летења и инструктори теорије, особље за одржавање ваздухоплова и операције, и мора да обухвати опште, техничке, рутне и информације за обуку особља.

ОДЕЉАК III

Додатни захтеви за одobreне центре за обуку (ATO) који пружају одређене типове обуке

Пододељак 1 Обука за учење на даљину

ORA.ATO.300 Опште

Одобрени центар за обуку (*ATO*) може да се одобри за спровођење обука модуларног програма помоћу учења на даљину у следећим случајевима:

(а) модуларна теоријска обука;

(б) додатна теоријска обука за стицање овлашћења за летење на класи или типу; или

(ц) одобрена теоријска обука пре приступања обуци за прво стицање овлашћења за летење на типу вишемоторног хеликоптера.

ORA.ATO.305 Обука у учионици

(а) Обука у учионици мора да буде заступљена из свих предмета модуларне обуке за учење на даљину.

(б) Време проведено у учионици не може да буде мање од 10 % од укупног времена трајања обуке.

(ц) У том смислу, смештај у учионици мора да буде доступан или у месту које је седиште пословања одобреног центра за обуку (ATO) или у одговарајућем објекту на другом месту.

ORA.ATO.310 Инструктори

Сви инструктори морају да буду у потпуности упознати са захтевима програма обуке за учење на даљину.

Пододелањак 2

Обука за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (ZFTT)

ORA.ATO.330 Опште

(а) Одобрење за спровођење обуке за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (ZFTT), како је наведено у *Part-FCL*, може да се да само одобреном центру за обуку (ATO) који има и право за обављање делатности јавног авио-превоза или одобреном центру за обуку (ATO) који има посебан споразум са оператером јавног авио-превоза.

(б) Одобрење за спровођење обуке за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (ZFTT) може да се да само ако оператер има најмање 90 дана оперативног искуства на типу авиона.

(ц) У случају обуке за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (ZFTT), коју пружа одобрени центар за обуку (ATO) који има посебан споразум са оператером, захтев од 90 дана оперативног искуства се не примењује ако инструктор за летење на типу авиона (*TRI(A)*) који је укључен у додатна полетања и слетања, према захтевима *Part-ORO*, има оперативно искуство на типу авиона.

ORA.ATO.335 Уређај за потпуно симулирање летења (FFS)

(а) Уређај за потпуно симулирање летења (FFS) одобрен за спровођење обуке за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору (ZFTT) мора да се употребљава у складу са критеријумима система руковођења одобреног центра за обуку (ATO).

(б) Визуелни систем и систем кретања уређаја за потпуно симулирање летења (FFS) мора да буде у потпуности употребљив, у складу са важећим спецификацијама уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD), као што је описано у *ORA.FSTD.205*.

Пододелањак 3

Обука за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL)

ORA.ATO.350 Опште

Права да спроводе интегрисану обуку за стицање дозволе пилота вишечлане посаде могу да се дају само одобреним центрима за обуку (ATO) који имају и право за обављање операција јавног авио-превоза или имају посебан споразум са оператером јавног авио-превоза.

Пододелањак 4

Обука за пробне летове

ORA.ATO.355 Центар за обуку за пробне летове

(а) Одобрени центар за обуку (ATO) који је одобрен да пружа обуку за стицање овлашћења за пробне летове категорије 1 или 2 у складу са *Part-FCL*, може да прошири своја права на пружање обуке за остале категорије пробних летова и друге категорије особља, под условом:

1) да испуњава одговарајуће захтеве из *Part-21*;

2) да постоји посебан споразум између одобреног центра за обуку (ATO) и *Part-21* организације која запошљава, или намерава да запосли, такво особље.

(б) Документација са обуке мора да обухвата извештаје писане од стране ученика, као што се захтева програмом обуке, укључујући, где је то примењиво, обраду података и анализу снимљених параметара од значаја за врсту пробног лета.

ГЛАВА FSTD

ЗАХТЕВИ ЗА ОПЕРАТЕРЕ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА (FSTD) И ГРАДАЦИЈА УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА (FSTD)

ОДЕЉАК I

Захтеви за оператере уређаја за симулирање летења (FSTD)

ORA.FSTD.100 Опште

(а) Кандидат за уверење о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да прикаже надлежној ваздухопловној власти да је успостављен систем управљања у складу са *ORA.GEN*, Одељак II. Овај приказ мора да обезбеди да кандидат има, непосредно или преко уговора, способност да одржава перформансе, функције и друге карактеристике утврђене за ниво градације уређаја за симулирање летења (FSTD) и да контролише постављање уређаја за симулирање летења (FSTD).

(б) Ако је кандидат имао уверења о градацији које је издато у складу са овим анексом, спецификација уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да буде детаљно описана:

1) у условима који су дефинисани у потврди о праву на обављање одобреног центра за обуку (ATO); или

2) у приручнику о обуци, у случају имаоца потврде о способности за обављање јавног авио-превоза (AOC).

ORA.FSTD.105 Одржавање нивоа градације уређаја за симулирање летења (FSTD)

(а) У циљу одржавања нивоа градације уређаја за симулирање летења (FSTD), имаоца уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да спроведе комплетан низ тестова садржаних у оквиру основног упутства за тест градације (*MQTG*) и функционалне и објективне тестове прогресивно током 12-месечног периода.

(б) Резултати морају да буду датирани, означени, анализирани и оцењени, као и сачувани у складу са *ORA.FSTD.240*, у циљу приказивања одржавања стандарда уређаја за симулирање летења (FSTD).

(ц) Конфигурација система контроле мора да буде успостављена тако да се осигура стални интегритет хардвера и софтвера за ниво градације уређаја за симулирање летења (FSTD).

ORA.FSTD.110 Модификације

(а) Имаоца уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да успостави и одржава систем за идентификацију, процену и инкорпорацију свих битних измена на уређају за симулирање летења (FSTD) чији је оператер, а посебно:

1) сваку модификацију ваздухоплова која је од суштинског значаја за обуку, испитивање и проверу, без обзира да ли је уведена или не на основу налога за пловидбеност;

2) сваку модификацију уређаја за симулирање летења (FSTD), укључујући визуелни и систем кретања, када је од суштинске важности за обуку, тестирање и проверу, као у случају ревизија података.

(б) Модификације уређаја за симулирање летења (FSTD) хардвера и софтвера које утичу на руковање, перформансе и функционисање система или свака велика модификација визуелног система или система кретања мора да се оцени да би се утврдио утицај на оригинални ниво градације. Организација мора да припреми измене и допуне за сваки тест валидације на који утиче модификација. Организација мора да тестира уређај за симулирање летења (FSTD) за нови ниво градације.

(ц) Организација је дужна да унапред обавести надлежну ваздухопловну власт за сваку већу промену како би се утврдило да ли су спроведени тестови задовољавајући. Надлежна ваздухопловна власт мора да утврди да ли је потребна посебна процена уређаја за симулирање летења (FSTD) пре поновног почетка обуке након модификације.

ORA.FSTD.115 Постављање

(а) Имаоца уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да обезбеди:

1) да се уређај за симулирање летења (FSTD) налази у погодном окружењу које подржава сигуран и поуздан рад;

2) да сва лица у уређају за симулирање летења (*FSTD*) и особље које одржава уређај буду информисана о безбедности уређаја за симулирање летења (*FSTD*), како би се осигурало да су свесни сигурносне опреме и процедура у уређају за симулирање летења (*FSTD*) у случајевима опасности;

3) да уређај за симулирање летења (*FSTD*) и његове инсталације буду у складу са локалним прописима који се односе на здравље и безбедност.

(б) Безбедносне карактеристике уређаја за симулирање летења (*FSTD*), као што су заустављање и осветљење у случају опасности, морају да се провере и забележе најмање једном годишње.

ORA.FSTD.120 Додатна опрема

Када се додаје опрема на уређај за симулирање летења (*FSTD*), чак и ако се не захтева за одређивање нивоа градације, надлежна ваздухопловна власт мора да је процени, како би се обезбедило да не утиче негативно на квалитет обуке.

ОДЕЉАК II

Услови за стицање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*)

ORA.FSTD.200 Подношење захтева за стицање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*)

(а) Захтев за стицање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) се подноси у облику и на начин који утврди надлежна ваздухопловна власт, и то:

1) у случају уређаја за основну обуку инструменталног летења (*BITD*), од стране произвођача уређаја за основну обуку инструменталног летења (*BITD*);

2) у свим осталим случајевима, од стране оператера уређаја за симулирање летења (*FSTD*).

(б) Подносиоци захтева за иницијално стицање уверења о градацији достављају надлежној ваздухопловној власти документацију којом приказују на који начин испуњавају захтеве утврђене овим правилником и која обухвата процедуре за обезбеђење усаглашености са *ORA.GEN.130* и *ORA.FSTD.230*.

ORA.FSTD.205 Технички услови за пловидбеност (*CS*) који се односе на уређаје за симулирање летења (*FSTD*)

(а) Агенција издаје, у складу са чланом 19. Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, техничке услове за пловидбеност (*CS*) као стандардни начин којим се показује усаглашеност уређаја за симулирање летења (*FSTD*) са основним захтевима Анекса III Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Технички услови за пловидбеност (*CS*) морају да буду довољно детаљни и специфични да укажу подносиоцима захтева услове под којима се издаје уверење о градацији.

ORA.FSTD.210 Ниво градације

(а) Ниво градације за издавање уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) се састоји од:

1) применљивих техничких услова за пловидбеност (*CS*) које је установила Агенција, а који су важећи на дан подношења захтева за иницијално издавање уверења;

2) података валидације ваздухоплова који су дефинисани подацима одобреним према *Part-21*, ако је применљиво;

3) свих посебних услова надлежне ваздухопловне власти, ако односи технички услови за пловидбеност (*CS*) не садрже одговарајуће или потребне стандарде за уређај за симулирање летења (*FSTD*), јер уређај за симулирање летења (*FSTD*) има нове или другачије карактеристике у односу на оне на којима су засновани технички услови за пловидбеност (*CS*).

(б) Ниво градације мора да буде примењив на будуће периодичне провере уређаја за симулирање летења (*FSTD*), осим ако му се не одреди нови ниво градације.

ORA.FSTD.225 Трајање и континуирано време важења

(а) Уверење о градацији уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажера летења (*FTD*) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT*) важи под условом:

1) да уређај за симулирање летења (*FSTD*) и организација која је оператер испуњавају применљиве захтеве;

2) да је надлежној ваздухопловној власти омогућен приступ организацији, као што је дефинисано у *ORA.GEN.140*, ради утврђивања сталне усаглашености са одговарајућим захтевима Основне уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење;

3) да уверење о градацији није вратила организација или га није ставила ван снаге надлежна ваздухопловна власт.

(б) Период од 12 месеци који је утврђен у *ARA.FSTD.120* (б) 1) може да се продужи до највише 36 месеци, у следећим околностима:

1) ако је уређај за симулирање летења (*FSTD*) предмет иницијалне и најмање једне периодичне процене на основу које је установљена усаглашеност са нивоом градације;

2) ако ималац уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) има задовољавајућу евиденцију успешних регулаторних процена уређаја за симулирање летења (*FSTD*) у току претходних 36 месеци;

3) ако надлежна ваздухопловна власт врши формалну проверу (одит) усаглашености система надзора организације који је дефинисан у *ORA.GEN.200* (а) 6) сваких 12 месеци;

4) ако је одређено лице из организације са адекватним искуством да врши анализу редовних понављања упутства за тест градације (*QTG*), да спроводи одговарајуће функционалне и субјективне тестове сваких 12 месеци и да шаље извештај са резултатима надлежној ваздухопловној власти.

(ц) Уверење о градацији уређаја за основну обуку инструменталног летења (*BITD*) важи у зависности од редовне процене усаглашености са важећим нивоом градације надлежне ваздухопловне власти у складу са *ARA.FSTD.120*.

(д) Након одрицања или стављања ван снаге, уверење о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) мора да се врати надлежној ваздухопловној власти.

ORA.FSTD.230 Промена нивоа градације уређаја за симулирање летења (*FSTD*)

(а) Ималац уверења о градацији уређаја за симулирање летења (*FSTD*) мора да обавести надлежну ваздухопловну власт о свим предложеним променама код уређаја за симулирање летења (*FSTD*), као што су:

1) главне модификације;

2) промена локације уређаја за симулирање летења (*FSTD*);

3) свако деактивирање уређаја за симулирање летења (*FSTD*).

(б) У случају преласка на виши ниво градације уређаја за симулирање летења (*FSTD*), организација мора да поднесе захтев надлежној ваздухопловној власти за процену вишег нивоа градације. Организација мора да спроведе све валидационе тестове за тражени ниво градације. Резултати претходних процена не могу да се користе приликом провере перформанси уређаја за симулирање летења (*FSTD*) за прелазак на виши ниво градације.

(ц) Када се уређај за симулирање летења (*FSTD*) премешта на нову локацију, организација мора да обавести надлежну ваздухопловну власт пре спровођења планиране активности, као и да је обавести о распореду одговарајућих догађаја.

Пре активирања уређаја за симулирање летења (*FSTD*) на новој локацији, организација мора да обави најмање једну трећину тестова валидације, као и функционалне и субјективне тестове, како би се осигурало да перформансе уређаја за симулирање летења (*FSTD*) испуњавају своје стандарде првобитног нивоа градације. Копије документације са тестова морају да се сачувају заједно са документацијом уређаја за симулирање летења (*FSTD*) након ревизије од стране надлежне ваздухопловне власти.

Надлежна ваздухопловна власт може да изврши процену уређаја за симулирање летења (*FSTD*) након промене локације. Процена мора да се врши у складу са иницијалним нивоом градације уређаја за симулирање летења (*FSTD*).

(д) Ако организација планира да уклони уређај за симулирање летења (*FSTD*) из активног статуса током дужег временског периода, надлежна ваздухопловна власт мора да буде о томе обавештена и мора да се успостави одговарајућа контрола за период током којег је уређај за симулирање летења (*FSTD*) неактиван.

Организација мора да се договори са надлежном ваздухопловном влашћу око плана за деактивирање, свако складиштење и поновно активирање, ради обезбеђења да уређај за симулирање летења (*FSTD*) може да буде враћен у активан статус на свом оригиналном нивоу градације.

ORA.FSTD.235 Преносивост нивоа градације уређаја за симулирање летења (FSTD)

(а) Када се мења организација која је оператер уређаја за симулирање летења (FSTD), нова организација мора унапред да обавести надлежну ваздухопловну власт, како би договорили план преноса уређаја за симулирање летења (FSTD).

(б) Надлежна ваздухопловна власт може да изврши процену у складу са иницијалним нивоом градације уређаја за симулирање летења (FSTD).

(ц) Када уређај за симулирање летења (FSTD) више не испуњава иницијални ниво градације, организација мора да поднесе захтев за стицање новог уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD).

ORA.FSTD.240 Вођење документације

Ималац уверења о градацији уређаја за симулирање летења (FSTD) мора да чува:

(а) сва документа која описују и доказују иницијални ниво градације уређаја за симулирање летења (FSTD) за време рока употребе уређаја за симулирање летења (FSTD);

(б) сва периодична документа и извештаје који се односе на сваки уређај за симулирање летења (FSTD) и на активности надзора у саглашености за период од најмање пет година.

ГЛАВА AeMC

ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРИ

ОДЕЉАК I Опште

ORA.AeMC.105 Обим

Ова глава успоставља додатне захтеве који мора да испуњава организација да би се квалификовала за издавање или за продужење одобрења као ваздухопловно-медицински центар (AeMC), а у циљу издавања лекарских уверења, укључујући и иницијална уверења за класу 1.

ORA.AeMC.115 Подношење захтева

Подносиоци захтева за AeMC сертификат морају:

(а) да буду у складу са MED.D.005;

(б) да, поред документације за добијање овлашћења организације која се захтева у ORA.GEN.115, пружи детаље о клиничкој сарадњи или повезаности са одређеним болницама или медицинским институтима, у сврху обављања специјалистичких здравствених испитивања.

ORA.AeMC.135 Трајно важење

AeMC сертификат се издаје на неодређено време и важи под условом да ималац сертификата и овлашћени лекари тог центра:

(а) испуњавају услове из MED.D.030;

(б) континуирано стичу искуство обављајући одговарајући број лекарских прегледа за класу 1 сваке године.

ОДЕЉАК II Управљање

ORA.AeMC.200 Систем управљања

Ваздухопловно-медицински центар (AeMC) мора да успостави и одржава систем управљања који обухвата тачке наведене у ORA.GEN.200, као и процедуре за:

(а) медицинску сертификацију у складу са Part-MED;

(б) поштовање лекарске тајне у сваком тренутку.

ORA.AeMC.210 Захтеви у погледу особља

(а) Ваздухопловно-медицински центар (AeMC) мора да има:

1) овлашћеног лекара (AME) именованог за руководиоца ваздухопловно-медицинског центра (AeMC), са правом да издаје лекарска уверења класе 1 и са одговарајућим искуством у ваздухопловној медицини како би обављао своје дужности;

2) одговарајући број потпуно квалификованих овлашћених лекара (AMEs) и другог техничког особља и стручњака.

(б) Руководилац ваздухопловно-медицинског центра (AeMC) је одговоран за координацију оцена резултата прегледа и за

потписивање извештаја, уверења и иницијалних лекарских уверења класе 1.

ORA.AeMC.215 Захтеви у погледу просторија и опреме

Ваздухопловно-медицински центар (AeMC) мора да има одговарајуће просторије и медицинско-техничку опрему потребну за обављање ваздухопловно-медицинских прегледа који су неопходни за коришћење права у оквиру одобрења.

ORA.AeMC.220 Вођење документације

Поред документације наведене у ORA.GEN.220, ваздухопловно-медицински центар (AeMC) мора да:

(а) води документацију са детаљима здравствених прегледа и оценама за издавање, продужење или обнову лекарских уверења и њиховим резултатима, у периоду од најмање 10 година након датума последњег прегледа;

(б) чува сву медицинску документацију на начин који обезбеђује поштовање лекарске тајне у сваком тренутку.

ПРИЛОГ 2.

Овај прилог садржи допунске услове за примену Анекса I-IV који су садржани у Уредби Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године и Анекса V-VII који су садржани у Уредби Комисије (ЕУ) бр. 290/2012 од 30. марта 2012. године, као и услове за признавање обуке и звања стечених у војној служби

Члан 1.

(FCL.020)

Одобрен центар за обуку (ATO) је дужан да, пре почетка практичне обуке, поднесе Директорату захтев за издавање ауторизације пилота ученика.

Пилот ученик је дужан да носи са собом ауторизацију пилота ученика током спровођења практичне обуке на ваздухоплову.

Ауторизација пилота ученика се издаје са роком важења од три године.

Ауторизација пилота ученика мора да садржи:

– назив „Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије” и лого Директората;

– редни број ауторизације;

– име, име једног од родитеља или старатеља и презиме пилота ученика;

– јединствени матични број грађана пилота ученика, односно број пасоша за стране држављане;

– потпис имаоца ауторизације;

– датум издавања ауторизације;

– рок важења ауторизације;

– печат и потпис овлашћеног лица Директората.

Инструктор летења који спроводи практичну обуку са пилотом учеником уписује у његову књижицу летења да је он оспособљен за самостално летење.

Члан 2.

(FCL.030, ARA.FCL.205)

Приликом одобравања полагања практичног испита или процене оспособљености Директорат одређује испитивача за спровођење практичног испита или процене оспособљености са листе која је у складу са ARA.FCL.205 (б).

У случају спровођења провера стручности кандидати сами бирају испитивача са листе из става 1. овог члана.

Члан 3.

(FCL.030 (б))

Препорука за полагање практичног испита из одредбе FCL.030 (б) важи шест месеци од дана када је кандидат завршио практичну обуку или додатну практичну обуку.

Ако кандидат у року из става 1. овог члана не приступи полагању практичног испита, кандидат мора да, пре полагања практичног испита, заврши додатну практичну обуку, коју одређује одобрени центар за обуку или лице одговорно за обуку, у зависности од нивоа оспособљености кандидата.

Положен практичан испит за стицање дозволе пилота ваздухоплова, овлашћења или сертификата важи до 12 месеци и у том

року кандидат мора да поднесе Директорату захтев за издавање дозволе пилота ваздухоплова, овлашћења или сертификата.

По истеку рока из става 3. овог члана кандидат је дужан да приступи поновном полагању практичног испита.

Члан 4.

(FCL.055(a))

Право коришћења радио-телефоније на српском или/и на енглеском језику се уписује у рубрику XII пилотске дозволе („Права радио-телефоније”), и то на језику на којем је вођена радио-комуникација током практичног испита или провере стручности.

Кандидат мора да положи испит из знања енглеског језика, најмање на оперативном нивоу, пре полагања практичног испита или провере стручности током којег ће се радио-комуникација водити на енглеском језику.

Члан 5.

(FCL.055(a) и (ц))

Рок важења оперативног и напредног нивоа знања енглеског језика се рачуна од дана када је кандидат положио одговарајући испит.

Изузетно од става 1. овог члана, у случају продужења важења права, рок тече од датума истицања важења, под условом да је кандидат положио одговарајући испит у оквиру последњих шест месеци важења.

Имаоцима дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота једрилице (*SPL*) Директорат може да упише знање енглеског језика у дозволу под условима прописаним у одредби *FCL.055*.

Члан 6.

(FCL.055(a) и (ц))

Знање енглеског језика које је стечено у иностранству може да се призна ради иницијалног уписа у дозволу пилота авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем и ваздушног брода коју издаје Директорат, под условом да је то право уписано у важећу дозволу или издато као посебан сертификат од стране ваздухопловних власти државе чланице Међународне организације за цивилно ваздухопловство (*ICAO*) или од стране центра за обуку који је одобрен од тих ваздухопловних власти.

Пре признавања из става 1. овог члана, Директорат је дужан да од ваздухопловних власти државе која је издала дозволу односно сертификат прибави потврду веродостојности права које је предмет признавања.

Знање енглеског језика које је стечено у иностранству може да се призна као основ за продужење важења нивоа знања енглеског језика које је већ уписано у дозволу, ако из документације може да се установи датум када је извршена провера знања језика и ниво знања који је кандидат показао.

Члан 7.

(FCL.055)

Ималац сертификата испитивача који поседује експертски ниво знања енглеског језика и са којим је надлежна ваздухопловна власт спровела одговарајућу припрему, може да спроведе, у току спровођења практичног испита или провере стручности са кандидатом, и процену знања енглеског језика у циљу продужења важења оперативног и напредног нивоа знања енглеског језика.

Ималац сертификата испитивача који поседује напредни ниво знања енглеског језика и са којим је надлежна ваздухопловна власт спровела одговарајућу припрему, може да спроведе, у току спровођења практичног испита или провере стручности са кандидатом, и процену знања енглеског језика у циљу продужења важења оперативног нивоа знања енглеског језика.

Члан 8.

(FCL.740.A; FCL.740.H; FCL.740.PL; FCL.740.As; FCL.625 IR)

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.A* тач. (а) 1) или (б) 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу или класи авиона, ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.A* тачка (а) 2), односно из *FCL.740.A* тачка (б) 1) (ii) за класу једномоторних авиона са једним пилотом и ако захтев за продужење поднесе у року од три месеца од дана када је провера извршена.

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.H* тачка (а) 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу хеликоптера, ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.H* тачка (а) 2) и ако захтев за продужење поднесе у року од три месеца од дана када је провера извршена.

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.PL* тачка (а) 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем, ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.PL* тачка (а) 2) и ако захтев за продужење поднесе у року од три месеца од дана када је провера извршена.

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.As* тачка (а) 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу ваздушног брода, ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.As* тачка (а) 2) и ако захтев за продужење поднесе у року од три месеца од дана када је провера извршена.

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.625 IR* тачка (б) 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за инструментално летење (*IR*) на авиону, хеликоптеру или ваздушном броду, ако кандидат поднесе захтев за продужење у року од три месеца од дана када је провера извршена.

У случајевима из ст. 1–5. овог члана, почетак важења овлашћења за летење на типу или класи ваздухоплова, односно овлашћења за инструментално летење, се рачуна од дана извршене провере.

Члан 9.

(FCL.910.TRI; FCL.935.TRI)

Кандидату који је завршио обуку и процену оспособљености за инструктора летења на типу (*TRI*) само на уређају за потпуно симулирање летења, у дозволу се уписује сертификат инструктора летења на типу, са ознаком типа ваздухоплова и ограничењем вршења обуке само на уређају за потпуно симулирање летења („*FFS only*”).

Члан 10.

(Анекс III под А. тачка 3.)

За валидацију пилотских дозвола за јавни авио-превоз и друге комерцијалне активности стечених у иностранству, кандидат мора, осим испуњења захтева прописаних у Анексу III под А. тачка 3, да положи и испит из предмета „Ваздухопловни прописи” и то на нивоу који је одговарајући дозволи која се прихвата.

Члан 11.

(ARA.FCL.200 (б))

Директорат издаје сертификат инструктора као упис одговарајућих права у дозволу пилота, осим сертификата инструктора на тренажеру (*STI*), инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) и инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), који се издају на посебном документу.

Директорат издаје сертификат испитивача на посебном документу.

Члан 12.

(ARA.FCL.300 (ц))

Теоријски испит за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе приватног пилота ваздухоплова (*PPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*) и дозволе пилота балона (*BPL*) спроводи се на српском или на енглеском језику, према избору кандидата.

Теоријски испити за стицање дозволе професионалног пилота ваздухоплова (*CPL*), дозволе транспортног пилота ваздухоплова (*ATPL*), дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*), као и за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*), спровode се на енглеском језику.

Члан 13.

(FCL.070; ARA.GEN.355; ARA.FCL.250)

Осим у случајевима прописаним у *ARA.FCL.250* (а), Директорат суспендује или ставља ван снаге сертификат испитивача и у следећим случајевима:

- 1) ако је испитивач кажњен за ваздухопловни прекршај;
- 2) ако је донето решење о делимичној или потпуној суспензији коришћења пилотске дозволе испитивача;

3) ако се установи да се испитивач приликом спровођења испита и провера стручности није придржавао стандарда прописаних овим правилником и Приручником за испитиваче (*Flight Examiner Manual*);

4) ако је испитивач правоснажно осуђен за кривично дело које се односи на безбедност ваздушног саобраћаја;

5) ако је учинио други пропуст који га дискредитује за обављање послова испитивача.

Суспензија сертификата испитивача може да траје најдуже шест месеци од дана достављања решења о суспензији и у том року Директорат мора да утврди чињенице везане за разлог суспензије.

Директорат је дужан да истакне обавештење о суспензији сертификата испитивача на званичној интернет страници Директората.

Ако се по доношењу решења о суспензији сертификата испитивача утврди да постоје разлози због којих ималац сертификата више не може да обавља послове испитивача, Директорат доноси решење о стављању ван снаге сертификата испитивача.

Ако Директорат до истека рока од шест месеци не донесе решење о стављању ван снаге сертификата или решење о укидању суспензије, сматраће се да је суспензија престала.

Члан 14.

(Додатак I Анекса VI PART-ARA (a)(2)(XIII))

Кандидат који је положио теоријски испит за стицање дозволе транспортног пилота ваздухоплова може да поднесе Директорату захтев за издавање потврде о положеном испиту или захтев да му се у важећу дозволу приватног или професионалног пилота ваздухоплова упише напомена о положеном испиту.

Напомена о положеном испиту са датумом када је кандидат положио последњи предмет се уписује у рубрику XIII дозволе („Напомене”) и то као „*ATPL Theory credit*”.

Овлашћење за акробатско летење и овлашћење за пружање услуга из ваздуха уписано у *JAR* усаглашеној дозволи се издаје као посебан сертификат.

Члан 15.

(Додатак III Анекса VI Part-ARA)

Уз потврду о праву на обучавање центра за обуку, Директорат издаје прилог потврде о праву на обучавање центра за обуку који садржи ближе описане услове одобрења центра за обуку, елементе система управљања, као и све промене које су одобрене у складу са *ORA.GEN.130*.

Члан 16.

(ORA.GEN.115; ARA.GEN.305)

Организација на коју се примењује Анекс VII овог правилника је дужна да поднесе захтев за спровођење периодичне провере најкасније 30 дана пре дана који је програмом надзора из одредбе *ARA.GEN.305* планиран за спровођење те провере.

Члан 17.

(Члан 11. Правилника)

Лицима која су оспособљена за пилота у Војној академији Војске Србије, односно у оружаним снагама држава претходница, за стицање дозволе пилота авиона и хеликоптера, признаје се војна служба под следећим условима:

1) За стицање дозволе приватног пилота авиона или хеликоптера (*PPL(A/H)*), кандидат мора да:

– испуни услове прописане у *FCL.210.A* односно *FCL.210.H* који се односе на искуство и признавање времена летења;

– положи испит из предмета „Ваздухопловни прописи” из одредбе *FCL.215*;

– положи практичан испит у складу са одредбом *FCL.235*.

2) За стицање дозволе професионалног пилота авиона или хеликоптера (*CPL(A/H)*), кандидат мора да:

– испуни услове који се односе на искуство прописане у Додатку 3 Анекса I (*CPL* модулари програм обуке – Авиони – тачка 12, односно, *CPL* модулари програм обуке – Хеликоптери – тачка 11);

– положи теоријски испит из предмета прописаних у *FCL.310*;

– положи практичан испит у складу са одредбом *FCL.320*.

3) За стицање дозволе транспортног пилота авиона или хеликоптера (*ATPL(A/H)*), кандидат мора да:

– испуни услове прописане у *FCL.510.A* (б), односно *FCL.510.H* (б), који се односе на захтевано искуство;

– заврши теоријску обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) у складу са *FCL.515* (а);

– положи теоријски испит из предмета прописаних у *FCL.515* (б);

– положи практичан испит у складу са одредбом *FCL.520.A*, односно *FCL.520.H*.

4) За стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*), кандидат мора да:

– испуни услове прописане у *FCL.610*;

– испуни услове прописане у *FCL.615* (а) 2) који се односе на захтевану практичну обуку;

– заврши додатну практичну обуку, ако руководилац обуке одобреног центра за обуку (*ATO*) процени да је она потребна;

– заврши теоријску обуку у одобреном центру за обуку (*ATO*) у складу са *FCL.615* (а);

– положи теоријски испит из предмета прописаних у *FCL.615* (б);

– положи практичан испит у складу са одредбом *FCL.620*.

5) За стицање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова кандидат мора да достави доказ да је завршио обуку за одговарајућу класу или тип ваздухоплова у војсци, да испуњава услове из *FCL.720.A* за авионе, односно *FCL.720.H* за хеликоптере који се односе на потребно искуство и да положи практичан испит у складу са одредбом *FCL.725* (ц).

Испит за стицање овлашћења за инструментално летење може да се комбинује са испитом за стицање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова.

Члан 18.

Пре приступања практичном испиту из члана 17. овог прилога на одговарајућој класи или типу цивилног ваздухоплова који поседује *EASA* потврду о типу, кандидат мора да, у одобреном центру за обуку (*ATO*), заврши додатну обуку, ако руководилац обуке тог центра процени да је обука потребна.

Практичан испити из члана 17. овог прилога могу да се спроводе на одговарајућој класи или типу војног ваздухоплова за који је кандидат оспособљен у војсци, ако је тај ваздухоплов одговарајуће опремљен за ту намену и ако постоји еквивалентна класа или тип ваздухоплова који поседује *EASA* потврду о типу.

Члан 19.

За стицање сертификата инструктора летења на авиону или хеликоптеру (*FI(A/H)*), кандидат мора да достави доказе о томе да је завршио војни курс наставника летења и да положи процену оспособљености у складу са одредбом *FCL.935*.

Права стечена у складу са ставом 1. овог члана су ограничена на начин прописан у *FCL.910.FI* тач. а) и б), осим ако кандидат достави доказе да је у Војсци Србије, односно у оружаним снагама држава претходница, испунио услове прописане у *FCL.910.FI* тачка (ц).

Члан 20.

За стицање овлашћења за акробатско летење кандидат мора да достави доказе о томе да је у Војсци Србије, односно у оружаним снагама држава претходница, завршио обуку за акробатско летење.

Права стечена у складу са ставом 1. овог члана су ограничена на летење на класи или типу ваздухоплова на којем је завршена обука за акробатско летење, под условом да кандидат поседује важеће овлашћење за летење на одговарајућој класи или типу ваздухоплова.

Члан 21.

Ако је испит за стицање дозволе или овлашћења спроведен на класи или типу војног ваздухоплова у складу са чланом 18. став 2. овог прилога, у рубрику XII дозволе („Овлашћења, сертификати и права”) се уписује ограничење за летење само на ваздухопловима који су уписани у Регистар ваздухоплова Републике Србије.

Ограничење из става 1. овог члана се укида кад ималац дозволе изврши проверу стручности или практичан испит на одговарајућем цивилном ваздухоплову који поседује *EASA* потврду о типу.