

На основу члана 172. став 2, члана 173. став 2, члана 176. став 1, члана 177. став 1, члана 179. став 5, члана 180. став 3, члана 182, члана 188. став 2, члана 189. став 2, члана 190. став 2, члана 191, члана 239, члана 249. став 1. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

## **ПРАВИЛНИК**

### **о дозволама, центрима за обуку и здравственој способности летачког и кабинског особља**

#### **Предмет Правилника**

##### **Члан 1.**

Овим правилником прописују се поступак по коме се проверава стручна оспособљеност летачког и кабинског особља, услови под којима се издају дозволе летачког и кабинског особља и ауторизације, услови под којима се уписују овлашћења у дозволу летачког особља, време на које се издају дозволе летачког и кабинског особља и ауторизације, време на које важе овлашћења која су уписана у дозволу летачког особља, услови под којима се мењају, суспендују или стављају ван снаге дозволе летачког и кабинског особља и ауторизације, услови под којима се суспендују или стављају ван снаге овлашћења која су уписана у дозволу летачког особља, као и обрасци дозвола летачког и кабинског особља и ауторизација.

Овим правилником прописују се услови под којима се издаје, мења, суспендује и ставља ван снаге потврда о праву на обучавање летачког и кабинског особља, временски период на који се издаје потврда и образац потврде, услови које мора да испуни декларисана организација и врсте обуке које она може да обавља, садржина изјаве декларисане организације, као и услови под којима престаје право декларисане организације да обавља обуку.

Овим правилником се ближе одређују начин спровођења провере, услови који морају да буду испуњени за издавање дозволе за коришћење уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку, као и за издавање уверења о градацији.

Овим правилником прописују се услови под којима се обука, звања и други услови које је војно ваздухопловно особље остварило за време обављања војне службе признају код полагања испита за издавање дозвола летачког особља.

Овим правилником прописују се услови под којима се испитује здравствена способност летачког и кабинског особља, поступак по коме се она испитује, време на које се она испитује, класе и обрасци лекарског уверења, услови под којима овлашћени лекари и овлашћене здравствене установе (ваздухопловно-медицински центри) обављају здравствене прегледе, врше оцену здравствене способности и издају лекарска уверења, услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге потврда о праву на испитивање здравствене способности, време на које се потврда издаје и образац потврде, као и садржина и начин вођења евиденције здравствених установа и лекара.

#### **Преузимање прописа Европске уније**

##### **Члан 2.**

Овим правилником се преузимају:

1) Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура у вези са члановима посаде цивилног ваздухоплова у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008, измењена и допуњена следећим уредбама:

- (1) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 290/2012 од 30. марта 2012. године;
- (2) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 70/2014 од 27. јануара 2014. године;
- (3) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 245/2014 од 13. марта 2014. године;
- (4) Уредбом Комисије (ЕУ) 2015/445 од 17. марта 2015. године;
- (5) Уредбом Комисије (ЕУ) 2016/539 од 6. априла 2016. године;
- (6) Уредбом Комисије (ЕУ) 2018/1065 од 27. јула 2018. године;
- (7) Уредбом Комисије (ЕУ) 2018/1119 од 31. јула 2018. године;
- (8) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2018/1974 од 14. децембра 2018. године;
- (9) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/27 од 19. децембра 2018. године;
- (10) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/430 од 18. марта 2019. године;
- (11) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/1747 од 15. октобра 2019. године;
- (12) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2020/359 од 4. марта 2020. године;
- (13) Делегираном уредбом Комисије (ЕУ) 2020/723 од 4. марта 2020. године;
- (14) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2020/2193 од 16. децембра 2020. године;
- (15) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2021/2227 од 14. децембра 2021. године;

2) Делегирана уредба Комисије (ЕУ) 2020/723 од 4. марта 2020. године о утврђивању детаљних правила у погледу прихватања сертификата пилота издатих у трећим земљама и о измени Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 је дата у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Делегирана уредба Комисије (ЕУ) 2020/723 је дата у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Уз одредбе Прилога 1. и 2. овог правилника примењују се и:

1) Допунски услови за примену Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 у Републици Србији, дати у Прилогу 3, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део;

2) Допунски услови за примену Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) бр. 2020/723 у Републици Србији, дати у Прилогу 4, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део;

3) Прихватљиви начини усаглашавања (*Acceptable Means of Compliance (AMC)*) које је утврдила Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (*EASA*) и који су објављени на њеним интернет страницама;

4) Алтернативни начини усаглашавања (*Alternative Means of Compliance (AltMoC)*) чију је примену Директорат одобрио у складу са одредбама овог правилника.

### Значење израза

#### Члан 3.

Поједини изрази који се користе у овом правилнику имају следеће значење:

1) *Агенција (Agency)* је Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (*EASA*);

2) *декларисана организација за обуку (declared training organisation, DTO)* је, у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији, организација која је стекла својство центра за обуку достављањем изјаве о оспособљености;

3) *дозвола члана летачке посаде (flight crew licence)* је дозвола летачког особља у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

4) *надлежни орган (competent authority)* у Републици Србији је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије;

5) *одобрена организација за обуку (approved training organisation, ATO)* је, у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији, центар за обуку који поседује потврду о праву на обучавање ваздухопловног особља;

6) *орган надлежан за издавање дозвола (licensing authority)* у Републици Србији је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат);

7) *потврда кабинске посаде (cabin crew attestation)* је дозвола кабинског особља у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

8) *сертификат ваздухопловно-медицинског центра/овлашћеног лекара (aero-medical centre certificate/aero-medical examiner certificate)* је потврда о праву на испитивање здравствене способности у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

9) *сертификат испитивача (examiner certificate)* је ауторизација испитивача у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

10) *сертификат одобрене организације за обуку (approved training organisation certificate)* је потврда о праву на обучавање ваздухопловног особља у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

11) *Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2018/1976* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2018/1976 од 14. децембра 2018. године о утврђивању детаљних правила за управљање једрилицама у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обављању ваздушног саобраћаја једрилицама („Службени гласник РС”, број 54/21);

12) *уверење о квалификацији (qualification certificate)* је уверење о градацији у смислу закона којим се уређује ваздушни саобраћај у Републици Србији;

13) *Уредба (ЕЗ) бр. 216/2008* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја, којом се укидају Упутство Савета 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Упутство 2004/36/ЕЗ. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 23/12 и 104/17);

14) *Уредба (ЕУ) бр. 965/2012* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура који се односе на делатности у ваздушном саобраћају у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о условима за обављање ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 9/18, 56/18, 12/19, 3/21, 54/21, 117/21 и 112/22);

15) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 од 3. августа 2012. године којом се утврђују правила за извршење за сертификацију ваздухоплова и са њима повезаних производа, делова и уређаја у области пловидбености и заштите животне средине, као и за одобравање организација за производњу и организација за пројектовање. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о сертификацији ваздухоплова и других ваздухопловних производа, делова и уређаја и о издавању дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности организацијама за производњу и пројектовање („Службени гласник РС”, бр. 5/18 и 1/19);

16) *Уредба (ЕУ) бр. 376/2014* је Уредба (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета од 3. априла 2014. године о пријављивању, анализи и праћењу догађаја у цивилном ваздухопловству, о измени Уредбе (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета и о стављању ван снаге Директиве 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета и Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007. Ова уредба је у Републици Србији примењена

Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 130/22);

17) *Уредба Комисије (ЕУ) 2018/395* је Уредба Комисије (ЕУ) 2018/395 од 13. марта 2018. године о утврђивању детаљних правила за управљање балонима у складу с Уредбом (ЕЗ) Европског парламента и Савета бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обављању ваздушног саобраћаја балонима („Службени гласник РС”, број 3/21);

18) *Уредба (ЕУ) 2018/1139* је Уредба (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја и о измени уредаба (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савета, као и о стављању ван снаге уредаба (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета и Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о заједничким правилима Европске уније у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 154/20);

19) *Чикашка конвенција* је Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству (Чикаго, 1944. године).

Појам „држава чланица” који се користи у прилозима 1. и 2. овог правилника тумачи се сагласно тач. 2. и 3. Анекса II Мултилатералног споразума између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999.) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја.

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значење које је наведено у члану 2. Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, у тачки FCL.010 Анекса I ове уредбе и у тачки MED.A.010 Анекса IV ове уредбе.

## **Значење скраћеница**

### **Члан 4.**

Поједине скраћенице које се користе у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) *АеМС* - ваздухопловно-медицински центар;
- 2) *АФМ* - приручник за управљање ваздухопловом;
- 3) *АлтМоС* - алтернативни начини усаглашавања;
- 4) *АМС* - прихватљиви начини усаглашавања;
- 5) *АМЕ* - овлашћени лекар;
- 6) *АОС* - сертификат ваздухопловног оператера;
- 7) *АПУ* - помоћни уређај за напајање;
- 8) *АТС* - контрола летења;
- 9) *АТО* - одобрена организација за обуку;
- 10) *АТPL* - дозвола транспортног пилота;
- 11) *АТPL(A)* - дозвола транспортног пилота (авион);
- 12) *АТPL(H)* - дозвола транспортног пилота (хеликоптер);
- 13) *BIR* - основно овлашћење за инструментално летење;
- 14) *BITD* - уређај за основну обуку инструменталног летења;
- 15) *BPL* - дозвола пилота балона;
- 16) *CFI* - руководилац практичне обуке;
- 17) *CPL* - дозвола професионалног пилота;
- 18) *CPL(A)* - дозвола професионалног пилота (авион);

- 19) *CPL(As)* - дозвола професионалног пилота (ваздушни брод);
- 20) *CPL(H)* - дозвола професионалног пилота (хеликоптер);
- 21) *CRI* - инструктор летења на класи;
- 22) *CRI(A)* - инструктор летења на класи (авион);
- 23) *CRM* - обука унапређења потенцијала посаде;
- 24) *CS* - сертификациони захтев;
- 25) *CTKI* - руководиолац теоријске обуке;
- 26) *DA/H* - апсолутна/релативна висина одлуке;
- 27) *D/H* - релативна висина одлуке;
- 28) *DH/A* - релативна/апсолутна висина одлуке;
- 29) *DH/MDH* - релативна висина одлуке/минимална висина снижавања;
- 30) *DPATO* - одређена тачка после полетања;
- 31) *DPBL* - одређена тачка пре слетања;
- 32) *DTO* - декларисана организација за обуку;
- 33) *EAMR* - Европска база ваздухопловно-медицинских података;
- 34) *EASA* - Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја;
- 35) *EBT* - обука која се заснива на примерима из праксе;
- 36) *ECQB* - Европска централна банка питања;
- 37) *EIR* - овлашћење за инструментално летење на рути;
- 38) *EKG* - електрокардиограм;
- 39) *ETA* - предвиђено време доласка;
- 40) *FE* - испитивач у лету;
- 41) *FE(A)* - испитивач у лету (авион);
- 42) *FE(As)* - испитивач у лету (ваздушни брод);
- 43) *FE(B)* - испитивач у лету (балон);
- 44) *FE(H)* - испитивач у лету (хеликоптер);
- 45) *FE(S)* - испитивач у лету (једрилица);
- 46) *FFS* - уређај за потпуно симулирање летења;
- 47) *FI* - инструктор летења;
- 48) *FI(A)* - инструктор летења (авион);
- 49) *FI(As)* - инструктор летења (ваздушни брод);
- 50) *FI(B)* - инструктор летења (балон);
- 51) *FIE* - испитивач инструктора летења;
- 52) *FIE(A)* - испитивач инструктора летења (авион);
- 53) *FIE(As)* - испитивач инструктора летења (ваздушни брод);
- 54) *FIE(H)* - испитивач инструктора летења (хеликоптер);
- 55) *FI(H)* - инструктор летења (хеликоптер);
- 56) *FI(S)* - инструктор летења (једрилица);
- 57) *FL* - ниво лета;
- 58) *FMS* - систем за управљање летом;
- 59) *FNPT* - уређај за обуку летачко-навигационих процедура;
- 60) *FSTD* - уређај за симулирање летења;
- 61) *FTD* - тренажер летења;
- 62) *FTI* - инструктор за пробне летове;
- 63) *GLS* - систем за слетање на основу земаљског система за побољшање сигнала;
- 64) *GMP* - лекар специјалиста опште медицине;
- 65) *HF* - људски фактор;
- 66) *HP* - високе перформансе;
- 67) *HT* - руководиолац обуке;

- 68) *IFR* - правила инструменталног летења;
- 69) *ILS* - систем за инструментално слетање;
- 70) *IMC* - инструментални метеоролошки услови;
- 71) *IR* - овлашћење за инструментално летење;
- 72) *IR(A)* - овлашћење за инструментално летење (авион);
- 73) *IR(As)* - овлашћење за инструментално летење (ваздушни брод);
- 74) *IRE* - испитивач за инструментално летење;
- 75) *IRE(A)* - испитивач за инструментално летење (авион);
- 76) *IRE(As)* - испитивач за инструментално летење (ваздушни брод);
- 77) *IRE(H)* - испитивач за инструментално летење (хеликоптер);
- 78) *IR(H)* - овлашћење за инструментално летење (хеликоптер);
- 79) *IR(H/ME)* - овлашћење за инструментално летење (вишемоторни хеликоптер);
- 80) *IR(H)/SE* - овлашћење за инструментално летење (једномоторни хеликоптер);
- 81) *IRI* - инструктор за инструментално летење;
- 82) *IRI(A)* - инструктор за инструментално летење (авион);
- 83) *IRI(As)* - инструктор за инструментално летење (ваздушни брод);
- 84) *IRI(H)* - инструктор за инструментално летење (хеликоптер);
- 85) *IR/ME* - овлашћење за инструментално летење на вишемоторним ваздухопловима;
- 86) *IR/SE* - овлашћење за инструментално летење на једномоторним ваздухопловима;
- 87) *JAR* - заједнички ваздухопловни захтеви;
- 88) *LAPL* - дозвола пилота лаких ваздухоплова;
- 89) *LAPL(A)* - дозвола пилота лаких ваздухоплова (авион);
- 90) *LAPL(B)* - дозвола пилота лаких ваздухоплова (балон);
- 91) *LAPL(H)* - дозвола пилота лаких ваздухоплова (хеликоптер);
- 92) *LAPL(S)* - дозвола пилота лаких ваздухоплова (једрилица);
- 93) *Ldg.* - слетање;
- 94) *LDP* - тачка одлуке о слетању;
- 95) *LIFUS* - летење под надзором на линији;
- 96) *LNAV* - латерална навигација;
- 97) *LOFT* - практична обука на линији коју врши оператер;
- 98) *LPV* - перформансе локалајзера са вертикалним вођењем;
- 99) *MAPt* - тачка неуспелог прилаза;
- 100) *MCC* - сарадња вишечлане посаде;
- 101) *MCCI* - инструктор за сарадњу вишечлане посаде;
- 102) *MCCI(A)* - инструктор за сарадњу вишечлане посаде (авион);
- 103) *MDA/H* - минимална апсолутна/релативна висина снижавања;
- 104) *MDA/MDH* - минимална апсолутна висина снижавања/минимална релативна висина снижавања;
- 105) *MDH/A* - минимална релативна/апсолутна висина снижавања;
- 106) *ME* - вишемоторни;
- 107) *MEP* - вишемоторни клипни (авиони);
- 108) *MEH* - вишемоторни хеликоптер;
- 109) *MI* - инструктор за летење у планинским пределима;
- 110) *MLS* - микроталасни систем за слетање;
- 111) *MPA* - авион са више пилота;
- 112) *MPH* - хеликоптер са више пилота;
- 113) *MPL* - дозвола пилота вишечлане посаде;
- 114) *MPL(A)* - дозвола пилота вишечлане посаде (авион);
- 115) *MPO* - операција са више пилота;

- 116) *MQTG* - иницијално упутство за спровођење тестова квалификације;
- 117) *NDB* - неусмерени радио-фар;
- 118) *OHMP* - лекар специјалиста медицине рада;
- 119) *OM* - спољни маркер;
- 120) *OML* - ограничење летења само у вишечланој посади;
- 121) *OPL* - оперативно ограничење за превоз путника;
- 122) *ORL* - оперативно ограничење за пилоте;
- 123) *OSD* - подаци за коришћење;
- 124) *OSL* - ограничење за летење са сигурносним пилотом;
- 125) *OTD* - други уређај за обуку;
- 126) *PBN* - навигација заснована на могућностима ваздухоплова;
- 127) *PF* - пилот који управља ваздухопловом;
- 128) *PIC* - вођа ваздухоплова;
- 129) *PICUS* - копилот који, под надзором *PIC*, обавља дужности и функције *PIC*;
- 130) *PL* - ваздухоплов са вертикалним узлетањем;
- 131) *PM* - пилот који прати управљање летом;
- 132) *PPL* - дозвола приватног пилота;
- 133) *PPL(A)* - дозвола приватног пилота (авион);
- 134) *PPL(As)* - дозвола приватног пилота (ваздушни брод);
- 135) *PPL(H)* - дозвола приватног пилота (хеликоптер);
- 136) *QTG* - упутство за спровођење тестова квалификације;
- 137) *RNAV* - навигациона спецификација;
- 138) *RNP APCH - PBN* спецификација за операције инструменталног прилаза;
- 139) *RNP AR APCH* - навигациона спецификација која се користи за операције инструменталног прилаза које захтевају посебно одобрење;
- 140) *R/T* - радио-телефонија;
- 141) *RVR* - видљивост дуж полетно-слетне стазе;
- 142) *SE* - једномоторни;
- 143) *SEH* - једномоторни хеликоптер;
- 144) *SEP* - једномоторни клипни авиони;
- 145) *SEP (land)* - једномоторни клипни авиони (копно);
- 146) *SEP (sea)* - једномоторни клипни авиони (вода);
- 147) *SET* - једномоторни турбо-елисни авиони;
- 148) *SDF(s)* - тачке степенастог снижавања;
- 149) *SFE* - испитивач на уређајима за симулирано летење;
- 150) *SFE(A)* - испитивач на уређајима за симулирано летење (авион);
- 151) *SFE(H)* - испитивач на уређају за симулирано летење (хеликоптер);
- 152) *SFE(PL)* - испитивач на уређајима за симулирано летење (ваздухоплов са вертикалним узлетањем);
- 153) *SFI* - инструктор летења на уређају за симулирано летење;
- 154) *SFI(A)* - инструктор летења на уређају за симулирано летење (авион);
- 155) *SFI(H)* - инструктор летења на уређају за симулирано летење (хеликоптер);
- 156) *SFI(PL)* - инструктор летења на уређају за симулирано летење (ваздухоплов са вертикалним узлетањем);
- 157) *SFI(SPA)* - инструктор летења на уређају за симулирано летење (авион са једним пилотом);
- 158) *SOPs* - стандардне оперативне процедуре;
- 159) *SP* - са једним пилотом;
- 160) *SPA* - авион са једним пилотом;

- 161) *SPIC* - вођа ваздухоплова-ученик;
- 162) *SPL* - дозвола пилота једрилице;
- 163) *SPO* - операција са једним пилотом;
- 164) *SSL* - посебна појединачно наведена ограничења;
- 165) *STI* - инструктор на тренажеру;
- 166) *STI(A)* - инструктор на тренажеру (авион);
- 167) *STI(H)* - инструктор на тренажеру (хеликоптер);
- 168) *STOL* - кратко полетање и слетање;
- 169) *TDP* - тачка доношења одлуке о наставку полетања;
- 170) *TEM* - управљање претњама и грешкама;
- 171) *TMG* - моторна једрилица;
- 172) *T/O* - полетање;
- 173) *TRE* - испитивач на типу;
- 174) *TRE(A)* - испитивач на типу (авион);
- 175) *TRE(H)* - испитивач на типу (хеликоптер);
- 176) *TRE(PL)* - испитивач на типу (ваздухоплов са вертикалним узлетањем);
- 177) *TRI* - инструктор летења на типу;
- 178) *TRI(A)* - инструктор летења на типу (авион);
- 179) *TRI(H)* - инструктор летења на типу (хеликоптер);
- 180) *TRI(MPA)* - инструктор летења на типу (авион са више пилота);
- 181) *TRI(PL)* - инструктор летења на типу (ваздухоплов са вертикалним узлетањем);
- 182) *TRI(SPA)* - инструктор летења на типу (авион са једним пилотом);
- 183) *UPRT* - обука за избегавање неправилног положаја авиона и вађење из њега;
- 184) *VFR* - правила визуелног летења;
- 185) *VMCA* - вредност минималне брзине управљивости;
- 186) *VNAV* - вертикална навигација;
- 187) *VNOL* - вертикално полетање и слетање;
- 188) *VOR* - свесмерни фар врло високе фреквенције;
- 189) *ZFTT* - обука за овлашћење за летење на типу која се спроводи само на симулатору.

### **Прелазне одредбе**

#### **Члан 5.**

Дозволе летачког и кабинског особља и припадајућа овлашћења, сертификати и ауторизације, лекарска уверења, потврде о праву на обучавање летачког и кабинског особља, изјаве о оспособљености декларисаних организација, потврде о праву на испитивање здравствене способности, дозволе за коришћење уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку, као и уверења о градацији уређаја за симулирање летења, који су издати или прихваћени на основу Правилника о дозволама, центрима за обуку и здравственој способности летачког особља („Службени гласник РС”, број 60/19) остају на снази по ступању на снагу овог правилника.

Поступци који до дана почетка примене овог правилника нису окончани, окончаће се по одредбама прописа из става 1. овог члана.

### **Престанак важења других прописа**

#### **Члан 6.**

Даном почетка примене овог правилника престаје да важи Правилник о дозволама, центрима за обуку и здравственој способности летачког особља („Службени гласник РС”, број 60/19).



## **Ступање Правилника на снагу**

### **Члан 7.**

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, а примењује се од 1. септембра 2023. године, осим одредаба члана 4. став 9. Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, тачке FCL.045(е) Анекса I, тачке MED.A.025(ф) Анекса IV, друге реченице у тачки ARA.FCL.200(а) и тачке ARA.MED.160 Анекса VI Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, које се примењују од дана приступања Републике Србије Европској унији.

Број

У Београду, 2023. године

Директор

**Мирјана Чизмаров**

**Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године  
о утврђивању техничких захтева и административних процедура у вези са члановима  
посаде цивилног ваздухоплова у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ)  
бр. 216/2008**

Члан 1.

**Предмет**

1. Ова уредба уређује детаљна правила за:

(а) различита овлашћења за пилотске дозволе, услове за издавање, продужење, измену, ограничење, суспензију или стављање ван снаге пилотских дозвола, права и одговорности имаоца пилотских дозвола, као и услове за конверзију постојећих националних пилотских дозвола и националних дозвола инжењера летача у пилотске дозволе;

(б) сертификацију лица одговорних за спровођење летачке обуке или обуке на уређају за симулирање летења и за процену пилотских вештина;

(ц) различита лекарска уверења за пилоте, услове за издавање, продужење, измену, ограничење, суспензију или стављање ван снаге лекарских уверења, права и одговорности имаоца лекарских уверења, као и услове за конверзију националних лекарских уверења у међусобно призната лекарска уверења;

(д) сертификацију овлашћених лекара, као и услове под којима лекари специјалисти опште медицине могу да раде као овлашћени лекари;

(е) периодичну ваздухопловно-медицинску оцену чланова кабинске посаде, као и квалификације лица одговорних за ту оцену;

(ф) услове за издавање, продужење, измену, ограничење, суспензију или стављање ван снаге потврда кабинске посаде, као и права и одговорности имаоца потврда кабинске посаде;

(г) услове за издавање, продужење, измену, ограничење, суспензију или стављање ван снаге сертификата организација за обуку пилота и ваздухопловно-медицинских центара укључених у оцену квалификованости и ваздухопловно-медицинску оцену чланова посаде цивилних ваздухоплова;

(х) услове за сертификацију уређаја за симулирање летења и за организације које користе и рукују тим уређајима;

(и) услове за административни систем и систем управљања које морају да испуне државе чланице, Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја („EASA”) и организације у вези са правилима из тач. (а)-(х).

2. Чланови 11б и 11ц ове уредбе, као и Анекс IV (Део-MED), Анекс VI (Део-ARA), Анекс VII (Део-ORA) и Анекс VIII (Део-DTO) ове уредбе се примењују на дозволе пилота балона и једрилица.

Члан 2.

**Дефиниције**

За потребе ове уредбе, примењују се следеће дефиниције:

1) „Део-FCL дозвола” је дозвола члана летачке посаде која испуњава захтеве Анекса I;

2) „JAR” су заједнички ваздухопловни захтеви усвојени од стране Заједничких ваздухопловних власти, примењиви на дан 30. јун 2009. године;

3) „Дозвола пилота лаких ваздухоплова (LAPL)” је дозвола рекреативног пилота из члана 7. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008;

4) *брисана*

5) „JAR неусаглашена дозвола” је дозвола пилота издата или прихваћена од државе чланице у складу са националним законодавством и која није препоручена за међусобно прихватање у односу на одговарајући JAR;

6) „Признавање” је признавање претходног искуства или квалификација;

7) „Извештај о признавању” је извештај на основу кога се могу признати претходно искуство или квалификације;

8) „Извештај о конверзији” је извештај на основу кога се дозвола може конвертовати у Део-*FCL* дозволу;

9) *брисана*

10) *брисана*

11) „Члан кабинске посаде” је одговарајуће квалификовани члан посаде, који није члан летачке посаде или технички члан посаде и кога је оператер одредио да обавља дужности у вези са безбедношћу путника и лета током операција;

12) „Посада ваздухоплова” означава летачку посаду и кабинску посаду;

13) *брисана*

14) „Прихватљиви начини усаглашавања (*AMC*)” су необавезујући стандарди које је Агенција усвојила за описивање начина успостављања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење;

15) „Алтернативни начини усаглашавања (*AltMoC*)” су они начини који представљају алтернативу постојећим *AMC* или они који представљају нове начине успостављања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење за које Агенција није усвојила повезане *AMC*;

16) „Одобрена организација за обуку (*ATO*)” је организација која је овлашћена да спроводи обуку пилота на основу одобрења издатог у складу са чланом 10а став 1. подстав 1;

17) „Уређај за основну обуку инструменталног летења (*BITD*)” је уређај за обуку пилота на земљи, који представља станицу пилота ученика за одређену класу авиона и који може да користи инструменталне панеле и механичке команде лета, омогућавајући платформу за обуку најмање за процедуралне аспекте инструменталног летења;

18) „Сертификациони захтеви (*CS*)” су технички стандарди које је усвојила Агенција у којима се наводе начини које организација може да користи у сврху сертификације;

19) „Инструктор летења (*FI*)” је инструктор који има права да спроводи обуку у ваздухоплову, у складу са Главом *J* Анекса I (Део-*FCL*) ове уредбе, Главом *FI* Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе (ЕУ) 2018/395 или Главом *FI* Анекса III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе (ЕУ) 2018/1976;

20) „Уређај за симулирање летења (*FSTD*)” је уређај за обуку пилота који је:

(а) у случају авиона, уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажер летења (*FTD*), уређај за обуку летачко-навигационих 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-навигационих процедура (*FNPT*);

21) „Квалификација *FSTD*” је ниво техничке способности *FSTD*, како је наведено у сертификационим захтевима који се односе на предметни *FSTD*;

22) „Главно место пословања” је седиште или регистрована канцеларија организације унутар које се одвијају главне финансијске функције и оперативна контрола активности из ове уредбе;

22а) „*ARO.RAMP*” је Глава *RAMP* Анекса II Уредбе о делатностима у ваздушном саобраћају;

22б) „Аутоматски валидирано” означава прихватање, без формалног поступка, од стране државе уговорнице *ICAO* наведене у *ICAO* додатку, дозволе члана летачке посаде издате у држави у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

22ц) „*ICAO* додаток” је додаток аутоматски валидираној дозволи члана летачке посаде издатој у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, који се наводи у рубрици XIII дозволе члана летачке посаде;

23) „Упутство за спровођење тестова квалификације (*QTG*)” је документ састављен да докаже да перформансе и управљачке карактеристике *FSTD* представљају одређени ваздухоплов, класу авиона или тип хеликоптера, који су симулирани унутар прописаних ограничења, и да су сви примењиви захтеви испуњени. *QTG* укључује и податке о ваздухоплову, класи авиона или типу хеликоптера и податке *FSTD* који се користе да подрже валидацију;

24) „Декларисана организација за обуку (*DTO*)” је организација која је овлашћена за обуку пилота на основу изјаве поднете у складу са чланом 10а став 1. подстав 2;

25) „Програм обуке *DTO*” је документ који је утврдила *DTO*, који детаљно описује програм обуке коју спроводи та *DTO*.

### Члан 3.

#### Издавање пилотских дозвола и лекарских уверења

1. Не доводећи у питање члан 8. ове уредбе, пилоти ваздухоплова из члана 4. став 1. тач. б) и ц) и члана 4. став 5. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 морају да испуне техничке захтеве и административне процедуре утврђене у Анексу I и Анексу IV ове уредбе.

2. Независно од права имаоца дозвола дефинисаних у Анексу I ове уредбе, имаоци дозвола пилота издатих у складу са главом Б или Ц Анекса I ове уредбе могу да обављају летове из члана 6. став 4а Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012. Ово не доводи у питање усклађеност са било којим додатним захтевима за превоз путника или развој комерцијалних операција дефинисаних у главама Б или Ц Анекса I ове уредбе.

### Члан 4.

#### Постојеће националне пилотске дозволе

1. *брисана*

2. *JAR* неусаглашене дозволе, укључујући сва припадајућа овлашћења, сертификате, ауторизације и/или квалификације издате или признате од стране државе чланице пре примене ове уредбе, морају да се конвертују у *Део-FCL* дозволе од стране државе чланице која је издала дозволу.

3. *JAR* неусаглашене дозволе се конвертују у *Део-FCL* дозволе и припадајућа овлашћења или сертификате у складу са:

(а) одредбама Анекса II; или

(б) елементима утврђеним у извештају о конверзији.

4. Извештај о конверзији мора да:

(а) буде састављен од стране државе чланице која је издала пилотску дозволу уз консултацију са Европском агенцијом за безбедност ваздушног саобраћаја (Агенција);

(б) опише националне захтеве на основу којих су издате пилотске дозволе;

(ц) садржи опис обима права која су дата пилотима;

(д) назначи за које захтеве из Анекса I се врши признавање;

(е) назначи сва ограничења која ће да буду уписана у *Део-FCL* дозволе и све захтеве које пилот мора да испуни у циљу уклањања ових ограничења.

5. Извештај о конверзији мора да садржи копије свих докумената који су потребни за доказивање елемената наведених у ставу 4. тач. (а)-(е), укључујући копије одговарајућих

националних захтева и процедура. Приликом израде извештаја о конверзији, државе чланице настоје да се, колико год је то могуће, пилотима омогући да задрже тренутни обим активности.

6. Независно од става 3, имаоцима сертификата инструктора летења на класи или сертификата испитивача који имају права за сложени ваздухоплов високих перформанси са једним пилотом, та права се конвертују у сертификат инструктора летења на типу или сертификат испитивача за авионе са једним пилотом.

7. Држава чланица може да ауторизује пилоте ученике који похађају обуку за *LAPL* да користе ограничена права без надзора, пре него што испуне све услове потребне за издавање *LAPL*, под следећим условима:

(а) обим права мора да се заснива на процени безбедносног ризика коју спроводи држава чланица, узимајући у обзир обим обуке који је неопходан за постизање планираног нивоа стручне оспособљености пилота;

(б) права морају да буду ограничена на следеће:

(i) целокупну територију државе чланице која је издала ауторизацију или њен део;

(ii) ваздухоплове регистроване у држави чланици која је издала ауторизацију;

(iii) једномоторне клипне авионе и хеликоптере са максималном масом на полетању која не прелази 2.000 kg, једрилице и балоне;

(ц) за обуку која је спроведена на основу ауторизације, ималац такве ауторизације који подноси захтев за издавање *LAPL* мора да добије извештај о признавању који је одређен од стране државе чланице на основу препоруке *ATO* или *DTO*;

(д) држава чланица доставља Комисији и Агенцији периодичне извештаје и процене безбедносног ризика сваке три године;

(е) државе чланице морају да прате коришћење ауторизација издатих на основу овог става како би осигурале прихватљив ниво безбедности у ваздухопловству и предузеле одговарајуће мере у случају повећања безбедносних ризика или било који других безбедносних проблема.

8. До 8. септембра 2021. године, држава чланица може издати пилоту ауторизацију за коришћење ограниченог права на летење авионом по правилима за инструментално летење, пре него што пилот испуни све потребне захтеве неопходне за издавање овлашћења за инструментално летење у складу са овом уредбом, под следећим условима:

(а) држава чланица издаје те ауторизације само када је то оправдано одређеним посебним локалним потребама које није могуће испунити са овлашћењима утврђеним овом уредбом;

(б) подручје примене права добијених ауторизацијом мора да се заснива на безбедносној процени ризика коју обавља држава чланица, узимајући у обзир обим обуке потребне за достизање траженог нивоа оспособљености пилота;

(ц) права из ауторизације морају да буду ограничена на ваздушни простор државе чланице или делове тог простора;

(д) ауторизација се издаје кандидатима који су завршили одговарајућу обуку са квалификованим инструкторима и показали захтевану оспособљеност квалификованом испитивачу, на начин који одреди држава чланица;

(е) држава чланица мора да обавести Комисију, *EASA* и друге државе чланице о посебностима те ауторизације, укључујући своје образложење и безбедносну процену ризика;

(ф) држава чланица мора да прати активности повезане са ауторизацијом како би обезбедила прихватљив ниво безбедности и предузела одговарајуће мере у случају утврђивања повећаног ризика или било којих других безбедносних проблема;

(г) држава чланица мора да преиспита безбедносна питања која су повезана са увођењем ауторизације и поднесе извештај Комисији најкасније до 8. априла 2017. године.

9. За дозволе издате пре 19. августа 2018. године, државе чланице морају да испуне захтеве утврђене у другом ставу тачке *ARA.FCL.200(a)*, као што је измењено Уредбом Комисије (ЕУ) 2018/1065, најкасније 31. децембра 2022. године.

#### Члан 4а

### Овлашћење за инструментално летење са правом навигације засноване на могућностима ваздухоплова

1. Пилоти могу да лете у складу са навигационим поступцима заснованим на могућностима ваздухоплова (*PBN*) након што им се, у оквиру овлашћења за инструментално летење (*IR*), упишу права за *PBN*.

2. Пилот стиче права за *PBN* ако испуни све следеће захтеве:

(а) пилот је успешно завршио теоријску обуку, укључујући *PBN*, у складу са FCL.615 Анекса I (Део-*FCL*);

(б) пилот је успешно завршио практичну обуку, укључујући *PBN*, у складу са FCL.615 Анекса I (Део-*FCL*);

(ц) пилот је положио практичан испит у складу са Додатком 7 Анекса I (Део-*FCL*) или практичан испит или проверу стручности у складу са Додатком 9 Анекса I (Део-*FCL*).

3. Захтеви из става 2. тач. (а) и (б) се сматрају испуњеним ако надлежни орган процени да је стручна оспособљеност, стечена кроз обуку или познавање *PBN* операција, једнака стручној оспособљености стеченој кроз обуке из става 2. тач. (а) и (б) и ако пилот на задовољавајући начин покаже такву оспособљеност испитивачу током провере стручности или практичног испита из става 2. тачка (ц).

4. Након завршетка практичног испита или провере стручности из става 2. тачка (ц), податак о успешно демонстрираној процени стручне оспособљености за *PBN* се уписује у књижицу летења пилота или у еквивалентни документ и потписује од стране испитивача који је спровео практичан испит или проверу стручности.

5. Пилоти који поседују *IR* без *PBN* права могу да лете само на рутама и прилазима за које се не захтевају *PBN* права и за обнову њиховог *IR* до 25. августа 2020. године се неће захтевати елементи који се односе на *PBN*; након тог датума, *PBN* права ће се захтевати за свако *IR*.

#### Члан 4б

### Обука за избегавање неправилног положаја и вађење из њега

1. Обука за избегавање неправилног положаја и вађење из њега постаје обавезни део обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (*MPL*), интегрисане обуке за транспортне пилоте авиона (*ATP(A)*), обуке за дозволу професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) и обука за овлашћење за летење на класи или типу за:

(а) авионе са једним пилотом којима се управља у операцијама са више пилота;

(б) сложене авионе са једним пилотом који немају високе перформансе;

(ц) сложене авионе високих перформанси са једним пилотом; или

(д) авионе са више пилота;

у складу са Анексом I (Део-*FCL*).

2. За обуке из става 1. које су започете пре 20. децембра 2019. године у одобреној организацији за обуку (*ATO*) обука за избегавање неправилног положаја и вађење из њега није обавезна, под условом да је:

(а) *CPL(A)*, *ATPL(A)* или *MPL* обука на други начин завршена у складу са Анексом I (Део-*FCL*) и практични испит положен у складу са тач. FCL.320 (*CPL*), FCL.620 (*IR*) или FCL.415.A (*MPL*) Анекса I (Део-*FCL*) најкасније до 20. децембра 2021. године; или

(б) обука за овлашћење за летење на класи или типу авиона на други начин завршена у складу са Анексом I (Део-*FCL*) и практични испит положен у складу са другим подставом тачке FCL.725 став (ц) Анекса I (Део-*FCL*) ове уредбе најкасније до 20. децембра 2021. године.

За потребе става 1, надлежни орган може на основу сопствене процене и препоруке *ATO* признати било коју обуку за избегавање неправилног положаја и вађење из њега која је завршена пре 20. децембра 2019. године у складу са националним захтевима за обуку.

#### Члан 4ц

##### **Прелазне мере за имаоце овлашћења за инструментално летење на рути**

1. До 8. септембра 2022. године, укључујући и тај датум, имаоци овлашћења за инструментално летење на рути (*EIR*) из тачке FCL.825 Анекса I (Део-*FCL*):

(а) имају право да наставе да користе права *EIR*;

(б) и даље имају право да продужавају важење или обнављају *EIR*, у складу са тачком FCL.825(г) Анекса I (Део-*FCL*);

(ц) имају право на пуно признавање за потребе испуњавања захтева за обуку из тачке FCL.835(ц)2)i) и iii) Анекса I (Део-*FCL*), када подносе захтев за издавање основног овлашћења за инструментално летење (*BIR*) у складу са тачком FCL.835 Анекса I (Део-*FCL*); и

(д) и даље имају право на пуно признавање како је утврђено за имаоце *EIR* у Анексу I (Део-*FCL*).

2. Од 8. септембра 2021. године, обуке за *EIR* из става 1. које су започете пре тог датума могу се наставити и сматраће се обукама за *BIR*. На основу процене кандидата, одобрена организација за обуку одговорна за обуку за *BIR* утврђује у којој се мери обука за *EIR* признаје за издавање *BIR*.

3. Кандидатима за *BIR* који имају *EIR* или су положили теоријски део испита за *EIR* у складу са тачком FCL.825(д) пре 8. септембра 2021. године, то се у потпуности признаје за потребе испуњавања захтева теоријске обуке и испита за *BIR*.

#### Члан 4д

##### **Прелазне мере за права из овлашћења за инструментално летење за једномоторне хеликоптере**

Не доводећи у питање тачку FCL.630.H Анекса I (Део-*FCL*) ове уредбе, примењује се следеће:

1. Овлашћења за инструментално летење за хеликоптере (*IR(H)*) издата у складу са Анексом I (Део-*FCL*) ове уредбе пре 30. октобра 2022. године се сматрају као *IR(H)* и за једномоторне и за вишемоторне хеликоптере и поново се издају као *IR(H)* при поновном издавању дозволе пилота хеликоптера из административних разлога.

2. Кандидатима који су пре 30. октобра 2022. године започели обуку за *IR(H)* за једномоторне или за вишемоторне хеликоптере се дозвољава да заврше ту обуку и, у таквом случају, издаје се *IR(H)* за једномоторне и за вишемоторне хеликоптере.

#### Члан 4е

##### **Прелазне мере за обуку, испитивање и проверу која се односи на операције са више пилота на хеликоптерима са једним пилотом**

1. Државе чланице могу да одлуче да издају посебна права за спровођење обуке, практичних испита и провера стручности у операцијама са више пилота на хеликоптерима са једним пилотом кандидатима који испуњавају све следеће услове:

(а) поседују сертификат инструктора или испитивача, у зависности од случаја, издат у складу са Анексом I (Део-*FCL*) ове уредбе, укључујући права да обучавају или да испитују, како је примењиво, на одговарајућем типу хеликоптера;

(б) имају завршену обуку наведену у тачки FCL.735.H Део-*FCL*;

(ц) имају искуство у операцијама са више пилота на хеликоптерима на нивоу који је прихватљив за надлежни орган те државе чланице.

2. Права издата у складу са ставом 1. су важећа до 30. октобра 2025. године. За продужење важења права кандидати морају да испуне захтеве у погледу искуства за права инструктора и испитивача у вези са операцијама са више пилота на хеликоптерима са једним пилотом како је наведено у Део-*FCL*.

Члан 5.  
*Брисан*

Члан 6.

**Конверзија квалификација за пробне летове**

1. Пилотима који су пре примене ове уредбе обављали пробне летове категорије 1 и 2, као што је дефинисано у Анексу Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 1702/2003 или оним који су обучавали пилоте за пробне летове, квалификације за пробне летове се конвертују у овлашћења за пробне летове у складу са Анексом I ове уредбе и, ако је примењиво, у сертификате инструктора за пробне летове, од стране државе чланице која је издала квалификације за пробне летове.

2. Ова конверзија мора да се спроведе у складу са елементима наведеним у извештају о конверзији који испуњава захтеве из члана 4. ст. 4. и 5.

Члан 7.

**Постојеће националне дозволе инжењера летача**

1. Да би се дозволе инжењера летача, издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, конвертовале у Део-*FCL* дозволе, имаоци морају да поднесу захтев држави чланици која је издала дозволе.

2. Дозволе инжењера летача се конвертују у Део-*FCL* дозволе у складу са извештајем о конверзији који испуњава захтеве из члана 4. ст. 4. и 5.

3. Приликом подношења захтева за дозволу транспортног пилота авиона (*ATPL(A)*), морају да се испуне одредбе о признавању из *FCL.510.A(ц)2* Анекса I.

Члан 8.  
*Брисан*

Члан 9.

**Признавање обуке започете пре примене ове уредбе**

1. У погледу издавања Део-*FCL* дозвола у складу са Анексом I, обука започета пре примене ове уредбе у складу са *JARs* и процедурама, под регулаторним надзором државе чланице која је препоручена за узајамно признавање унутар система Заједничких ваздухопловних власти у односу на одговарајуће *JARs*, признаје се у потпуности под условом да се обука и испит заврше најкасније до 8. априла 2016. године и Део-*FCL* дозвола изда најкасније 1. априла 2020. године.

2. Обука започета пре примене ове уредбе у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције признаје се у сврху издавања Део-*FCL* дозвола на основу извештаја о признавању, израђеног од стране државе чланице, уз консултацију са Агенцијом.

3. Извештај о признавању мора да опише обим обуке, да укаже за које захтеве дозвола из Дела-*FCL* се врши признавање и, ако је примењиво, да укаже које захтеве кандидати морају да испуне да би се издале Део-*FCL* дозволе. Извештај мора да укључи копије свих докумената који су потребни за приказ обима обуке и националних захтева и процедура у складу са којима је обука започета.

Члан 9а

**Обука за стицање овлашћења за летење на типу и подаци за коришћење**

1. Када анекси ове уредбе упућују на податке за коришћење утврђене у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, а ти подаци нису доступни за одговарајући тип ваздухоплова, кандидат на обуци за овлашћење за летење на типу мора да испуни само услове утврђене анексима Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.



2. Обуке за овлашћење за летење на типу, које су одобрене пре него што је у подацима за коришћење за одговарајући тип ваздухоплова у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012 одобрен минималан наставни план обуке пилота за овлашћење за летење на типу, морају да укључе обавезне елементе обуке најкасније до 18. децембра 2017. године или до истека две године од одобравања података за коришћење, у зависности од тога шта је касније.

#### Члан 10.

##### **Признавање пилотских дозвола стечених током војне службе**

1. У циљу добијања Део-*FCL* дозвола, имаоци војних дозвола члана летачке посаде морају да поднесу захтев држави чланици у којој су служили.

2. Знање, искуство и вештине стечене у војној служби се признају у циљу испуњења одговарајућих захтева из Анекса I у складу са елементима извештаја о признавању установљеног од стране државе чланице, уз консултацију са Агенцијом.

3. Извештај о признавању мора да:

(а) опише националне захтеве на основу којих су издате војне дозволе, овлашћења, сертификати, ауторизације и/или квалификације;

(б) опише обим права која су пилотима дата;

(ц) одреди у погледу којих захтева из Анекса I се врши признавање;

(д) одреди сва ограничења која морају да се упишу у Део-*FCL* дозволе и све захтеве које пилоти морају да испуне у циљу уклањања тих ограничења;

(е) садржи копије свих докумената који су потребни за доказивање горенаведених елемената, укључујући копије одговарајућих националних захтева и процедура.

#### Члан 10а

##### **Организације за обуку пилота**

1. У складу са чланом 24. став 2. Уредбе (ЕУ) 2018/1139, организације су овлашћене да спроводе обуку пилота који учествују у управљању ваздухопловом из члана 2. став 1. тач. (б) (i) и (ii) Уредбе (ЕУ) 2018/1139 само ако је надлежни орган тим организацијама издао одобрење којим се потврђује да оне испуњавају основне захтеве из Анекса IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и захтеве из Анекса VII ове уредбе.

Међутим, узимајући у обзир члан 24. став 6. Уредбе (ЕУ) 2018/1139, организације чије је главно место пословања у држави чланици су овлашћене да спроводе обуку из тачке DTO.GEN.110 Анекса VIII ове уредбе без тог одобрења, унутар територије за коју су државе чланице одговорне према Чикашкој конвенцији, ако су надлежном органу поднеле изјаву у складу са захтевима из тачке DTO.GEN.115 тог анекса и, у случају ако се то захтева у тачки DTO.GEN.230(ц) тог анекса, ако надлежни орган одобри програм обуке.

2. брисана

3. брисана

4. брисана

5. Организације за обуку пилота морају да обезбеде да програм обуке за *IR* коју они нуде обухвати обуку за *PBN* права која је у складу са захтевима Анекса I (Део-*FCL*), најкасније до 25. августа 2020. године.

6. Организације за обуку пилота које спроводе обуку за *IR(H)* морају да прилагоде свој програм обуке тако да буде у складу са Анексом I до 30. октобра 2023. године.

#### Члан 10б

##### **Уређаји за симулирање летења**

1. Уређаји за симулирање летења (*FSTDs*) који се користе за обуку пилота, испите и провере, изузев развојних уређаја за обуку који се користе за обуку за пробне летове, морају да

буду у складу са техничким захтевима и административним процедурама утврђеним у анексима VI и VII и морају да имају уверење о квалификацији.

2. *брисана*

3. *брисана*

#### Члан 10ц

##### **Ваздухопловно-медицински центри**

1. Ваздухопловно-медицински центри морају да испуне техничке захтеве и административне процедуре утврђене у анексима VI и VII и морају да буду сертификовани.

2. *брисана*

3. *брисана*

#### Члан 11.

##### **Здравствена способност кабинске посаде**

1. Чланови кабинске посаде који су укључени у операције ваздухоплова из члана 4. став 1. тач. (б) и (ц) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 морају да испуне техничке захтеве и административне процедуре утврђене у Анексу IV.

2. *брисана*

#### Члан 11а

##### **Квалификације кабинске посаде и припадајуће потврде**

1. Чланови кабинске посаде који су укључени у комерцијалне операције ваздухоплова из члана 4. став 1. тач. (б) и (ц) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 морају да буду квалификовани и да поседују одговарајућу потврду у складу са техничким захтевима и административним процедурама утврђеним у анексима V и VI.

2. *брисана*

3. *брисана*

4. Чланови кабинске посаде који су укључени у комерцијалне операције хеликоптера на дан почетка примене ове уредбе:

(а) сматра се да су усклађени са захтевима за основну обуку из Анекса V, ако испуњавају захтеве у погледу одговарајуће обуке, провере и скорашњег искуства из *JARs* за комерцијални превоз хеликоптерима; или

(б) ако не испуњавају захтеве у погледу одговарајуће обуке, провере и скорашњег искуства из *JARs* за комерцијални превоз хеликоптерима, они морају да заврше сву одговарајућу обуку и провере потребне за операције хеликоптера, осим основне обуке, пре него што се може сматрати да су усклађени са овом уредбом; или

(ц) ако нису учествовали у комерцијалним операцијама хеликоптера више од пет година, они морају да заврше основну обуку и положи све одговарајуће испите, као што се захтева у Анексу V, пре него што се може сматрати да су усклађени са овом уредбом.

5. Не доводећи у питање члан 2, потврде кабинске посаде које су у складу са форматом утврђеним у Анексу VI морају да буду издате свим члановима кабинске посаде који су укључени у комерцијалне операције хеликоптера најкасније до 8. априла 2013. године.

#### Члан 11б

##### **Способности надзора**

1. Државе чланице морају да одреде једно или више тела као надлежни орган унутар државе чланице, са неопходним овлашћењима и додељеним одговорностима за сертификацију и надзор лица и организација који су предмет Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

2. Ако држава чланица одреди више од једног тела као надлежни орган:

(а) подручја надлежности сваког органа морају да буду јасно дефинисана у погледу одговорности и географских ограничења;

(б) мора да буде успостављена координација између тих тела како би се обезбедио ефикасан надзор свих организација и лица који су предмет Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење, у оквиру њихових надлежности.

3. Државе чланице морају да обезбеде да надлежни органи имају неопходну способност да обезбеде надзор над свим лицима и организацијама који су обухваћени њиховим програмом надзора, укључујући довољне ресурсе да би се испунили захтеви ове уредбе.

4. Државе чланице морају да обезбеде да особље надлежног органа не спроводи надзорне активности ако постоје докази да би то могло довести, непосредно или посредно, до сукоба интереса, нарочито када се ради о породичном или финансијском интересу.

5. Особље које је надлежни орган овластио за обављање послова сертификације и/или надзора мора да има право да обавља најмање следеће задатке:

(а) да прегледа евиденције, податке, процедуре и било који други материјал релевантан за обављање послова сертификације и/или надзора;

(б) да узима копије или изводе из тих евиденција, података, процедура и другог материјала;

(ц) да тражи усмено објашњење на лицу места;

(д) да улази у одговарајуће просторије, оперативна места или превозна средства;

(е) да спроводи одите, истраге, процене и инспекције, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције; и

(ф) да спроводи или иницира мере принуде, у зависности од случаја.

6. Послови из става 5. се спровode у складу са законским одредбама одговарајуће државе чланице.

## Члан 11ц

### Прелазне мере

Државе чланице су дужне да:

(а) најкасније до 8. априла 2021. године, пренесу *EASA* сву документацију која се односи на надзор организација које спровode обуку за пилотске дозволе у складу са Уредбом (ЕУ) 2018/395 и Спроведбеном уредбом (ЕУ) 2018/1976 и за које је *EASA* надлежни орган у складу са чланом 78. Уредбе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савета;

(б) у координацији са *EASA*, заврше сертификационе процесе започете пре 8. априла 2020. године и издају сертификате, након чега *EASA* преузима све своје одговорности као надлежни орган за те сертификоване организације.

## Члан 12.

### Ступање на снагу и примена

1. Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Ова уредба се примењује од 8. априла 2012. године.

1б. брисана

2. брисана

2а. брисана

3. брисана

4. Изузетно од става 1, државе чланице могу да одлуче да до 20. јуна 2022. године не примењују одредбе ове уредбе на пилоте који поседују дозволу и припадајуће лекарско уверење које је издала трећа држава, а који су укључени у некомерцијалне операције ваздухоплова, као што је одређено у члану 2. став 1. тачка (б) подтач. (i) или (ii) Уредбе (ЕУ) 2018/1139. Државе чланице морају да ове одлуке учине доступним јавности.

5. брисана

6. брисана

7. Ако држава чланица примењује захтеве из ст. 2а и 4, она о томе обавештава Комисију и Агенцију. У том обавештењу се описују разлози за такво одступање, као и програм за спровођење који садржи предвиђене мере и са њима повезане рокове.

8. Изузетно од става 1, тачка FCL.315.А, друга реченица у тачки FCL.410.А став (а) и тачка FCL.725.А став (ц) Анекса I (Део-*FCL*) се примењују од 20. децембра 2019. године.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

## АНЕКС I

### [ДЕО-*FCL*]

#### ГЛАВА А ОПШТИ ЗАХТЕВИ

##### **FCL.001 Надлежни орган**

За потребе овог анекса, надлежни орган је онај орган који је одредила држава чланица и коме лице подноси захтев за издавање пилотских дозвола, припадајућих овлашћења или сертификата.

##### **FCL.005 Подручје примене**

Овај анекс успоставља захтеве за издавање пилотских дозвола и припадајућих овлашћења и сертификата и услове њиховог важења и коришћења.

##### **FCL.010 Дефиниције**

За потребе овог анекса (Део-*FCL*), примењују се следеће дефиниције:

„Доступан” означава да уређај може употребљавати:

- одобрена организација за обуку (*ATO*) на основу чијег одобрења се спроводи обука за овлашћење за летење на класи или типу; или

- испитивач који спроводи процену осposобљености, практичан испит или проверу стручности у сврху процене, испитивања или провере.

„Акробатски лет” 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” је 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” је тип авиона за чије је управљање потребан и копилот, како је наведено у приручнику за управљање ваздухопловом или у сертификату ваздухопловног оператера.

„Обука за избегавање неправилног положаја авиона и вађење из њега (*UPRT*)” је обука која се састоји од:

- обуке за избегавање неправилног положаја авиона: комбинација теоријске и летачке обуке са циљем пружања летачкој посади потребних вештина за избегавање неправилног положаја авиона; и

- обуке за вађење из неправилног положаја авиона: комбинација теоријске и летачке обуке са циљем пружања летачкој посади потребних вештина за вађење из неправилног положаја авиона.

„Ваздухоплов” је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље.

„Вођење ваздухоплова” означава доследну примену добре процене и знања, вештина и ставова за постизање циљева лета.

„Ваздушни брод” је ваздухоплов на моторни погон лакши од ваздуха, изузев ваздушних бродова који користе топли ваздух, који се сматрају балонима у складу са чланом 2. став 7. Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395.

„Доступан *FSTD*” је било који уређај за симулирање летења (*FSTD*) који је доступан за употребу оператеру *FSTD* или кориснику, без обзира на временска ограничења.

„Угловна операција” је операција инструменталног прилаза у којој се највећа дозвољена грешка/одступање од планиране путање изражава као отклон показивача на индикатору одступања од задате путање лета (*CDI*) или на еквивалентном показивачу у пилотској кабини.

„Процена оспособљености” је демонстрација вештина, знања и приступа приликом почетног издавања, продужења важења или обнове сертификата инструктора или испитивача.

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

„Категорија ваздухоплова” је категоризација ваздухоплова према одређеним основним карактеристикама, нпр. авион, ваздухоплов са вертикалним узлетањем, хеликоптер, ваздушни брод, једрилица, слободни балон.

„Класа авиона” је категоризација авиона са једним пилотом који не захтевају овлашћење за летење на типу авиона.

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

„Оспособљеност” је комбинација 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” је одређена функција која се састоји из више елемената оспособљености.

„Копилот” је пилот који није вођа ваздухоплова, а који управља ваздухопловом за који се захтева више од једног пилота, искључујући пилота који је у ваздухоплову само у сврху обуке за дозволу или овлашћење.

„Маршрутни лет” је лет између тачке полетања и тачке слетања који прати припремљену планирану руту, користећи стандардне навигационе процедуре.

„Копилот са правом летења у фази крстарења” је пилот који замењује копилота на његовим дужностима за командама током фазе крстарења у операцијама са више пилота изнад *FL 200*.

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

„*IFR* лет на рути” је фаза *IFR* лета која започиње након завршетка процедуре *IFR* одласка и завршава започињањем процедуре *IFR* доласка.

„Грешка” је чињење или нечињење летачке посаде које води ка одступању од организационих намера или очекивања или намера или очекивања у лету.

„Управљање грешкама” је процес откривања и реаговања на грешке мерама које смањују или елиминишу последице грешака, смањују вероватноћу настанка грешака или нежељених стања ваздухоплова.

„Уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*)” је реплика у пуној величини одређеног типа или марке, модела и серије пилотске кабине ваздухоплова, укључујући опрему и рачунарске програме који су неопходни за представљање ваздухоплова у земаљским и летачким операцијама, визуелни систем који омогућава поглед из пилотске кабине и покретну платформу.

„Време летења”:

- за авионе, моторне једрилице и ваздухоплове са вертикалним узлетањем, то је укупно време од тренутка првог покретања ваздухоплова у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета;

- за хеликоптере, то је укупно време од тренутка почетка окретања лопатица ротора хеликоптера до тренутка када се хеликоптер потпуно заустави на крају лета и лопатице ротора зауставе;

- за vazдушне бродове, то је 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.

**„Време летења по правилима инструменталног летења (IFR)”** је укупно време летења током којег се ваздухопловом управља по правилима инструменталног летења.

**„Тренажер летења (FTD)”** је реплика у пуној величини инструмената, опреме, панела и система управљања одређеног типа ваздухоплова у отвореној или затвореној пилотској кабини ваздухоплова, укључујући опрему и рачунарске програме који су неопходни за представљање ваздухоплова у земаљским и летачким операцијама, у мери у којој су системи инсталирани у уређају. Покретна платформа или визуелни систем се не захтевају, изузев у случају *FTD* хеликоптера нивоа 2 и 3, где се захтевају визуелни системи.

**„Уређај за обуку летачко-навигационих процедура (FNPT)”** је уређај за обуку који представља пилотску кабину ваздухоплова, укључујући опрему и рачунарске програме који су неопходни за представљање типа или класе ваздухоплова у летачким операцијама у мери у којој ти системи функционишу као у ваздухоплову.

**„Летење искључиво на основу инструмената”** означава да пилоти управљају ваздухопловом без било каквих спољних визуелних оријентира, у симулираним или стварним инструменталним метеоролошким условима (*IMC*).

**„Хеликоптер”** је ваздухоплов тежи од ваздуха, који се одржава у ваздуху углавном на основу аеродинамичке реакције ваздуха на једном или више покретних ротора на одговарајућој вертикалној оси.

**„Време летења по инструментима на ваздухоплову”** је време током којег пилот управља ваздухопловом у лету користећи искључиво инструменте.

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

**„Време летења по инструментима”** је време летења по инструментима на ваздухоплову или време летења по инструментима на уређају за симулирање летења.

**„Лет са ограниченим бројем инструмената”** је утврђивање положаја помоћу читавања основних резервних инструмената након губитка главних референтних система за одређивање положаја и смера.

**„Линеарна операција”** је операција инструменталног прилаза у којој се највећа дозвољена грешка/одступање од планиране путање изражава у јединицама дужине, нпр. у наутичким миљама за латерално одступање од задате путање лета.

**„Летење под надзором на линији (LIFUS)”** је линијско летење након одобрене обуке за овлашћење за летење на типу авиона која се спроводи само на симулатору или линијско летење које се захтева у извештају о подацима за коришћење (*OSD*).

**„LNAV”** је латерална навигација.

**„LPV”** су перформансе локалајзера са вертикалним вођењем.

**„Операција са више пилота”** је операција која захтева најмање два пилота која користе сарадњу вишечлане посаде у ваздухоплову са више пилота или у ваздухоплову са једним пилотом.

**„Сарадња вишечлане посаде (MCC)”** је функционисање летачке посаде као тима у коме чланови међусобно сарађују предвођени вођом ваздухоплова.

**„Ваздухоплов са више пилота”:**

- за авионе, то су авиони који су сертификовани за операције са посадом од најмање два пилота;  
- за хеликоптере, ваздушне бродове и ваздухоплове са вертикалним узлетањем, то је ваздухоплов који је сертификован за операције са најмање два пилота или за чије управљање се захтева најмање два пилота у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 965/2012.

„**Нох**” је период између завршетка грађанског сумрака и почетка грађанског свитања или други период између заласка и изласка сунца који може да пропише надлежни орган.

„**OSD**” су подаци за коришћење утврђени у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012.

„**Други уређаји за обуку (OTD)**” су помагала за обуку, осим *FSTDs*, који обезбеђују обуку у ситуацијама када није неопходна симулација комплетног окружења пилотске кабине.

„**Навигација заснована на могућностима ваздухоплова (PBN)**” је просторна навигација која се заснива на захтевима у погледу навигационих могућности ваздухоплова који лете дуж *ATS* рута, у поступку инструменталног прилаза или у одређеном ваздушном простору.

„**Критеријум способности**” је једноставна изјава о процени захтеваног исхода елемента способности и опис критеријума који је искоришћен да се оцени да ли је постигнут захтевани ниво способности.

„**Вођа ваздухоплова (PIC)**” је пилот који је одређен за вођу и одговоран је за безбедно извођење лета.

„**Pilot-in-command under supervision (PICUS)**” је копилот који под надзором вође ваздухоплова обавља дужности и функције вође ваздухоплова.

„**Ваздухоплов са вертикалним узлетањем**” је било који ваздухоплов који вертикални узгон и хоризонтални лет постиже помоћу променљиве геометрије ротора или моторних/потисних уређаја који су саставни или придодати део трупа или крила.

„**Моторна једрилица**” је једрилица опремљена са једним или више мотора која, у случају када мотори не раде, има карактеристике једрилице.

„**Приватни пилот**” је пилот који поседује дозволу која му забрањује управљање ваздухопловом на летовима за које се плаћа накнада, осим у случајевима обављања послова инструктора или испитивача, како је прописано у овом анексу.

„**Провера стручности**” је демонстрација стручне оспособљености у сврху продужења важења или обнове овлашћења или права, укључујући усмено испитивање ако је потребно.

„**Обнова**” (нпр. овлашћења или сертификата) је административни 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) је административни 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.

„**RNP APCH**” је *PBN* спецификација која се користи за операције инструменталног прилаза.

„**RNP APCH операција до LNAV минимума**” је операција *2D* инструменталног прилаза за коју се латерално вођење заснива на позиционирању *GNSS*.

„**RNP APCH операција до LNAV/VNAV минимума**” је операција *3D* инструменталног прилаза за коју се латерално вођење заснива на позиционирању *GNSS*, а вертикално вођење омогућава *Baro VNAV* функција или позиционирање *GNSS* који укључује *SBAS*.

„**RNP APCH операција до LPV минимума**” је операција *3D* инструменталног прилаза за коју се латерално и вертикално вођење заснива на позиционирању *GNSS* који укључује *SBAS*.

„**RNP AR APCH**” је навигациона спецификација која се користи за операције инструменталног прилаза које захтевају посебно одобрење.

„**Рутни сектор**” је лет који се састоји од фазе полетања, одласка, крстарења које није краће од 15 минута, доласка, прилаза и слетања.

„**Једрилица**” је 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**”:

- за авионе, то је ваздухоплов који је сертифициван за операције са једним пилотом;



- за хеликоптере, ваздушне бродове и ваздухоплове са вертикалним узлетањем, то је ваздухоплов који је сертификован за операције са једним пилотом и за чије управљање се не захтева најмање два пилота у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 965/2012.

„**Практичан испит**” је провера практичне оспособљености у циљу издавања дозволе или овлашћења, укључујући по потреби усмено испитивање.

„**Самостално време летења**” је време летења током којег је пилот ученик једино лице у ваздухоплову.

„**Вођа ваздухоплова-ученик (SPIC)**” је пилот ученик који делује у својству вође ваздухоплова на лету са инструктором током којег инструктор само надгледа пилота ученика и не утиче на лет ваздухоплова, нити га контролише.

„**Претње**” су догађаји или грешке које није изазвала летачка посада, који повећавају оперативну сложеност и којима се мора управљати да би се одржао минималан ниво безбедности.

„**Управљање претњама**” је процес утврђивања претњи и одговора на претње путем мера које смањују или елиминишу последице претњи и умањују вероватноћу грешке или нежељених стања ваздухоплова.

„**Операција тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза**” је операција инструменталног прилаза у којој се примењује и латерално и вертикално вођење ваздухоплова.

„**Моторна једрилица (TMG)**” је, ако није другачије одређено на основу сертификационог поступка у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012, посебна класа моторних једрилица које имају интегрално уграђен, неувлачећи мотор и неувлачећу елису. Она мора да буде способна да изврши полетање и пењање сопственим погоном у складу са њеним приручником за управљање ваздухопловом.

„**Операција дводимензионалног (2D) инструменталног прилаза**” је операција инструменталног прилаза у којој се примењује само латерално вођење ваздухоплова.

„**Тип ваздухоплова**” је категоризација ваздухоплова који захтевају овлашћење за летење на типу, као што је одређено у подацима за коришћење успостављеним у складу са Делом-21, и која обухвата све ваздухоплове истог основног дизајна, укључујући све модификације, изузев оних које проузрокују промене у начину управљања или летачким карактеристикама.

„**Листа овлашћења за летење на типу ваздухоплова и уписа у дозволу**” је листа коју је Агенција објавила на основу резултата евакуације *OSD* и која садржи класе авиона и типове ваздухоплова за потребе лиценцирања летачких посада.

„**VNAV**” је вертикална навигација.

„**Оператер за обуку која се заснива на примерима из праксе (EBT)**” је организација која има сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*) у складу са Анексом III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 и која је спровела *EBT* програм одобрен од стране надлежног органа, у складу са одредбама те уредбе.

„**EBT практична процена**” је метод за процену учинка који служи за проверу свеукупних компетенција. Она се одвија у симулираним или оперативним условима.

„**EBT програм**” је програм процене и обуке пилота у складу са тачком *ORO.FC.231* Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.

„**Мешовити EBT програм**” означава оператеров програм периодичне обуке и провере сходно тачки *ORO.FC.230* Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, чији је део посвећен *EBT*, али који не замењује провере стручности предвиђене у Додатку 9 овог анекса.

## **FCL.015 Подношење захтева и издавање, продужење важења и обнова дозвола, овлашћења и сертификата**

(а) Захтев за издавање, продужење важења или обнову пилотских дозвола и припадајућих овлашћења и сертификата, као и за сваку њихову измену, се подноси надлежном органу у облику и на начин које утврди тај орган. Уз захтев се подносе докази којима кандидати потврђују да

испуњавају захтеве за издавање, продужење важења или обнову дозволе или сертификата, као и припадајућих овлашћења или уписа, прописаних у овом анексу (Део-*FCL*) и Анексу IV (Део-*MED*).

(б) Ако није другачије одређено у овом анексу, надлежни орган 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 издате у складу са овим анексом за исту категорију ваздухоплова.

(д) Ималац дозволе подноси захтеве у складу са ставом (а) надлежном органу одређеном од стране државе чланице у којој му је дозвола издата у складу са овим анексом (Део-*FCL*), Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја.

(е) Ималац дозволе издате у складу са овим анексом (Део-*FCL*) може поднети надлежном органу одређеном од стране друге државе чланице захтев за промену надлежног органа за све дозволе које поседује, као што је наведено у ставу (д).

(ф) Кандидат је дужан да захтев за издавање дозволе, овлашћења или сертификата поднесе у року од шест месеци од успешног полагања практичног испита или процене оспособљености.

(г) Обука завршена у ваздухоплову или на *FSTDs* у складу са Анексом III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 се узима у обзир код захтева у погледу искуства и продужења важења утврђених у овом анексу (Део-*FCL*).

#### **FCL.020 Пилот ученик**

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

(б) Пре првог самосталног лета пилот ученик мора да има навршених најмање 16 година живота.

#### **FCL.025 Теоријски испити за стицање дозвола и овлашћења**

(а) *Одговорности кандидата*

1) Кандидати морају да положе целокупан теоријски испит за одређену дозволу или овлашћење под одговорношћу надлежног органа исте државе чланице.

2) Кандидати могу да полажу теоријски испит само ако добију препоруку од стране декларисане организације за обуку (*DTO*) или одобрене организације за обуку (*ATO*) која је одговорна за њихову обуку, након што су завршили одговарајуће елементе курса теоријске обуке у задовољавајућем стандарду.

3) Препорука *DTO* или *ATO* важи 12 месеци. Ако кандидат не приступи полагању теоријског испита бар једанпут у току тог периода, *DTO* или *ATO* одређује потребну додатну обуку у зависности од потреба кандидата.

(б) *Стандарди успешног полагања*

1) Кандидат је положио предмет теоријског испита ако је имао најмање 75 % бодова од укупно предвиђеног броја бодова за тај предмет. Не примењује се негативно бодовање.

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

3) Ако кандидат за теоријски испит за *ATPL* или за издавање дозволе професионалног пилота (*CPL*) или овлашћења за инструментално летење (*IR*), не положи један од предмета теоријског испита из четири покушаја или не положи све предмете током шест испитних рокова или у року из става (б)2), он/она мора поново да полаже све предмете теоријског испита.

4) Ако кандидати за издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*) или дозволе приватног пилота (*PPL*) не положе један од предмета теоријског испита из четири покушаја или не положе све предмете у року из става (б)2), они морају поново да полагају све предмете теоријског испита.

5) Пре поновног полагања теоријског испита кандидати морају да заврше додатну обуку у *DTO* или *ATO*. Обим и садржај потребне обуке одређује *DTO* или *ATO* на основу потреба кандидата.

(ц) *Период важења*

1) Положен теоријски испит важи:

- (i) током периода од 24 месеца, за издавање дозволе пилота лаких ваздухоплова или дозволе приватног пилота;
- (ii) током периода од 36 месеци, за издавање дозволе професионалног пилота или овлашћења за инструментално летење (*IR*);
- (iii) неограничено, за издавање основног овлашћења за инструментално летење (*BIR*).

Периоди из тач. (i) и (ii) се рачунају од дана када су пилоти положили теоријски испит у складу са ставом (б)2).

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

- (i) *IR* уписаног у дозволу; или
- (ii) у случају хеликоптера, овлашћења за летење на типу хеликоптера уписаног у ту 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, 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.

(ц) За издавање *BIR*, кандидат за практични испит мора прво да заврши све модуле обуке и да буде препоручен за практичан испит од стране *ATO*. *ATO* је дужна да омогући испитивачу приступ евиденцији обуке кандидата.

### **FCL.035 Признавање времена летења и теоријског знања**

(а) *Признавање времена летења*

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

2) *PIC* или 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 *ATP* интегрисану обуку има право на признавање до 50 сати летења по инструментима које је остварио као вођа ваздухоплова-ученик 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 *CPL/IR* интегрисану обуку има право на признавање до 50 сати летења по инструментима које је остварио као вођа ваздухоплова-ученик 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 или *PICUS*. Ако није другачије одређено овим анексом, имаоцу пилотске дозволе, када делује као копилот или *PICUS*, признаје се целокупно време летења у улози копилота у сврху постизања укупног времена летења које је потребно за стицање пилотске дозволе вишег ранга.

4) Сви сати летења на авионима или *TMGs* који су предмет одлуке државе чланице донете у складу са чланом 2. став 8. тач. (а) или (ц) Уредбе (ЕУ) 2018/1139 или који су обухваћени подручјем примене Анекса I те уредбе, признају се у потпуности у циљу испуњења захтева у погледу налета из тачке FCL.140.A(a)1) и тачке FCL.740.A(б)1)(ii) овог анекса, ако су испуњени следећи услови:

(i) предметни ваздухоплов или *TMG* је исте категорије и класе као и Део-*FCL* ваздухоплов у односу на који се признају сати летења;

(ii) у случају летова на обуци са инструктором, за авион или *TMG* који се користи потребно је одобрење наведено у тачки *ORA.ATO.135* Анекса VII (Део-*ORA*) или тачки *DTO.GEN.240* Анекса VIII (Део-*DTO*).

#### (б) Признавање теоријског знања

1) Кандидатима који су положили теоријски испит за дозволу транспортног пилота признаје се теоријско знање за потребе испуњавања захтева за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова, дозволе приватног пилота, дозволе професионалног пилота и, осим у случају хеликоптера, *IR* и *BIR* у оквиру исте категорије ваздухоплова.

2) Кандидатима који су положили теоријски испит за дозволу професионалног пилота признаје се теоријско знање за:

(i) дозволу пилота лаких ваздухоплова у оквиру исте категорије ваздухоплова;

(ii) дозволу приватног пилота у оквиру исте категорије ваздухоплова; и

(iii) предмет „Комуникација” за *BIR*. То признавање укључује *IFR* део предмета „Комуникација” само ако је тај предмет положен у складу са тачком FCL.310, како је примењиво од 20. децембра 2019. године.

3) Имаоцима *IR* или кандидатима који су положили теоријски испит за *IR* за одређену категорију ваздухоплова признаје се теоријско знање за потребе испуњавања захтева за теоријску обуку и испит за:

(i) *IR* за другу категорију ваздухоплова; и

(ii) *BIR*.

4) Имаоцима пилотске дозволе признаје се теоријско знање за потребе испуњавања захтева за теоријску обуку и испит за стицање дозволе за другу категорију ваздухоплова у складу са Додатком 1 овог анекса. Ово признавање се, такође, односи и на кандидате за стицање пилотске дозволе који су већ положили теоријски испит за издавање те дозволе за другу категорију ваздухоплова, под условом да је теоријски испит унутар периода важења прописаног у тачки FCL.025(ц).

5) Одступајући од става (б)3), имаоцима *IR(A)* који су завршили модуларни курс летачке обуке засноване на претходној оспособљености за *IR(A)* у потпуности се признаје теоријска обука и испит за *IR* на другој категорији ваздухоплова, само ако су завршили и теоријску обуку и испит за *IFR* део курса у складу са тачком FCL.720.A(a)2)(ii)(A).

#### **FCL.040 Коришћење права из дозвола**

Коришћење права које даје дозвола зависи од важења овлашћења која су уписана у њу, ако је примењиво, и од важења лекарског уверења које одговара правима која се користе.

#### **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 надлежног органа.

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

(е) Пилот који намерава да лети изван територије Уније ваздухопловом регистрованим у држави чланица која није она која је издала дозволу члана летачке посаде, мора да поседује најновије издање додатка *ICAO*, у штампаном или електронском облику, који садржи упућивање на *ICAO* регистарску ознаку споразума којим се признаје аутоматска валидација дозвола, као и листу држава које су стране у том споразуму.

#### **FCL.050 Евидентирање времена летења**

Пилот мора да води поуздану евиденцију детаља свих својих летова, у облику и на начин које је одредио надлежни орган.

#### **FCL.055 Знање језика**

(а) Опште. Пилоти авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем и ваздушних бродова од којих се захтева употреба радио-комуникационих средстава, не могу да користе права из својих дозвола и овлашћења ако немају у својој дозволи уписано знање енглеског језика или језика који се користи за радио-комуникацију током лета. Уписано знање језика мора да садржи језик, ниво знања и датум важења и издаје се у складу са процедуром установљеном од стране надлежног органа. Најнижи прихватљиви ниво знања језика је оперативни ниво (ниво 4) у складу са Додатком 2 овог анекса.

(б) Кандидат за упис знања језика мора да покаже, у складу са Додатком 2 овог анекса, најмање оперативни ниво знања језика у употреби фразеологије и у општој употреби језика процењивачу кога је сертификовао надлежни орган или тело за испитивање нивоа знања језика одобрено од стране надлежног органа, у зависности од случаја. У ту сврху, кандидат мора да покаже 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 размену 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; и
- 5) употреби дијалекат или акценат који је разумљив у ваздухопловству.

(ц) Осим за пилоте који су показали знање језика на експертском нивоу (ниво 6), у складу са Додатком 2 овог анекса, знање језика се поново процењује сваке:

- 1) четири године, ако је приказан оперативни ниво (ниво 4); или
- 2) шест година, ако је приказан напредни ниво (ниво 5).

(д) Специфични захтеви за имаоце овлашћења за инструментално летење (*IR*). Одступајући од горенаведених ставова, имаоци *IR* морају да покажу способност да користе енглески језик на одговарајућем нивоу, како је утврђено у Додатку 2 овог анекса.

(е) За показивање знања језика и коришћења енглеског језика имаоца *IR* се примењује метода процене коју је утврдио било који надлежни орган.

### **FCL.060 Скорашње искуство**

(а) *брисана*

(б) Авиони, хеликоптери, ваздухоплови са вертикалним узлетањем и ваздушни бродови. Пилот не сме да управља ваздухопловом у јавном авио-превозу или да превози путнике:

1) као *PIC* или копилот, ако у претходних 90 дана није извршио најмање три полетања, прилаза и слетања као пилот који лети на ваздухоплову истог типа или класе или на *FFS* који представља тај тип или класу. Ова три полетања и слетања морају да се изврше у оквиру операција са више пилота или операција са једним пилотом, у зависности од права која пилот поседује; и

2) као *PIC* ноћу, ако:

(i) током претходних 90 дана није извршио најмање једно полетање, прилаз и слетање ноћу као пилот који лети на ваздухоплову истог типа или класе или на *FFS* који представља тај тип или класу; или

(ii) не поседује *IR*;

3) као копилот са правом летења у фази крстарења, осим 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 истом типу или класи ваздухоплова; или

(iii) завршио обуку освежења знања и скорашњег искуства на *FFS* у интервалима који не прелазе 90 дана. Ова обука освежења знања може да се комбинује са обуком освежења знања коју врши оператер прописаном у Делу-*ORO*.

4) Ако пилот има право да лети на више типова авиона са сличним управљачким и оперативним карактеристикама, три полетања, прилаза и слетања захтевана под 1) могу да се изврше на начин дефинисан у подацима за коришћење успостављеним у складу са Делом-21.

5) Ако пилот има право да лети на више типова хеликоптера који нису сложени, са сличним управљачким и оперативним карактеристикама, као што је дефинисано у подацима за коришћење успостављеним у складу са Делом 21, три полетања, прилаза и слетања захтевана под 1) могу да буду извршена само на једном од тих типова, под условом да је пилот остварио најмање два сата летења 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 горенаведеним подставовима (б) 1) и 2) може да се продужи до највише 120 дана, све док пилот обавља летење на линији под надзором инструктора летења на типу или испитивача.

2) Ако пилот не испуњава захтев из тачке 1), он/она мора да обави тренажни лет са инструктором квалификованим у складу са Главом J за обуку за тај тип ваздухоплова. Тренажни лет се мора обавити на ваздухоплову или на *FFS* за тип ваздухоплова који ће се користити и мора да обухвати најмање захтеве описане у подставовима (б) 1) и 2), пре него што он/она започне да користи своја права.

**FCL.065 Ограничење права имаоца дозвола који су стари 60 година или више у јавном авио-превозу**

- (а) 60-64 године живота. Авиони и хеликоптери. Ималац пилотске дозволе који је навршио 60 година живота не може да врши дужност пилота ваздухоплова у јавном авио-превозу осим као члан вишечлане посаде.
- (б) 65 година живота. Имаоци пилотске дозволе који су навршили 65 година живота не смеју да обављају 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 надлежног органа ако пилот не испуњава захтеве из овог анекса, из Дела-*Medical* или одговарајуће оперативне захтеве, у складу са условима и процедурама утврђеним у Делу-*ARA*.
- (б) Ако су пилоту суспендовани или стављени ван снаге дозвола или сертификат, он мора одмах да врати дозволу или сертификат надлежном органу.

ГЛАВА Б

**ДОЗВОЛА ПИЛОТА ЛАКИХ ВАЗДУХОПЛОВА - *LAPL***

ОДЕЉАК 1

***Заједнички захтеви***

**FCL.100 *LAPL* - Минимална старосна граница**

Кандидати за *LAPL* за авионе или хеликоптере морају да имају најмање 17 година.

**FCL.105 *LAPL* - Права и услови**

- (а) Опште. Права имаоца *LAPL* су да лети у својству *PIC* без новчане накнаде у некомерцијалним операцијама на одговарајућој категорији ваздухоплова.
- (б) Услови. Кандидати за *LAPL* морају да испуне захтеве за одговарајућу категорију ваздухоплова и, ако је примењиво, за класу или тип ваздухоплова који се користи на практичном испиту.

**FCL.110 *LAPL* - Признавање у оквиру исте категорије ваздухоплова**

- (а) Кандидатима за *LAPL* који поседују другу дозволу у истој категорији ваздухоплова, признаје се у потпуности да испуњавају захтеве за *LAPL* за ту категорију ваздухоплова.
- (б) Не доводећи у питање горенаведени став, ако је важење дозволе истекло, кандидат мора да положи практичан испит у складу са FCL.125 за издавање *LAPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова.

**FCL.115 *LAPL* - Обука**

- (а) Кандидати за *LAPL* морају да заврше обуку у *DTO* или у *ATO*.
- (б) Обука мора да обухвати теоријску и практичну обуку која одговара правима из *LAPL* за коју се пријављује.
- (ц) Теоријска и практична обука се могу завршити у другој *DTO* или *ATO* у односу на ону у којој су кандидати започели своју обуку.
- (д) Код обуке за овлашћење за летење на класи једномоторних клипних авиона (вода), узимају се у обзир елементи из тачке 7. (Овлашћења за летење на класи авиона (вода)) Секције Б (Посебни услови за авионе) Додатка 9 овог анекса.

### **FCL.120 LAPL - Теоријски испит**

Кандидати за *LAPL* морају да прикажу ниво теоријског знања који одговара правима која им се дају, полагањем испита из следећих предмета:

(а) заједнички предмети:

- Ваздухопловни прописи,
- Људске могућности,
- Метеорологија,
- Комуникације, и
- Навигација.

(б) посебни предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:

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

### **FCL.125 LAPL - Практичан испит**

(а) Кандидати за *LAPL* морају да током практичног испита прикажу оспособљеност да, у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова, обављају одговарајуће процедуре и маневре са стручношћу која одговара правима која се дају.

(б) Кандидати за практичан испит морају да буду обучени на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на практичном испиту. Права ће бити ограничена на ону класу или тип ваздухоплова који је коришћен за практичан испит, све док се даља проширења не упишу у дозволу, у складу са овом главом.

(ц) *Пролазна оцена*

- 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 само једну секцију, он/она мора поново да полаже само ту секцију. Ако кандидат не положи више од једне секције, он мора поново да полаже 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 додатну практичну обуку кандидата.

## **ОДЕЉАК 2**

### ***Специфични захтеви за LAPL за авионе - LAPL(A)***

#### **FCL.105.A LAPL(A) - Права и услови**

(а) Права

Права имаоца *LAPL* за авионе су да лети у својству *PIC* на једномоторним клипним авионима (копно) (*SEP(land)*), једномоторним клипним авионима (вода) (*SEP(sea)*) или на *TMG*, са максималном сертификованом масом на полетању од 2.000 kg или мање, са највише три путника, тако да у ваздухоплову никад није више од четири лица.

(б) Услови

1) Имаоци *LAPL(A)* могу да превозе путнике само ако су, после издавања дозволе, остварили десет сати летења у својству *PIC* на авионима или на *TMG*.



2) Имаоци *LAPL(A)* који су претходно поседовали *ATPL(A)*, *MPL(A)*, *CPL(A)* или *PPL(A)* су изузети од услова утврђених у ставу (б)1).

#### **FCL.110.A *LAPL(A)* - Захтеви у погледу искуства и признавање**

(а) Кандидати за *LAPL(A)* морају да заврше најмање 30 сати практичне обуке на авионима или *TMGs*, укључујући најмање:

- 1) 15 сати налета на обуци са инструктором на класи на којој се полаже практичан испит;
- 2) шест сати самосталног 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 поседују *SPL* издату у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, укључујући право да лете *TMG(s)*. Кандидати за *LAPL(A)* који поседују *SPL* са правом летења *TMG(s)* морају да обаве најмање 21 сат летења на *TMG(s)* након уписивања *TMG* права и да испуне захтеве из тачке FCL.135.A(a) на авионима.

(ц) Признавање. Кандидатима са претходним искуством у својству *PIC* може да се призна време летења у сврху испуњења захтева из става (а).

Време летења које се признаје одређује *DTO* или *ATO* у којој пилот похађа обуку, на основу провере у лету пре почетка обуке, али у сваком случају тако да:

- 1) не прелази укупно време летења остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у ставу (а);
- 3) не укључује захтеве из става (а)2).

#### **FCL.135.A *LAPL(A)* - Проширење права на другу класу или варијанту авиона**

(а) Права имаоца *LAPL(A)* су ограничена на класу или варијанту авиона или *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 практичне обуке, укључујући:
  - (i) десет полетања и слетања са инструктором;
  - (ii) десет самосталних полетања и слетања под надзором инструктора; и
- 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) Да би проширио права на другу варијанту унутар класе, пилот мора да заврши обуку у разликама или обуку упознавања. Обука у разликама се мора уписати у књижицу летења пилота или еквивалентан документ и мора бити потписана од стране инструктора.

(ц) Кандидатима за проширење права *LAPL(A)* на *TMG*, који поседују и *SPL* у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, укључујући права да лете на *TMG(s)*, то се у потпуности признаје за потребе испуњења захтева из става (а).

#### **FCL.140.A *LAPL(A)* - Захтеви у погледу скорашњег искуства**

(а) Имаоци *LAPL(A)* могу да користе права из својих дозвола само ако су током последње две године испунили било који од следећих услова као пилоти авиона или *TMGs*:

- 1) остварили најмање 12 сати летења у својству *PIC*, са инструктором или самостално под надзором инструктора, укључујући:

- 12 полетања и слетања;
  - обуку освежења знања са инструктором од најмање једног сата летења;
- 2) положили проверу стручности за *LAPL(A)* са испитивачем. Програм провере стручности се мора заснивати на практичном испиту за *LAPL(A)*;
- (б) Ако имаоци *LAPL(A)* имају и право *SEP(land)* и право *SEP(sea)*, они могу испунити захтеве из става (а)1) у било којој од тих класа или њиховој комбинацији, што ће потом важити за оба права. У ту сврху, најмање један сат од захтеваног летења и шест од захтеваних 12 полетања и слетања се морају обавити у свакој од класа.

### ОДЕЉАК 3

#### *Специфични захтеви за LAPL за хеликоптере - LAPL(H)*

##### **FCL.105.H LAPL(H) - Права**

Права имаоца *LAPL* за хеликоптере су да лети у својству *PIC* на једномоторним хеликоптерима са максималном сертификованом 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) - Захтеви у погледу искуства и признавање**

(а) Кандидати за *LAPL(H)* морају да остваре најмање 40 сати практичне обуке на хеликоптерима. Од тога најмање 35 сати летења мора да буде на типу хеликоптера на којем се полаже практичан испит. Практична обука мора да обухвати најмање:

- 1) 20 сати налета на обуци са инструктором; и
- 2) десет сати самосталног летења 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 својству *PIC* може да се призна време летења у сврху испуњења захтева из става (а).

Време летења које се признаје одређује *DTO* или *ATO* у којој пилот похађа обуку, на основу провере у лету пре почетка обуке, али у сваком случају тако да:

- 1) не прелази укупно време летења остварено у својству *PIC*;
- 2) не прелази 50 % сати захтеваних у ставу (а);
- 3) не укључује захтеве из става (а)2).

##### **FCL.135.H LAPL(H) - Проширење права на други тип или варијанту хеликоптера**

(а) Права имаоца *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 практичне обуке, 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 ималац *LAPL(H)* може да користи права из дозволе на другој варијанти хеликоптера од оне која је коришћена за практични испит, он мора да заврши обуку у разликама или обуку упознавања, као што је одређено у подацима за коришћење успостављеним у складу са

Делом 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) - Захтеви у погледу скорашњег искуства**

Имаоци *LAPL(H)* могу да користе права из својих дозвола на одређеном типу хеликоптера само ако су у последњих 12 месеци испунили један од следећих услова:

- (а) остварили најмање шест сати летења на хеликоптерима тог типа у својству *PIС*, са инструктором или самостално под надзором инструктора, укључујући шест полетања, прилаза и слетања, и завршили обуку освежења знања од најмање једног сата летења са инструктором;
- (б) положили проверу стручности са испитивачем на одређеном типу пре него што су наставили да користе права из својих дозвола. Програм те провере стручности се мора заснивати на практичном испиту за *LAPL(H)*.

#### ОДЕЉАК 4

*Брисан*

#### ОДЕЉАК 5

*Брисан*

#### ГЛАВА Ц

### **ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (*PPL*)**

#### ОДЕЉАК 1

*Заједнички захтеви*

#### **FCL.200 Минимална старосна граница**

Кандидати за *PPL* морају да имају најмање 17 година.

#### **FCL.205 Услови**

Кандидати за издавање *PPL* морају да испуне захтеве за овлашћење за летење на класи или типу ваздухоплова који је коришћен на практичном испиту, како је прописано у Глави X.

#### **FCL.210 Обука**

(а) Кандидати за *PPL* морају да заврше обуку у *ATO* или у *DTO*.

(б) Обука мора да укључи теоријску и практичну обуку која одговара правима из *PPL* за које се подноси захтев.

(ц) Теоријска и практична обука се могу завршити у другој *DTO* или *ATO* у односу на ону у којој су кандидати започели своју обуку.

#### **FCL.215 Теоријски испит**

Кандидати за *PPL* морају да прикажу ниво теоријског знања који одговара правима која им се дају, полагањем испита из следећих предмета:

- (а) заједнички предмети:
  - Ваздухопловни прописи,
  - Људске могућности,
  - Метеорологија,

- Комуникације, и
  - Навигација.
- (б) посебни предмети који се односе на различите категорије ваздухоплова:
- Теорија летења,
  - Оперативне процедуре,
  - Перформансе и планирање лета, и
  - Опште познавање ваздухоплова.

### **FCL.235 Практичан испит**

(а) Кандидати за *PPL* су дужни да полагањем практичног испита покажу способност да у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова извршавају одговарајуће процедуре и маневре са стручношћу која одговара правима која им се дају.

(б) Кандидати за практичан испит морају да заврше практичну обуку на истој класи или типу ваздухоплова који се користи за практичан испит.

(ц) Пролазна оцена

- 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 само једну секцију, он/она мора поново да полаже само ту секцију. Ако кандидат не положи више од једне секције, он мора поново да полаже 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 додатну практичну обуку кандидата.

## ОДЕЉАК 2

### *Специфични захтеви за PPL за авионе - PPL(A)*

#### **FCL.205.A PPL(A) - Права**

(а) Права ималаца *PPL(A)* су да лете без новчане надокнаде, у својству *PIC* или копилота, на авионима или *TMGs* ангажованим у некомерцијалним операцијама и да користе сва права ималаца *LAPL(A)*.

(б) Независно од горенаведеног става, ималац *PPL(A)* са правима инструктора или испитивача може да прима надокнаду за:

- 1) спровођење практичне обуке за *LAPL(A)* или *PPL(A)*;
- 2) спровођење практичних испита и провера стручности за те дозволе;
- 3) обуку, испите и провере за овлашћења или сертификате повезане са тим дозволама.

#### **FCL.210.A PPL(A) - Захтеви у погледу искуства и признавање**

(а) Кандидати за *PPL(A)* морају да заврше најмање 45 сати практичне обуке на авионима или *TMGs*, од чега пет сати може да буде завршено на *FSTD*, укључујући најмање:

- 1) 25 сати налета на обуци са инструктором; и
- 2) десет 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 који нису аеродроми полетања.

(б) Специфични захтеви за кандидате који поседују *LAPL(A)*. Кандидати за *PPL(A)* који поседују *LAPL(A)* морају да остваре најмање 15 сати летења на авионима након издавања *LAPL(A)*, од чега најмање десет сати мора да буде практична обука завршена у *DTO* или у *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 поседују *SPL* издату у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, укључујући права да лете на *TMGs*. Кандидати за *PPL(A)* који поседују *SPL* са правима да лете на *TMGs* морају да остваре:

- 1) најмање 24 сата летења на *TMGs* након уписивања права за *TMG*; и
- 2) најмање 15 сати практичне обуке у *DTO* или *ATO*, укључујући најмање захтеве из става (а)2).

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

### ОДЕЉАК 3

#### Специфични захтеви за *PPL* за хеликоптере - *PPL(H)*

##### **FCL.205.H *PPL(H)* - Права**

(а) Права имаоца *PPL(H)* су да лети без новчане надокнаде, у својству *PIC* или копилоата, на хеликоптерима ангажованим у некомерцијалним операцијама и да користи сва права ималаца *LAPL(H)*.

(б) Независно од горенаведеног става, ималац *PPL(H)* са правима инструктора или испитивача може да прима надокнаду за:

- 1) спровођење практичне обуке за *LAPL(H)* или *PPL(H)*;
- 2) спровођење практичних испита и провера стручности за те дозволе;
- 3) обуку, испите и провере за овлашћења и сертификате повезане са тим дозволама.

##### **FCL.210.H *PPL(H)* - Захтеви у погледу искуства и признавање**

(а) Кандидати за *PPL(H)* морају да заврше најмање 45 сати практичне обуке на хеликоптерима, од чега пет сати може да буде остварено на *FNPT* или *FFS*, укључујући најмање:

- 1) 25 сати налета на обуци са инструктором; и
- 2) десет 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 који нису аеродроми полетања.
- 3) 35 од 45 сати практичне обуке морају да се остваре на истом типу хеликоптера који се користи на практичном испиту.

(б) Специфични захтеви за кандидате који поседују *LAPL(H)*. Кандидати за *PPL(H)* који поседују *LAPL(H)* морају да заврше обуку у *DTO* или *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 поседују пилотску дозволу 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 (а)2).

## ОДЕЉАК 4

### *Специфични захтеви за PPL за ваздушне бродове - PPL(As)*

#### **FCL.205.As PPL(As) - Права**

(а) Права имаоца *PPL(As)* су да лети без новчане накнаде, у својству *PIC* или копилота, на ваздушним бродовима ангажованим у некомерцијалним операцијама.

(б) Независно од горенаведеног става, ималац *PPL(As)* са правима инструктора или испитивача може да прима надокнаду за:

- 1) спровођење практичне обуке за *PPL(As)*;
- 2) спровођење практичних испита и провера стручности за те дозволе;
- 3) обуку, испите и провере за овлашћења или сертификате повезане са тим дозволама.

#### **FCL.210.As PPL(As) - Захтеви у погледу искуства и признавање**

(а) Кандидати за *PPL(As)* морају да заврше најмање 35 сати практичне обуке на ваздушним бродовима, од чега пет сати може да буде остварено на *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 везивања и одвезивања;
- 3) осам сати самосталног летења под надзором.

(б) Кандидатима који поседују *BPL* издату у складу са Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 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.

## ОДЕЉАК 5

### *Брисан*

## ОДЕЉАК 6

### *Брисан*

## ГЛАВА Д

### **ДОЗВОЛА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА - CPL**

## ОДЕЉАК 1

### *Заједнички захтеви*

#### **FCL.300 CPL - Минимална старосна граница**

Кандидат за *CPL* мора да има најмање 18 година.

#### **FCL.305 CPL - Права и услови**

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

- 1) користи сва права имаоца *LAPL* и *PPL*;
- 2) лети као *PIC* или копилот на било ком ваздухоплову ангажованом у операцијама које нису јавни авио-превоз;
- 3) лети као *PIC* у јавном авио-превозу на било ком ваздухоплову са једним пилотом, уз ограничења наведена у FCL.060 и овој глави;

- 4) лети као копилот у јавном авио-превозу, уз ограничења наведена у FCL.060.
- (б) Услови. Кандидат за издавање *CPL* мора да испуни захтеве за овлашћење за летење на класи или типу ваздухоплова који се користи на практичном испиту.

### **FCL.310 CPL - Теоријски испит**

Кандидати за издавање *CPL* морају да покажу ниво теоријског знања који одговара правима која им се дају, полагањем испита из следећих предмета:

- (а) Ваздухопловни прописи;
- (б) Опште познавање ваздухоплова - Конструкција/Системи/Погонске групе;
- (ц) Опште познавање ваздухоплова - Инструменти;
- (д) Маса и положај тежишта;
- (е) Перформансе;
- (ф) Планирање и праћење лета;
- (г) Људске могућности;
- (х) Метеорологија;
- (и) Општа навигација;
- (ј) Радио-навигација;
- (к) Оперативне процедуре;
- (л) Теорија летења; и
- (м) Комуникације.

### **FCL.315 CPL - Обука**

Кандидат за *CPL* мора да заврши теоријску и практичну обуку у *ATO*, у складу са Додатком 3 овог анекса.

### **FCL.320 CPL - Практичан испит**

Кандидат за *CPL* мора да положи практичан испит у складу са Додатком 4 овог анекса и покаже способност да у својству *PIC* на одговарајућој категорији ваздухоплова извршава одговарајуће процедуре и маневре са стручношћу која одговара правима која му се дају.

## ОДЕЉАК 2

### **Специфични захтеви за категорију авиона - CPL(A)**

#### **FCL.315.A CPL - Обука**

Теоријска и практична обука за издавање *CPL(A)* мора да обухвати обуку за избегавање неправилног положаја и вађење из њега.

#### **FCL.325.A CPL(A) - Специфични услови за имаоце MPL**

Пре коришћења права из *CPL(A)*, имаоци *MPL* морају да на авионима остваре следеће:

- (а) 70 сати летења:
  - 1) у својству *PIC*; или
  - 2) најмање десет сати летења у својству *PIC*, а преостало време летења у својству *PIC* под надзором (*PICUS*).

Од ових 70 сати, 20 сати мора да буде *VFR* маршрутно летење у својству *PIC* или најмање десет сати маршрутног летења у својству *PIC* и десет сати у својству *PICUS*. У овај налет мора да буде укључен *VFR* маршрутни лет од најмање 540 km (300 NM), при чему морају да се изведу два слетања са потпуним заустављањем на два различита аеродрома;

- (б) заврше делове *CPL(A)* модуларне обуке како је наведено у ст. 10(а) и 11. Додатка 3 под Е овог анекса; и

(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 *MPL* мора да има најмање 18 година.

#### **FCL.405.A *MPL* - Права**

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

(б) Ималац *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 *MPL* су права из *IR(A)* ограничена на авионе за чије је управљање потребан и копилот. Права из *IR(A)* се могу проширити на операције авионима са једним пилотом, под условом да је ималац дозволе завршио обуку неопходну за летење у својству *PIC* у операцијама са једним пилотом које се изводе искључиво на основу инструмената и да је положио практичан испит за *IR(A)* за авионе са једним пилотом.

#### **FCL.410.A *MPL* - Обука и теоријски испити**

##### **(а) Обука**

Кандидати за издавање *MPL* морају да заврше теоријску и практичну обуку у *ATO* у складу са Додатком 5 овог анекса (Део-*FCL*).

##### **(б) Испит**

Кандидати за издавање *MPL* морају да покажу ниво теоријског знања који одговара знању имаоца *ATPL(A)*, у складу са FCL.515, и овлашћењу за летење на типу ваздухоплова са више пилота.

#### **FCL.415.A *MPL* - Практичан испит**

(а) Кандидат за *MPL* мора да, кроз континуирану процену, прикаже вештине потребне за испуњење свих јединица оспособљености наведених у Додатку 5 овог анекса, као пилот који лети или пилот који не лети, на вишемоторном, турбинском авиону са више пилота, у *VFR* и *IFR* условима.

(б) По завршетку обуке, кандидат мора да положи практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да покаже способност да извршава одговарајуће процедуре и маневре са стручношћу која одговара правима која му се дају. Практичан испит се полаже на типу авиона који је коришћен у напредној фази *MPL* интегрисане обуке или на *FFS* који представља исти тип.

## ГЛАВА Ф

### ДОЗВОЛА ТРАНСПОРТНОГ ПИЛОТА - *ATPL*

#### ОДЕЉАК 1

#### *Заједнички захтеви*

#### **FCL.500. *ATPL* - Минимална старосна граница**

Кандидати за *ATPL* морају да имају најмање 21 годину.



### **FCL.505. ATPL - Права**

(a) Права имаоца *ATPL*, у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова, су да:

- 1) користи сва права имаоца *LAPL*, *PPL* и *CPL*;
- 2) лети у својству *PIC* на ваздухоплову ангажованом у јавном авио-превозу.

(б) Кандидати за издавање *ATPL* морају да испуне захтеве за овлашћење за летење на типу ваздухоплова који се користи на практичном испиту.

### **FCL.515 ATPL - Обука и теоријски испити**

(a) **Обука**

Кандидати за *ATPL* морају да заврше обуку у *ATO*. Обука може да буде интегрисана или модуларна, у складу са Додатком 3 овог анекса (Део-*FCL*).

(б) **Испит**

Кандидати за издавање *ATPL* морају да покажу ниво теоријског знања који одговара правима која им се дају, полагањем испита из следећих предмета:

- 1) Ваздухопловни прописи;
- 2) Опште познавање ваздухоплова - Конструкција/Системи/Погонске групе;
- 3) Опште познавање ваздухоплова - Инструменти;
- 4) Маса и положај тежишта;
- 5) Перформансе;
- 6) Планирање и праћење лета;
- 7) Људске могућности;
- 8) Метеорологија;
- 9) Општа навигација;
- 10) Радио-навигација;
- 11) Оперативне процедуре;
- 12) Теорија летења; и
- 13) Комуникације.

## **ОДЕЉАК 2**

### ***Специфични захтеви за категорију авиона - ATPL(A)***

#### **FCL.505.A ATPL(A) - Ограничење права за пилоте који су претходно поседовали *MPL***

Ако је ималац *ATPL(A)* претходно поседовао само *MPL*, права из дозволе морају да буду ограничена на операције са више пилота, осим ако је ималац испунио услове из FCL.405.A(б)2) и (ц) за операције са једним пилотом.

#### **FCL.510.A ATPL(A) - Предуслови, искуство и признавање**

(a) Предуслови. Кандидати за *ATPL(A)* морају да поседују:

- 1) *MPL*; или
- 2) *CPL(A)* и вишемоторни *IR* за авионе. У овом случају, кандидат мора да има и завршену *MCC* обуку.

(б) Искуство. Кандидати за *ATPL(A)* морају да имају најмање 1.500 сати летења на авиону, укључујући најмање:

- 1) 500 сати на авионима у операцијама са више пилота;
- 2) (i) 500 сати у својству *PIC* под надзором; или  
(ii) 250 сати у својству *PIC*; или  
(iii) 250 сати, укључујући најмање 70 сати у својству *PIC*, а преостало време летења у својству *PIC* под надзором;
- 3) 200 сати маршрутног летења, од чега најмање 100 сати у својству *PIC* или *PIC* под

надзором;

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 копиота.

Од 1.500 сати летења, до 100 сати може да буде остварено на *FFS* и *FNPT*. Од ових 100 сати, највише 25 сати може да се оствари на *FNPT*.

(ц) Признавање.

1) Имаоцима пилотских дозвола на другим категоријама ваздухоплова се признаје време летења највише до:

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

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

2) Имаоцима дозволе инжењера летача издате у складу са одговарајућим националним прописима се признаје 50 % укупног времена летења у улози инжењера летача, а највише до 250 сати. Ових 250 сати може да се призна у погледу 1.500 сати које се захтевају у ставу (б) и у погледу 500 сати које се захтевају у ставу (б)1), под условом да укупно време које се признаје по било ком од ових ставова не прелази 250 сати.

(д) Искуство које се захтева под (б) мора да буде стечено пре полагања практичног испита за *ATPL(A)*.

#### **FCL.520.A ATPL(A) - Практичан испит**

Кандидати за *ATPL(A)* морају да положе практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да покажу способност да, у својству *PIC* на авиону са више пилота по *IFR* правилима, извршавају одговарајуће процедуре и маневре са стручношћу која одговара правима која им се дају.

Практичан испит се полаже на авиону или одговарајуће квалификованом *FFS* који представља исти тип.

### ОДЕЉАК 3

#### **Специфични захтеви за категорију хеликоптера - ATPL(H)**

#### **FCL.510.H ATPL(H) - Предуслови, искуство и признавање**

Кандидати за *ATPL(H)* морају да:

(а) поседују *CPL(H)*;

(б) заврше *MCC* обуку у складу са тачком FCL.735.H;

(ц) имају најмање 1.000 сати летења као пилоти хеликоптера, укључујући најмање:

1) 350 сати у операцијама са више пилота на хеликоптерима;

2) (i) 250 сати у својству *PIC*; или

(ii) 100 сати у својству *PIC* и 150 сати у својству *PIC* под надзором; или

(iii) 250 сати у својству *PIC* под надзором на хеликоптерима са више пилота. У овом случају, права из *ATPL(H)* су ограничена само на операције са више пилота, док се не оствари 100 сати у својству *PIC*;

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

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

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

Од 1.000 сати летења, максимално 100 сати може да буде остварено на *FSTD*, од чега највише 25 сати може да буде остварено на *FNPT*;

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

(е) искуство које се захтева у тачки (ц) мора да буде стечено пре полагања практичног испита за *ATPL(H)*;

(ф) кандидатима за *ATPL(H)* се у потпуности признаје испуњење захтева из тачке (б) ако испуњавају услове из тачке FCL.720.H(a)2(ii) и, додатно, ако прођу обуку у *ATO* како би задовољили потребан стандард за успешно завршену обуку у складу са тачком FCL.735.H.

### **FCL.520.H *ATPL(H)* - Практичан испит**

Кандидати за *ATPL(H)* морају да положе практичан испит у складу са Додатком 9 овог анекса и да покажу способност да, у својству *PIC* на хеликоптеру са више пилота, извршавају одговарајуће процедуре и маневре у складу са стручношћу која одговара правима која им се дају.

Практичан испит се положе на хеликоптеру или на одговарајуће квалификованом *FFS* који представља исти тип.

## ГЛАВА Г

### **ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ - *IR***

#### ОДЕЉАК 1

#### *Заједнички захтеви*

### **FCL.600 *IR* - Опште**

Изузев наведеног у тачки FCL.835, *IFR* операције на авиону, хеликоптеру, ваздушном броду или ваздухоплову са вертикалним узлетањем могу да спроводе само имаоци *PPL*, *CPL*, *MPL* и *ATPL* са *IR* за одговарајућу категорију ваздухоплова или, ако ималац нема *IR* за одговарајућу категорију ваздухоплова, само током практичног испита или обуке са инструктором.

### **FCL.605 *IR* - Права и услови**

#### (а) Права

Права имаоца *IR* су да лете ваздухопловом према *IFR*, укључујући *PBN* операције, са минималном висином одлуке:

- 1) не мањом од 200 *ft* (60 *m*);
- 2) мањом 200 *ft* (60 *m*), под условом да су за то овлашћени у складу са Анексом V (Део-*SPA*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.

#### (б) Услови

- 1) Имаоци *IR* користе своја права у складу са условима утврђеним у Додатку 8 овог анекса.
- 2) Да би користили права као *PIC* према *IFR* у операцијама са више пилота на хеликоптерима, имаоци *IR(H)* морају да остваре 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 *IR* морају да:

#### (а) поседују:

- 1) најмање *PPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова, и:
  - (i) права да лете ноћу у складу са FCL.810, ако се *IR* права користе ноћу; или
  - (ii) *ATPL* за другу категорију ваздухоплова; или
- 2) *CPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова;

- (б) остваре најмање 50 сати маршрутног летења у својству *PIC* на авионима, *TMGs*, хеликоптерима или ваздушним бродовима, од чега најмање десет сати, односно у случају ваздушних бродова 20 сати, на одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (ц) Само хеликоптери. Кандидати који су завршили *ATP(H)/IR*, *ATP(H)*, *CPL(H)/IR*, *CPL(H)* интегрисану обуку су ослобођени захтева под (б).

### **FCL.615 IR - Теоријска и практична обука**

#### **(а) Обука**

Кандидати за *IR* морају да заврше теоријску и практичну обуку у *ATO*. Обука мора да буде:

- 1) интегрисана обука која укључује обуку за *IR*, у складу са Додатком 3 овог анекса (Део-*FCL*); или
- 2) модуларна обука, у складу са Додатком 6 овог анекса (Део-*FCL*).

#### **(б) Испит**

Кандидати морају да прикажу ниво теоријског знања који одговара правима која им се дају, полагањем испита из следећих предмета:

- 1) Ваздухопловни прописи;
- 2) Опште познавање ваздухоплова - Инструменти;
- 3) Планирање и праћење лета;
- 4) Људске могућности;
- 5) Метеорологија;
- 6) Радио-навигација; и
- 7) Комуникације.

### **FCL.620 IR - Практичан испит**

Кандидати за *IR* морају да положе практичан испит у складу са Додатком 7 овог анекса и да покажу способност да извршавају одговарајуће процедуре и маневре са степеном стручности који одговара правима која им се дају.

### **FCL.625 IR - Важење, продужење важења и обнова**

#### **(а) Важење**

*IR* важи једну годину.

#### **(б) Продужење важења**

- 1) Важење *IR* се продужава у року од три месеца који непосредно претходе датуму његовог истицања, испуњавањем критеријума продужења за одговарајућу категорију ваздухоплова.
- 2) Ако кандидати одлуче да испуне услове за продужење важења раније него што је прописано у тачки 1), нов период важења започиње од датума провере стручности.
- 3) Кандидати који не положе одговарајућу секцију *IR* провере стручности пре истека важења *IR* могу да користе права из *IR* тек након што положе *IR* проверу стручности.
- 4) Кандидатима за продужење важења *IR* се у потпуности признаје провера стручности у складу са овом главом када заврше *EVT* практичну процену у складу са Додатком 10 у вези са *IR* код *EVT* оператера.

#### **(ц) Обнова**

Ако је важење *IR* истекло, у циљу обнове овлашћења кандидати морају да испуне следеће услове:

- 1) како би се утврдило да ли је обука освежења знања неопходна како би кандидати достигли ниво оспособљености потребан да би положили део практичног испита који се односи на инструментално летење у складу са Додатком 9, они морају да прођу процену у једној од следећих организација:
  - (i) у *ATO*;

- (ii) код *EBT* оператора који је посебно одобрен за такву обуку освежења знања;
  - 2) ако организација која спроводи процену у складу са тачком 1) нађе да је то неопходно, они морају да заврше обуку освежења знања у тој организацији;
  - 3) након испуњења тачке 1) и, по потреби, тачке 2), они морају да положе проверу стручности у складу са Додатком 9 или да заврше *EBT* практичну процену у складу са Додатком 10 на одговарајућој категорији ваздухоплова. Та *EBT* практична процена се може комбиновати са обуком освежења знања наведеном у тачки 2);
  - 4) имају одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу, ако није другачије одређено у овом анексу.
- (д) Ако важење *IR* није продужавано или обнављано у претходних седам година, кандидати за *IR* морају поново да положе теоријски и практичан испит за *IR*.
- (е) Имаоци важећег *IR* у пилотској дозволи коју је издала трећа држава у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције су изузети од испуњења захтева из ст. (ц)1), (ц)2) и (д) приликом обнове важења *IR* права у дозволама које су издате у складу са овим анексом.
- (ф) Провера стручности наведена у ставу (ц)3) може се комбиновати са провером стручности која се спроводи ради обнављања важења одговарајућег овлашћења за летење на класи или типу.

## ОДЕЉАК 2

### *Специфични захтеви за категорију авиона*

#### **FCL.620.A IR(A) - Практичан испит**

- (а) За вишемоторни *IR(A)* практичан испит мора да се спроведе на вишемоторном авиону. За једномоторни *IR(A)* практичан испит мора да се спроведе на једномоторном авиону. Вишемоторни авион са централним потиском се сматра једномоторним авионом за потребе ове тачке.
- (б) Кандидатима који су завршили практичан испит за вишемоторни *IR(A)* на вишемоторном авиону са једним пилотом за који се захтева овлашћење за летење на класи се издаје и једномоторни *IR(A)* за овлашћења за летење на класи или типу једномоторног авиона која поседују.

#### **FCL.625.A IR(A) - Продужење важења**

(а) Продужење важења.

За продужење важења *IR(A)*, кандидати:

- 1) морају да имају одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу, изузев ако се продужење важења *IR* комбинује са обнављањем важења одговарајућег овлашћења за летење на класи или типу;
- 2) морају да положе проверу стручности у складу са Додатком 9 или да заврше *EBT* практичну процену у складу са Додатком 10, ако се продужење важења *IR* комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на класи или типу;
- 3) ако се продужење важења *IR* не комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на класи или типу, морају да:
  - (i) за авионе са једним пилотом, заврше секцију 3б и оне делове секције 1 који су релевантни за планирани лет провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса;
  - (ii) за вишемоторне авионе, заврше секцију 6 провере стручности за авионе са једним пилотом у складу са Додатком 9 овог анекса, летећи искључиво на основу инструмената.

4) *FNPT II* или *FFS* који представља одговарајућу класу или тип авиона може да се користи за продужење важења у складу са тачком 3), под условом да се најмање свака друга провера стручности за продужење важења *IR(A)* обави на авиону.

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

### ОДЕЉАК 3

#### *Специфични захтеви за категорију хеликоптера*

##### **FCL.625.H *IR(H)* - Продужење важења**

(а) За продужење важења *IR(H)*, кандидати морају:

1) да имају овлашћење за летење на одговарајућем типу, изузев ако се продужење важења *IR* комбинује са обнављањем важења овлашћења за одговарајући тип;

2) да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајући тип хеликоптера, ако се продужење важења *IR* комбинује са продужењем важења овлашћења за летење типу;

3) ако се продужење важења *IR* не комбинује са продужењем важења овлашћења за летење на типу, да заврше секцију 5 и одговарајуће делове секције 1 провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса који су релевантни за тип хеликоптера.

(б) *FTD 2/3* или *FFS* који представља релевантни тип хеликоптера може да се користи за проверу стручности у складу са ставом (а)3), под условом да се најмање свака друга провера стручности за продужење важења *IR(H)* обави у хеликоптеру.

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

##### **FCL.630.H *IR(H)* - Проширење права *IR(H)* на друге типове хеликоптера**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012, имаоци *IR(H)* који желе да прошире своја *IR(H)* права на друге типове хеликоптера морају да, поред одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу, заврше у *ATO* два сата практичне обуке на релевантном типу искључиво на основу инструмената у складу са *IFR*, који могу да се спроведу на *FFS* или *FTD* који одговарајуће представља релевантни тип за *IFR* операције.

### ОДЕЉАК 4

#### *Специфични захтеви за категорију ваздушних бродова*

##### **FCL.620.As *IR(As)* - Практичан испит**

За вишемоторни *IR(As)* практичан испит мора да се спроведе на вишемоторном ваздушном броду.

За једномоторни *IR(As)* практичан испит мора да се спроведе на једномоторном ваздушном броду.

##### **FCL.625.As *IR(As)* - Продужење важења**

Кандидати за продужење важења *IR(As)*:

(а) ако комбинују са продужењем важења овлашћења за летење на типу, морају да положи проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на релевантном типу ваздушног брода;

(б) ако не комбинују са продужењем важења овлашћења за летење на типу, морају да заврше секцију 5 и оне делове секције 1 који су релевантни за планирани лет провере стручности за ваздушни брод у складу са Додатком 9 овог анекса. У овом случају, *FTD 2/3* или *FFS* који представља одговарајући тип може да се користи, с тим да најмање свака друга провера стручности за продужење важења *IR(As)* у овим околностима 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) Имаоци пилотске дозволе могу да лете у својству пилота на ваздухоплову само ако поседују важеће и одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу ваздухоплова, осим у следећим случајевима:

- 1) ако користе права из *LAPL*;
- 2) ако полагају практичне испите или провере стручности за обнову важења овлашћења за летење на класи или типу;
- 3) ако се налазе на практичној обуци;
- 4) ако поседују овлашћење за пробне летове издато у складу са тачком FCL.820.

(б) Независно од става (а), у случају летова који се односе на увођење или модификацију типова ваздухоплова, пилоти могу да имају посебан сертификат који издаје надлежни орган, којим се они ауторизују за извођење таквих летова. Важење ове ауторизације је ограничено на специфичне летове.

##### **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 и типу - варијанте**

(а) Пилоти морају да заврше обуку у разликама или обуку упознавања како би проширили своја права на другу варијанту ваздухоплова унутар истог овлашћења за летење на класи или типу. У случају варијанти унутар овлашћења за летење на класи или типу, обука у разликама или обука упознавања мора да обухвати, у зависности од случаја, одговарајуће елементе дефинисане у *OSD*.

(б) Обуку у разликама могу да спроводе следећи субјекти:

- 1) *ATO*;
- 2) *DTO* у случају ваздухоплова из тачке DTO.GEN.110 ст. (а)1)(ц) и (а)2)(ц) Анекса VIII;
- 3) ималац *AOC* коме је одобрен програм обуке у разликама за одговарајућу класу или тип.

(ц) Независно од захтева из става (б), обуку у разликама за *TMG*, једномоторне клипне авионе (*SEP*), једномоторне турбо-елисне авионе (*SET*) и вишемоторне клипне авионе (*MEP*) могу да обављају одговарајуће квалификовани инструктори, изузев ако је другачије одређено у *OSD*.

(д) Ако пилоти нису летели на варијанти ваздухоплова у периоду од две године након обуке наведене у ставу б), неопходно је да заврше додатну обуку у разликама или проверу стручности на тој варијанти, изузев за типове или варијанте унутар овлашћења за летење на класама *SEP* и *TMG*.

(е) Обука у разликама или провера стручности на тој варијанти се мора уписати у књижицу летења пилота или еквивалентан документ и мора бити потписана од стране инструктора или испитивача, у зависности од случаја.

##### **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 *ATO*. Кандидат за овлашћење за летење на класи једномоторних клипних авиона који немају високе перформансе, овлашћење за класу *TMG* или овлашћење за летење на типу једномоторног

хеликоптера из тачке DТО.GEN.110(a)2)(ц) Анекса VIII (Део-*ДТО*), може да заврши обуку у *ДТО*. Обука за овлашћење за летење на типу мора да обухвати обавезне елементе обуке за одговарајући тип, како је дефинисано у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) Теоријски испит. Кандидат за овлашћење за летење на класи или типу мора да положи теоријски испит који организује *АТО*, како би показао 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 садржи најмање 100 питања са више понуђених одговора, одговарајуће распоређених на основне предмете 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 од стране испитивача током практичног испита, како би се утврдило да ли је кандидат достигао 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 садржи најмање 100 питања са више понуђених одговора, одговарајуће распоређених по предметима програма обуке.

5) За једномоторне авионе са једним пилотом и вишемоторне авионе са једним пилотом (вода), испит мора да буде у писаној форми и да садржи најмање 30 питања са више понуђених одговора.

(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 покаже вештину неопходну 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) Операције са једним и са више пилота

1) Пилоту који већ поседује овлашћење за летење на типу ваздухоплова са правом за операције са једним пилотом или са више пилота, се признаје да испуњава захтеве у погледу теоријског знања када подноси захтев за додавање права за другу врсту операција на истом типу ваздухоплова.

2) Такав пилот мора да заврши додатну практичну обуку за другу врсту операција на одговарајућем типу у складу са Додатком 9 овог анекса, ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012. Ова обука може да се заврши:

(i) у *АТО*;

(ii) у организацији на коју се примењује Анекс III (Део-*ОРО*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 и која је овлашћена да обавља такву обуку на основу одобрења или, у случају хеликоптера са једним пилотом, изјаве.

3) Осим за хеликоптере са једним пилотом врста операција се уноси у дозволу.

4) У случају хеликоптера са једним пилотом, примењује се следеће:

(i) У случају када су практичан испит или провера стручности за овлашћење за летење на типу хеликоптера са једним пилотом који није сложен обављени само у операцији са више пилота, ограничење на операције са више пилота се уноси у дозволу са овлашћењем за летење на типу. Ово ограничење се уклања када кандидат заврши проверу стручности која укључује неопходне елементе за операције са једним пилотом, као што је наведено у Додатку 9 овог анекса.



(ii) У свим другим случајевима врста операције се не уноси у дозволу. Пилот је овлашћен да користи права из овлашћења за летење на типу:  
(А) у операцији са једним пилотом, под условом да су практичан испит или провера стручности:

(1) завршени у операцији са једним пилотом; или

(2) завршени у операцији са више пилота и садржали су додатне елементе за операције са једним пилотом, као што је наведено у Додатку 9 овог анекса;

(Б) у операцији са више пилота, под следећим условима:

(1) пилот испуњава услове из тачке FCL.720.H(a)2);

(2) права се користе само у складу са Анексом III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012;

(3) практичан испит или провера стручности су завршени у операцији са више пилота.

(е) Независно од горенаведених ставова, пилоти који поседују овлашћење за пробне летове издато у складу са FCL.820, који су били укључени у пробне летове у циљу развоја, сертификације или производње типа ваздухоплова и који су остварили 50 сати укупног налета или десет сати у својству *PIC* на пробним летовима за тај тип, имају право да поднесу захтев за издавање овлашћења за летење на одговарајућем типу ваздухоплова, ако испуњавају захтеве у погледу искуства и предуслове за издавање овлашћења за летење на том типу, како је овом главом утврђено за одговарајућу категорију ваздухоплова.

(ф) Кандидатима за овлашћење за летење на класи за *TMGs* који поседују и *SPL* у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, укључујући права да лете на *TMGs*, то се у потпуности признаје за испуњење захтева из ст. (а), (б) и (ц).

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

##### **(а) Важење**

1) 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, ако није другачије одређено у *OSD*. Ако пилоти одлуче да испуне захтеве за продужење пре него што је прописано у тач. FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL и FCL.740.As, нов период важења започиње од дана провере стручности.

2) Кандидатима за продужење важења овлашћења за класу или тип се у потпуности признаје провера стручности у складу са овом главом, ако заврше *EVT* практичну процену у складу са Додатком 10 код оператера који је спровео *EVT* за одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу.

##### **(б) Обнова**

За обнову овлашћења за летење на класи или типу кандидати морају да испуне све следеће захтеве:

1) да би се утврдило да ли је неопходна обука за освежење знања како би кандидати достигли ниво оспособљености потребан за безбедно управљање ваздухопловом, они морају да прођу процену у било којој од следећих организација:

(i) у *ATO*;

(ii) у *DTO* или у *ATO*, ако се истекло овлашћење односи на овлашћење за летење на класи једномоторног клипног авиона који нема високе перформансе, овлашћење за летење на класи *TMG* или овлашћење за летење на типу једномоторног хеликоптера из тачке *DTO.GEN.110(a)2)(ц)* Анекса VIII;

(iii) у *DTO*, у *ATO* или са инструктором, ако је овлашћење истекло пре највише три године и ако је у питању овлашћење за летење на класи једномоторног клипног авиона који нема високе перформансе или овлашћење за летење на класи *TMG*;

- (iv) код *EBT* оператера који је посебно одобрен за такву обуку освежења знања;
- 2) ако организација или инструктор који врше процену у складу са тачком 1) сматрају да је то потребно, кандидати морају да заврше обуку освежења знања у тој организацији или код тог инструктора;
- 3) након што испуне тачку 1) и, по потреби, тачку 2), кандидати морају да положе проверу стручности у складу са Додатком 9 или да заврше *EBT* практичну процену у складу са Додатком 10. Та *EBT* практична процена се може комбиновати са обуком за освежење знања наведеном у тачки 2).
- Одступајући од ст. (б)1), (б)2) и (б)3), пилоти који поседују овлашћење за пробне летове издато у складу са тачком FCL.820, који су били укључени у пробне летове током развоја, сертификације или производње за тип ваздухоплова и који су остварили 50 сати укупног времена летења или десет сати летења у својству *PIC* на пробним летовима на том типу ваздухоплова током године која претходи датуму њиховог захтева, имају право да поднесу захтев за продужење важења или обнову одговарајућег овлашћења за летење на типу. Кандидати се изузимају од захтева из ст. (б)1) и 2) ако имају важеће овлашћење за исту класу или тип ваздухоплова у пилотској дозволи коју је издала трећа држава у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције и ако могу да користе права из тог овлашћења.
- (ц) Кандидати који напусте оператеров *EBT* програм након тога што нису показали прихватљив ниво оспособљености у складу са тим *EBT* програмом не смеју да користе права из овлашћења за летење на типу све док не испуне један од следећих услова:
- 1) заврше *EBT* практичну процену у складу са Додатком 10;
  - 2) положе проверу стручности у складу са тачком FCL.625(ц)3) или тачком FCL.740(б)3), у зависности од случаја. У том случају се не примењује тачка FCL.625(б)4) и тачка FCL.740(а)2).

## ОДЕЉАК 2

### *Специфични захтеви за категорију авиона*

#### **FCL.720.A Захтеви у погледу искуства и предуслови за издавање овлашћења за летење на класи или типу - авиони**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012 (*OSD*), кандидати за издавање овлашћења за летење на класи или типу морају да испуне следеће захтеве у погледу искуства и предуслове за издавање одговарајућег овлашћења:

##### **(а) Авиони са једним пилотом**

Када подносе захтев за издавање овлашћења за летење на класи или типу или када проширују права из овлашћења за летење на класи или типу које већ поседују на операције са више пилота, кандидати за иницијално стицање права управљања авионом са једним пилотом у операцијама са више пилота морају да испуне захтеве из става (б)4), а пре почетка одговарајуће обуке и захтеве из става (б)5).

Додатно, за:

##### **1) Вишемоторне авионе са једним пилотом**

Кандидати за издавање првог овлашћења за летење на класи или типу вишемоторног авиона са једним пилотом морају да остваре најмање 70 сати у својству *PIC* на авионима.

##### **2) Авиони са једним пилотом високих перформанси који нису сложени**

Пре почетка практичне обуке, кандидати за издавање овлашћења за летење на класи или типу авиона са једним пилотом који се класификује као авион високих перформанси, морају да:

- (i) имају најмање 200 сати укупног времена летења, од чега 70 сати у својству *PIC* на авионима; и

(ii) испуњавају један од следећих захтева:

- (А) имају сертификат о успешно завршеној додатној теоријској обуци у *ATO*; или
- (Б) имају положен теоријски испит за *ATPL(A)* у складу са овим анексом (Део-*FCL*); или
- (Ц) поседују, поред дозволе која је издата у складу са овим анексом (Део-*FCL*), *ATPL(A)* или *CPL(A)/IR* са уписаним положеним теоријским испитом за *ATPL(A)*, која је издата у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

### 3) Сложени авиони високих перформанси са једним пилотом

Кандидати за издавање овлашћења за летење на типу сложеног авиона са једним пилотом који је класификован као авион високих перформанси морају да испуне, поред услова из тачке 2), и све следеће услове:

- (i) да поседују или да су поседовали једномоторни или вишемоторни *IR(A)*, у зависности од случаја и како је установљено у Глави Г;
- (ii) за издавање првог овлашћења за летење на типу, да испуне захтеве из става (б)5) пре почетка обуке за овлашћење за летење на типу.

### (б) Авиони са више пилота

Кандидати за издавање првог овлашћења за летење на типу авиона са више пилота морају да буду пилоти ученици који тренутно похађају обуку за *MPL* или да, пре почетка обуке за овлашћење за летење на типу, испуњавају следеће услове:

- 1) имају најмање 70 сати летачког искуства у својству *PIC* на авионима;
- 2) поседују или су поседовали вишемоторни *IR(A)*;
- 3) положили су теоријски испит за *ATPL(A)* у складу са овим анексом (Део-*FCL*);
- 4) изузев када се обука за овлашћење за летење на типу комбинује са *MCC* обуком:
  - (i) поседују сертификат о успешно завршеној *MCC* обуци на авионима; или
  - (ii) поседују сертификат о успешно завршеној *MCC* обуци на хеликоптерима и више од 100 сати летачког искуства на хеликоптерима са више пилота; или
  - (iii) имају најмање 500 сати као пилоти на хеликоптерима са више пилота; или
  - (iv) имају најмање 500 сати као пилоти у операцијама са више пилота на вишемоторним авионима са једним пилотом, у јавном авио-превозу, у складу са одговарајућим захтевима за обављање летачких операција; и
- 5) завршили су обуку утврђену у тачки *FCL.745.A*, изузев ако испуњавају неки од следећих услова:
  - (i) завршили су, у претходне три године, обуку и проверу у складу са тач. *ORO.FC.220* и *ORO.FC.230* Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012;
  - (ii) завршили су обуку утврђену у тачки *FCL.915(e)1(ii)*.

(ц) Независно од става (б), држава чланица може да изда овлашћење за летење на типу са ограниченим правима за авион са више пилота, које омогућава имаоцима таквог овлашћења да лете као копилоти у фази крстарења изнад нивоа лета 200, под условом да друга два члана посаде имају овлашћење за летење на типу у складу са ставом (б).

(д) Када је тако одређено у *OSD*, коришћење права из овлашћења за летење на типу у почетку може да буде ограничено на летење под надзором инструктора. Време летења под надзором инструктора се мора уписати у књижицу летења пилота или еквивалентни документ и мора бити потписано од стране инструктора. Ограничење се укида када пилоти докажу да су остварили време летења под надзором које се захтева у *OSD*.

### **FCL.725.A Теоријска и практична обука за издавање овлашћења за летење на класи и типу - авиони**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012:

(а) за вишемоторне авионе са једним пилотом:

- 1) теоријска обука за овлашћење за летење на класи вишемоторних авиона са једним пилотом мора да укључује најмање седам сати обуке у операцијама на вишемоторном авиону; и
- 2) практична обука за овлашћење за летење на класи или типу вишемоторних авиона са једним пилотом мора да укључује најмање два сата и 30 минута летења на обуци са инструктором у нормалним условима операција на вишемоторном авиону и не мање од три сата и 30 минута летења на обуци са инструктором ради увежбавања процедура при отказу мотора и техника асиметричног летења.

(б) за авионе са једним пилотом (вода):

- 1) обука за овлашћења за летење на класи авиона са једним пилотом (вода) мора да обухвати теоријску и практичну обуку; и
- 2) практична обука за овлашћење за летење на класи или типу авиона са једним пилотом (вода) мора да укључује најмање осам сати летења на обуци са инструктором, ако кандидати имају овлашћење за копнену верзију одговарајуће класе или типа, или десет сати ако кандидати немају такво овлашћење; и

(ц) за сложене авионе са једним пилотом који немају високе перформансе, сложене авионе високих перформанси са једним пилотом и авионе са више пилота, обуке морају да укључују теоријску и практичну *UPRT* обуку која се односи на специфичности одговарајуће класе или типа.

#### **FCL.730.A Специфични захтеви за пилоте на обуци за овлашћење за летење на типу која се спроводи само на симулатору (*ZFTT*) - авиони**

(а) Да би приступио *ZFTT* обуци пилот мора да има остварено, на турбо-млазном авиону са више пилота који је сертификован у складу са стандардима *CS-25* или еквивалентним правилима за пловидбеност или на турбо-елисном авиону са више пилота који има максималну сертификовану масу на полетању већу од 10 тона или који је сертификован за конфигурацију кабине са више од 19 путничких седишта, најмање:

- 1) 1.500 сати летења или 250 рутних сектора, ако се током обуке користи *FFS* који је квалификован до нивоа *CG*, *C* или привременог *C*;
- 2) 500 сати летења или 100 рутних сектора, ако се током обуке користи *FFS* који је квалификован до нивоа *DG* или *D*.

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

#### **FCL.735.A Обука сарадње вишечлане посаде - авиони**

(а) *MCC* обука мора да садржи најмање:

- 1) 25 сати теоријске обуке и вежби; и
- 2) 20 сати *MCC* практичне обуке или 15 сати у случају пилота ученика који похађају *ATP* интегрисану обуку.

Током обуке мора да се користи *FNPT II MCC* или *FFS*. Када се *MCC* обука комбинује са иницијалном обуком за овлашћење за летење на типу, практична *MCC* обука може да се скрати на не мање од десет сати, ако се исти *FFS* користи за *MCC* обуку и за обуку за овлашћење за летење на типу.

(б) *MCC* обука мора да буде завршена у *ATO* у периоду од шест месеци.

(ц) Ако се *MCC* обука не комбинује са обуком за овлашћење за летење на типу, након завршене *MCC* обуке кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(д) Кандидат који је завршио *MCC* обуку за било коју другу категорију ваздухоплова се ослобађа од захтева из става (а)1).

#### **FCL.740.A Продужење важења овлашћења за летење на класи и типу - авиони**

(a) Продужење важења овлашћења за летење на класи и типу вишемоторних авиона. За продужење важења овлашћења за летење на класи и типу вишемоторних авиона, кандидат мора да:

- 1) положи проверу стручности у складу са Додатком 9 или заврши *EBT* практичну процену у складу са Додатком 10 на одговарајућој класи или типу авиона или на *FSTD* који представља ту класу или тип, унутар три месеца који непосредно претходе датуму истицања овлашћења; и
- 2) оствари, током периода важења овлашћења, најмање:
  - (i) десет 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 *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 захтевима за ваздухопловне операције и који је положио проверу стручности код оператера комбиновану са провером стручности за продужење важења овлашћења за летење на класи или типу, биће изузет од испуњења захтева из тачке 2).
- 4) Продужење важења *BIR* или *IR(A)*, ако се поседује, може да се комбинује са провером стручности за продужење важења овлашћења за летење на класи или типу.

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

1) Овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона и овлашћења за летење на класи *TMG*. За продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона са једним пилотом или овлашћења за летење на класи *TMG*, кандидати морају да:

- (i) током три месеца који непосредно претходе датуму истицања овлашћења, положе проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој класи са испитивачем; или
- (ii) током 12 месеци који претходе датуму истицања овлашћења, остваре 12 сати летења на одговарајућој класи, укључујући:
  - шест сати у својству *PIC*;
  - 12 полетања и 12 слетања; и
  - обуку освежења знања од најмање једног сата укупног времена летења са инструктором летења (*FI*) или инструктором летења на класи (*CRI*).

Кандидати се изузимају од овог захтева ако су положили проверу стручности за овлашћење за летење на класи или типу, практичан испит или процену оспособљености на било којој другој класи или типу авиона.

2) Ако кандидати поседују и овлашћење за летење једномоторних клипних авиона (копно) и овлашћење за *TMG*, они могу да испуне захтеве из тачке 1) на било којој класи или комбиновано и тако продуже важење оба овлашћења.

3) Једномоторни турбо-елисни авиони са једним пилотом. За продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторних турбо-елисних авиона кандидати морају да положе проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса на одговарајућој класи са испитивачем, током три месеца који претходе датуму истицања овлашћења.

4) Ако кандидати поседују и овлашћење за летење једномоторних клипних авиона (копно) и овлашћење за летење једномоторних клипних авиона (вода), они могу да испуне захтеве из тачке 1)(ii) на било којој класи или комбиновано и тако испуне захтеве за оба овлашћења. Најмање један сат од захтеваног налета у својству *PIC* и шест од захтеваних 12 полетања и слетања морају да буду остварени на свакој класи.

5) Провера стручности за продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторног авиона са једним пилотом може се комбиновати са провером стручности за продужење важења *BIR*, у складу са тачком FCL.835(г)8).

(ц) Кандидати који не положе 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 положе проверу стручности.

#### **FCL.745.A Напредна *UPRT* обука - авиони**

(а) Напредна *UPRT* обука се мора завршити у *ATO* и обухвата најмање:

- 1) пет сати теоријске обуке;
- 2) претполетни брифинг и анализу после лета; и
- 3) три сата летења на обуци са инструктором летења авионом (*FI(A)*) квалификованим у складу са тачком FCL.915(е) која се састоји од напредне *UPRT* обуке на авиону који је квалификован за задатак обуке.

(б) Након завршетка *UPRT* обуке, *ATO* издаје кандидатима сертификат о завршеној обуци.

### ОДЕЉАК 3

#### ***Специфични захтеви за категорију хеликоптера***

#### **FCL.720.H Захтеви у погледу искуства и предуслови за издавање овлашћења за летење на типу - хеликоптери**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012, кандидат за издавање првог овлашћења за летење на типу хеликоптера мора да испуни следеће захтеве у погледу искуства и предуслове за издавање одговарајућег овлашћења:

(а) Хеликоптери са више пилота. Кандидат за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота мора да пре почетка обуке за овлашћење за летење на типу:

- 1) има најмање 70 сати у својству *PIC* на хеликоптерима;
- 2) осим ако се обука за овлашћење за летење на типу комбинује са *MCC* обуком:
  - (i) поседује сертификат о успешно завршеној *MCC* обуци на хеликоптерима; или
  - (ii) има најмање 500 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова;

3) положи теоријски испит за *ATPL(H)*.

(б) Кандидат који је завршио *ATP(H)/IR*, *ATP(H)*, *CPL(H)/IR* или *CPL(H)* интегрисану обуку и који не испуњава захтев из става (а)1), има право да похађа обуку за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота и добија овлашћење за летење на типу издато са правима ограниченим на вршење функција само као копилот. Ограничење се уклања када пилот испуни све следеће услове:

- 1) оствари 70 сати у својству *PIC* или вође ваздухоплова под надзором на хеликоптерима;
- 2) положи практичан испит за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота на одговарајућем типу хеликоптера у својству *PIC*.

(ц) Вишемоторни хеликоптери. Кандидат за издавање првог овлашћења за летење на типу вишемоторног хеликоптера мора да:

- 1) пре почетка практичне обуке:
  - (i) положи теоријски испит за *ATPL(H)*; или

(ii) поседује сертификат о завршеној улазној обуци спроведеној од стране АТО. Обука мора да обухвати следеће предмете из теоријске обуке за АТPL(H):

- Опште познавање ваздухоплова: Конструкција/Системи/Погонске групе и Инструменти/Електронски системи,
- Перформансе и планирање лета: Маса и положај тежишта, Перформансе;

2) у случају кандидата који нису завршили АТP(H)/IR, АТP(H) или СPЛ(H)/IR интегрисану обуку, оствари 70 сати у својству PIC на хеликоптерима.

### **FCL.735.H Обука сарадње вишечлане посаде - хеликоптери**

(a) MCC обука мора да садржи најмање:

1) за MCC/IR:

- (i) 25 сати теоријске обуке и вежби; и
- (ii) 20 сати практичне MCC обуке или 15 сати у случају пилота ученика који похађају АТP(H)/IR интегрисану обуку. Када се MCC обука комбинује са иницијалном обуком за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота, практична MCC обука може да се скрати на не мање од десет сати, ако се исти FSTD користи и за MCC обуку и за обуку за овлашћење за летење на типу;

2) за MCC/VFR:

- (i) 25 сати теоријске обуке и вежби; и
- (ii) 15 сати практичне MCC обуке или десет сати у случају пилота ученика који похађају АТP(H)/IR интегрисану обуку. Када се MCC обука комбинује са иницијалном обуком за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота, практична MCC обука може да се скрати на не мање од седам сати, ако се исти FSTD користи и за MCC обуку и за обуку за овлашћење за летење на типу.

(б) MCC обука мора да буде завршена у АТО у периоду од шест месеци.

Током обуке мора да се користи FNPT II или III квалификован за MCC, FTD 2/3) или FFS.

(ц) Ако се MCC обука не комбинује са обуком за овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота, након завршене MCC обуке кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(д) Кандидат који је завршио MCC обуку за било коју другу категорију ваздухоплова се изузима од захтева из ст. (a)1(i) или (a)2(i), ако је примењиво.

(е) Кандидат за MCC/IR обуку који је завршио MCC/VFR обуку се изузима од захтева из става (a)1(i) и мора да заврши пет сати практичне MCC/IR обуке.

### **FCL.740.H Продужење важења овлашћења за летење на типу - хеликоптери**

(a) Продужење важења. За продужење важења 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 FSTD који представља тај тип током три месеца који непосредно претходе датуму истицања овлашћења;

2) оствари најмање два сата као пилот одговарајућег типа хеликоптера у току периода важења овлашћења. Трајање провере стручности може да се урачуна у та два сата.

3) Када кандидати имају више од једног овлашћења за летење на типу једномоторног клипног хеликоптера, они могу да остваре продужење важења свих одговарајућих овлашћења за летење на типу ако положи проверу стручности на само једном од одговарајућих типова које поседују, под условом да имају најмање два сата летења у својству PIC на другим типовима током периода важења овлашћења.

Провера стручности се сваки пут мора извести на другом типу.

4) Када кандидати имају више од једног овлашћења за летење на типу једномоторног турбинског хеликоптера са максималном сертификованом масом на полетању до 3.175 kg, они могу да остваре продужење важења свих одговарајућих овлашћења за летење на типу ако положе проверу стручности на само једном од одговарајућих типова које поседују, под условом да имају:

- (i) 300 сати летења у својству *PIC* на хеликоптерима;
- (ii) 15 сати на сваком од типова за које имају овлашћење;
- (iii) најмање два сата летења у својству *PIC* на сваком од осталих типова током периода важења овлашћења.

Провера стручности се сваки пут мора извести на другом типу.

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

б) Продужење важења *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 тог овлашћења док не положи проверу стручности. У случају (а)3) и 4), кандидат не може да користи права из овлашћења ни на једном типу хеликоптера.

#### ОДЕЉАК 4

##### *Специфични захтеви за категорију ваздухоплова са вертикалним узлетањем*

#### **FCL.720.PL Захтеви у погледу искуства и предуслови за издавање овлашћења за летење на типу - ваздухоплов са вертикалним узлетањем**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Делом-21, кандидат за издавање првог овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем мора да испуни следеће захтеве у погледу искуства и предуслове:

(а) за пилоте авиона:

- 1) да поседује *CPL/IR(A)* са положеним теоријским испитом за *ATPL* или *ATPL(A)*;
- 2) да поседује сертификат о завршеној *MCC* обуци;
- 3) да има више од 100 сати летења као пилот на авионима са више пилота;
- 4) да има 40 сати практичне обуке на хеликоптерима;

(б) за пилоте хеликоптера:

- 1) да поседује *CPL/IR(H)* са положеним теоријским испитом за *ATPL* или *ATPL/IR(H)*;
- 2) да поседује сертификат о завршеној *MCC* обуци;
- 3) да има више од 100 сати летења као пилот на хеликоптерима са више пилота;
- 4) да има 40 сати практичне обуке на авионима;

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

- 1) да поседује најмање *CPL(H)*;
- 2) да поседује *IR* и положен теоријски испит за *ATPL* или *ATPL* за авионе или хеликоптере;
- 3) да поседује сертификат о завршеној *MCC* обуци за хеликоптере или авионе;
- 4) да има више од 100 сати летења као пилот на хеликоптерима или авионима са више пилота;
- 5) да има 40 сати практичне обуке на авионима или хеликоптерима, у зависности од случаја, ако пилот нема искуство као *ATPL* или 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 овлашћење за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем мора да се спроведе и на ваздухоплову и на *FSTD* који представља тај тип ваздухоплова и који је одговарајуће квалификован за ову сврху.

**FCL.740.PL Продужење важења овлашћења за летење на типу - ваздухоплов са вертикалним узлетањем**

(а) Продужење важења. За продужење важења 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 који непосредно претходе датуму истицања овлашћења;

2) током периода важења овлашћења оствари најмање:

(i) десет 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 *FFS* са испитивачем. Овај рутни сектор се може обавити током провере стручности.

3) Пилот који ради за оператера у јавном авио-превозу који је одобрен у складу са одговарајућим захтевима за ваздухопловне операције и који је положио проверу стручности код оператера комбиновану са провером стручности за продужење важења овлашћења за летење на типу, се изузима од испуњења захтева из тачке 2).

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

**ОДЕЉАК 5**

***Специфични захтеви за категорију ваздушних бродова***

**FCL.720.As Предуслови за издавање овлашћења за летење на типу - ваздушни бродови**

Ако није другачије одређено у подацима за коришћење утврђеним у складу са Делом 21, кандидат за издавање првог овлашћења за летење на типу ваздушног брода мора да испуни следеће захтеве у погледу искуства и предуслове:

(а) за ваздушне бродове са више пилота:

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

2) да поседује сертификат о завршеној *MCC* обуци на ваздушним бродовима.

Кандидату који не испуњава захтев из тачке 2) се издаје овлашћење за летење на типу са правима ограниченим на вршење функција само у својству копилота. Ограничење се уклања када пилот оствари 100 сати летења у својству *PIC* или вође ваздухоплова под надзором на ваздушним бродовима.

**FCL.735.As Обука сарадње вишечлане посаде - ваздушни бродови**

(а) *MCC* обука мора да садржи најмање:

1) 12 сати теоријске обуке и вежби; и

2) пет сати практичне *MCC* обуке.

Током обуке мора да се користи *FNPT II* или *III* квалификован за *MCC*, *FTD 2/3* или *FFS*.

(б) *MCC* обука мора да буде завршена у *ATO* у периоду од шест месеци.

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

(д) Кандидат који је завршио *MCC* обуку за било коју другу категорију ваздухоплова се изузима од захтева из става (а).

#### **FCL.740.As Продужење важења овлашћења за летење на типу - ваздушни бродови**

(а) Продужење важења. За продужење важења 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 који непосредно претходе датуму истицања овлашћења; и

2) оствари најмање два сата летења као пилот на одговарајућем типу ваздушног брода у току периода важења овлашћења. Трајање провере стручности може да се урачуна у та два сата.

3) Продужење важења *IR(As)*, ако се поседује, може да се комбинује са провером стручности за продужење важења овлашћења за летење на класи или 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 тог овлашћења док не положи проверу стручности.

## ГЛАВА И

### ДОДАТНА ОВЛАШЋЕЊА

#### **FCL.800 Овлашћење за акробатско летење**

(а) Имаоци дозволе пилота са правима летења на авионима или *TMGs* могу да врше акробатско летење само ако поседују овлашћење за акробатско летење у складу са овом тачком.

(б) Кандидати за овлашћење за акробатско летење морају да заврше:

1) најмање 30 сати летења у својству *PIC* на авионима или *TMGs* након издавања дозволе;

2) обуку у *DTO* или у *ATO*, укључујући:

(i) теоријску обуку која одговара овлашћењу;

(ii) најмање пет сати обуке за акробатско летење на авионима или *TMGs* у лету на моторни погон.

(ц) Права из овлашћења за акробатско летење су ограничена на акробатско летење авионима или *TMGs* у лету на моторни погон, у зависности од тога на ком ваздухоплову су испуњени услови из ст. (б)1) и (б)2)(ii). Ово ограничење се укида на захтев, ако пилот успешно заврши најмање три лета на обуци са инструктором на авионима или *TMGs* у лету на моторни погон, у зависности од случаја, који покривају цео програм обуке за акробатско летење.

(д) Кандидати за овлашћење за акробатско летење који имају и овлашћење за летење на класи *TMG*, као и напредна права за акробатско летење за једрилице са правима из тачке *SFCL.200(д)* Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976:

1) се изузимају од добијања овлашћења за акробатско летење ограниченог на авионе, као што је утврђено у ставу (ц), ако су испунили захтеве из ст. (б)1) и (б)2) на авионима, или

2) то им се у потпуности признаје за потребе испуњења захтева из става (б) за издавање овлашћења за акробатско летење ограниченог на *TMGs* у лету на моторни погон. То ограничење се укида на захтев, ако пилот заврши обуку утврђену у ставу (ц).

#### **FCL.805 Овлашћења за вучу једрилица и транспарената**

(а) Имаоци дозвола пилота са правима за летење авионима или *TMGs* могу да вуку једрилице или транспаренте само ако имају одговарајуће овлашћење за вучу једрилица или транспарената.

(б) Кандидати за овлашћење за вучу једрилица морају да заврше:

1) најмање 30 сати летења у својству *PIC* и 60 полетања и слетања на авионима, ако ће се активност обављати на авионима, или на *TMGs*, ако ће се активност обављати на *TMGs*, остварених након издавања дозволе;

2) обуку у *DTO* или у *ATO*, укључујући:

(i) теоријску обуку о операцијама и процедурама вуче;

(ii) најмање десет летова обуке у вучи једрилица, укључујући најмање пет летова у обуци са инструктором; и

(iii) изузев за имаоце *SPL* у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, пет летова упознавања на једрилици која је лансирана уз помоћ ваздухоплова.

(ц) Кандидати за овлашћење за вучу транспарената морају да заврше:

1) најмање 100 сати летења и 200 полетања и слетања у својству *PIC* на авионима или *TMG* након издавања дозволе. Од тога најмање 30 сати мора да буде на авионима, ако ће се активност обављати на авионима, или на *TMG*, ако ће се активност обављати на *TMGs*;

2) обуку у *DTO* или у *ATO*, укључујући:

(i) теоријску обуку о операцијама и процедурама вуче;

(ii) најмање десет летова обуке у вучи транспарената, укључујући најмање пет летова на обуци са инструктором.

(д) Права из овлашћења за вучу једрилица и транспарената су ограничена на авионе или *TMGs*, у зависности од ваздухоплова на коме је практична обука завршена. За вучу транспарената права су ограничена на метод вуче који је коришћен у практичној обуци. Права ће бити проширена ако пилоти успешно заврше најмање три лета на обуци са инструктором који покривају целокупни програм обуке за вучу на било ком ваздухоплову и метод вуче за вучу транспарената.

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

(ф) Ако пилот не испуњава захтев из става (е), пре него што настави да користи своја права он мора да изврши онај број вуча који му недостаје са инструктором или под надзором инструктора.

(г) Кандидатима за овлашћење за вучу једрилица или транспарената на *TMGs* у складу са овом тачком, који имају овлашћење за вучу једрилица или транспарената у складу са тачком *SFCL.205* Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976 или су, у зависности од случаја, испунили све захтеве за издавање тог овлашћења, то се у потпуности признаје за потребе испуњења захтева из ст. (б) или (ц), у зависности шта је примењиво.

## **FCL.810 Овлашћење за ноћно летење**

(а) Авиони, *TMGs*, ваздушни бродови.

1) Да би могли да користе права из *LAPL* или *PPL* за авионе, *TMGs* или ваздушне бродове у *VFR* условима ноћу, кандидати морају да заврше обуку у *DTO* или *ATO* у периоду од највише шест месеци. Обука мора да садржи:

(i) теоријску обуку;

(ii) најмање пет сати летења ноћу на одговарајућој категорији ваздухоплова, укључујући најмање три сата са инструктором, од чега најмање један сат маршрутног летења са најмање једним летом од 50 *km* (27 *NM*) и пет самосталних полетања и слетања са потпуним заустављањем.

2) Пре него што заврше обуку ноћу, имаоци *LAPL* морају да заврше основну инструменталну обуку која се захтева за издавање *PPL*.

3) Ако кандидати поседују и овлашћење за летење на класи једномоторних клипних авиона (копно) и овлашћење за летење на класи *TMG*, они могу да испуне захтеве из горенаведеног подстава 1) на једној или на обе класе.

4) Кандидатима за овлашћење за ноћно летење за авионе или *TMGs* у складу са овим подставом, који имају овлашћење за ноћно летење *TMG* у складу са тачком SFCL.210 Анекса III (Део-SFCL) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976 или су испунили све захтеве за издавање тог овлашћења, то се у потпуности признаје за потребе испуњења захтева из подставова 1) и 2).

(б) Хеликоптери. Ако се права из *PPL* за хеликоптере користе у *VFR* условима ноћу, кандидат мора да:

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

2) заврши обуку у *DTO* или у *ATO*. Обука мора да се заврши у периоду од шест месеци и мора да укључи:

(i) пет сати теоријске обуке;

(ii) десет сати летења на обуци са инструктором на хеликоптеру; и

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

3) Кандидату који поседује или је поседовао *IR* на авиону или *TMG* се признаје пет сати за испуњење захтева из горенаведеног подстава 2)(ii).

#### **FCL.815 Овлашћење за летење у планинским пределима**

(а) Права. Права имаоца овлашћења за летење у планинским пределима су да изводи летове авионима или *TMGs* на и са површина које су одређене да захтевају такво овлашћење од стране одговарајућих тела одређених од држава чланица.

Имаоци *LAPL* или *PPL* са правима да лете авионима или *TMGs* могу да добију прво овлашћење за летење у планинским пределима за:

1) тачкове, 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 тачкове 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, у периоду од 24 месеца, теоријску и практичну обуку у *DTO* или у *ATO*. Садржај обуке мора да одговара правима из овлашћења за летење у планинским пределима за које се подноси захтев.

(ц) Практичан испит. Након завршетка обуке, кандидат мора да положи практичан испит са *FE* квалификованим за ову сврху. Практичан испит мора да садржи:

1) усмени испит из теоријског знања;

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

(д) Важење. Овлашћење за летење у планинским пределима је важеће за период од 24 месеца.

(е) Продужење важења

За продужење важења овлашћења за летење у планинским пределима кандидати морају да испуне један од услова:

1) да имају, у претходне две године, најмање шест слетања на површину за коју је одређено да је потребно овлашћење за летење у планинским пределима; или

2) да положи проверу стручности која је у складу са захтевима из става (ц).

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

## **FCL.820 Овлашћење за пробне летове**

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

(б) Обавеза поседовања овлашћења за пробне летове наведена под (а) се односи само на пробне летове извршене 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 Делу-21, у својству *PIC* или копилота;
- 2) у случају овлашћења за пробне летове категорије 2:
  - (i) обавља пробне летове категорије 1, како је дефинисано у Делу-21:
    - у својству копилота; или
    - у својству *PIC*, у случају авиона наведених у (б)2(ii), осим оних у *commuter* категорији или оних који имају брзину понирања изнад 0,6 маха или плафон лета изнад 25.000 стопа;
  - (ii) обавља све друге категорије пробних летова, како је дефинисано у Делу-21, у својству *PIC* или копилота;
- 3) обавља летове без овлашћења за летење на типу или класи како је утврђено у Глави X, осим што се овлашћење за пробне летове не сме користити у операцијама јавног авио-превоза.

(д) Кандидати за прво издавање овлашћења за пробне летове морају да:

- 1) поседују најмање *CPL* и *IR* за одговарајућу категорију ваздухоплова;
- 2) имају најмање 1.000 сати летења на одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега најмање 400 сати у својству *PIC*;
- 3) заврше обуку у *ATO* која одговара предвиђеном ваздухоплову и категорији летова. Обука мора да обухвати најмање следеће предмете:
  - Перформансе,
  - Стабилност и управљивост/Квалитет управљања,
  - Системи,
  - Управљање пробама,
  - Управљање ризиком/безбедношћу.

(е) Права имаоца овлашћења за пробне летове могу да се прошире на другу категорију пробних летова и на другу категорију ваздухоплова када заврше додатну обуку у *ATO*.

## **FCL.835 Основно овлашћење за инструментално летење (*BIR*)**

(а) Права и услови

- 1) Права имаоца *BIR* су да изводи летове према *IFR* правилима на авионима са једним пилотом за које поседује овлашћење за летење на класи, са изузетком авиона високих перформанси и варијанти авиона ако је подацима за коришћење утврђено да је *IR* потребно.
- 2) Права из *BIR* се могу користити само у складу са тачком FCL.205.A.
- 3) Права из *BIR* се могу користити ноћу само ако пилот има овлашћење за ноћно летење у складу са тачком FCL.810.

4) Права из *BIR* за вишемоторне авионе су важећа и за једномоторне авионе за које пилот има овлашћење за летење на класи једномоторних авиона.

5) На коришћење права из *BIR* се примењују сви следећи услови:

(i) релативна висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) која се користи као оперативни минимум аеродрома мора да буде најмање 200 *ft* већа од висине која би се иначе израчунала у складу са тачком „*НСО.ОР.110* Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери” и тачком „*НСО.ОР.111* Оперативни минимуми аеродрома - операције *NPA, APV, CAT I*” Анекса VII Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012; и

(ii) видљивост која се користи као оперативни минимум аеродрома не сме да буде мања од 1.500 *m*;

(iii) вођа ваздухоплова не сме да започне лет према *IFR* правилима или прелазак са *VFR* на *IFR*, осим:

(А) ако је на аеродрому полетања видљивост најмање 1.500 *m* и база облака је најмање 600 *ft* или објављени минимум кружења одговарајући за категорију авиона, у зависности шта је веће; и

(Б) ако на одредишном аеродрому и на сваком потребном алтернативном аеродрому расположиве метеоролошке информације показују да је, у периоду од једног сата пре до једног сата након предвиђеног времена доласка или у периоду од стварног времена полетања до један сат након предвиђеног времена доласка, у зависности који је период краћи, видљивост најмање 1.500 *m* и база облака најмање 600 *ft* или објављени минимум кружења одговарајући за категорију авиона или *DH/MDH* повећана за 200 *ft* у складу са тачком (i), у зависности шта је веће.

(б) Предуслови. Кандидати за *BIR* морају да имају најмање *PPL(A)*.

(ц) Обука. Кандидати за *BIR* морају да заврше у *ATO*:

1) теоријску обуку у складу са тачком *FCL.615(a)*; и

2) практичну обуку која садржи следеће модуле обуке за инструментално летење:

(i) модул 1 - модул основне летачке обуке за летење искључиво на основу инструмената;

(ii) модул 2 - модул примењене летачке обуке за *IFR* процедуре полетања, чекања, *2D* и *3D* прилаза;

(iii) модул 3 - модул примењене летачке обуке за *IFR* процедуре летења на рути;

(iv) модул 4 - ако је поднет захтев за *BIR* за вишемоторне авионе, модул примењене летачке обуке са отказом једног мотора мора да укључује процедуре асиметричног инструменталног прилаза и продужавања; и

3) летачку обуку која испуњава следеће услове:

(i) модул наведен у ставу (ц)2(i) се мора завршити први. Модули наведени у ст. (ц) 2(ii) и (ц)2(iii) и, ако је применљиво, (ц)2(iv) могу се завршити према редоследу који је одабрао кандидат.

(ii) модули наведени у ставу (ц)2) могу се завршити на авионима, *FSTDs* или комбиновано. У сваком случају, кандидат мора да заврши обуку на авиону који ће се користити на практичном испиту.

(iii) модули наведени у ст. (ц)2(i), (ц)2) (ii) и (ц)2(iv) се могу започети изван *ATO*, али морају да буду завршени у *ATO*. Модул наведен у ставу (ц)2(iii) се може завршити изван *ATO*.

(iv) пре започињања модула из става (ц)2(iv) пилот који нема овлашћење за летење на класи или типу вишемоторног авиона мора да заврши обуку за вишемоторни авион из Главе X овог анекса (*Део-FCL*).

(д) Теоријско знање. Пре полагања практичног испита и кроз испите из предмета наведених у тачки FCL.615(б), кандидати морају да покажу ниво теоријског знања који одговара правима која се дају. Испит теоријског знања се састоји из једног испита у писаном облику за сваки модул из ст. (ц)2(i), (ц)2(ii) и (ц)2(iii).

(е) Практични испит. Након завршетка обуке наведене у ставу (ц), кандидати морају да положе практични испит на авиону у складу са Додатком 7 овог анекса. За *BIR* за вишемоторне авионе, практични испит се полаже на вишемоторном авиону. За *BIR* за једномоторне авионе, практични испит се полаже на једномоторном авиону. За потребе овог става вишемоторни авион са централним потиском ће сматрати једномоторним авионом.

(ф) Одступајући од става (д), имаоци *BIR* за једномоторне авионе који поседују и овлашћење за летење на класи вишемоторних авиона и који желе да први пут стекну *BIR* за вишемоторне авионе морају да у *ATO* заврше обуку која је садржана у ставу (ц)2(iv) и положе практични испит из става (е).

(г) Важење, продужење важења и обнова

1) *BIR* је важеће једну годину.

2) Кандидати за продужење важења *BIR* морају да:

- (i) у периоду од три месеца који непосредно претходе датуму истицања важења овлашћења, положе проверу стручности у складу са Додатком 9 овог анекса; или
- (ii) унутар периода важења, остваре шест сати летења у својству *PIC* по *IFR* правилима, укључујући три процедуре инструменталног прилаза, и заврше тренажни лет од најмање једног сата са инструктором који поседује права да пружа обуку за *BIR*.

3) За свако накнадно продужење важења, ималац *BIR* мора да положи проверу стручности у складу са ставом 2)(i) у авиону.

4) Ако пилот одлучи да испуни захтеве за продужење утврђене у ставу (г)2)i) раније него што је прописано у том ставу, нов период важења започиње од датума провере стручности.

5) Кандидати који не успеју да положе релевантне секције провере стручности за *BIR* пре истека важења *BIR* не смеју да користе права из *BIR* док не положе проверу стручности.

6) Ако је истекло важење *BIR*, да би обновили своја права кандидати морају да:

- (i) ако је потребно да би се достигао потребан ниво оспособљености, заврше обуку освежења знања у *ATO* или, ако је *BIR* истекло пре највише три године, са инструктором који поседује права да врши обуку за *BIR*; и
- (ii) положе проверу стручности у авиону.

7) За *BIR* за вишемоторне авионе, провера стручности ради продужења важења или обнове, као и летачка обука из става (г)2)ii) се морају обавити у вишемоторном авиону.

8) Провера стручности за продужење важења или обнову *BIR* се може комбиновати са провером стручности за продужење важења или обнову овлашћења за летење на класи авиона са једним пилотом у коме се права из *BIR* могу користити у складу са тачком FCL.835(a)1).

(х) Кандидатима за *BIR* који поседују *PPL* или *CPL* издату у складу са Анексом I (Део-*FCL*) и важеће *IR(A)* издато од стране треће државе у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке конвенције, то се може у потпуности признати за потребе обуке из става (ц)2). За издавање *BIR*, кандидати морају да:

1) положе практични испит из става (е);

2) током практичног испита усмено покажу испитивачу да поседују одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловних прописа, метеорологије и перформанси и планирања лета; и

3) имају искуство од најмање 25 сати летења по *IFR* правилима у својству *PIC* на авионима.

(и) Имаоцу *IR* то се у потпуности признаје за потребе испуњења захтева из става (ц)2).

## 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 овом уредбом;

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

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

(б) Посебни услови;

1) Надлежни орган може да изда посебан сертификат којим се дају права за вршење практичне обуке ако усклађеност са захтевима утврђеним у овој глави није могућа, у случају увођења:

(i) новог ваздухоплова у државама чланицама или у флоту оператера; или

(ii) нових обука у овом анексу (*Део-FCL*).

Такав сертификат је ограничен на тренажне летове потребне за увођење новог типа ваздухоплова или нове обуке и његово важење ни у ком случају не може да буде дуже од једне године.

2) Имаоци сертификата издатих у складу са подставом (б)1) који желе да се пријаве за издавање сертификата инструктора морају да испуне предуслове и захтеве за продужење утврђене за ту категорију инструктора. Независно од *FCL.905.TRI(б)*, *TRI* сертификат који је издат у складу са овим подставом мора да обухвати права на обуку за издавање *TRI* или *SFI* сертификата за одговарајући тип.

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

1) Одступајући од става (а), у случају практичне обуке током обуке одобрене у складу са овим анексом, која се спроводи изван територија за које су државе чланице одговорне на основу Чикашке конвенције, надлежни орган издаје сертификат инструктора кандидатима који:

(i) поседују дозволу пилота која испуњава све следеће критеријуме:

(А) у складу је са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(Б) то је, у сваком случају, најмање *CPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова са одговарајућим овлашћењем или сертификатом;

(ii) испуњавају захтеве утврђене у овој глави за издавање одговарајућег сертификата инструктора;

(iii) покажу надлежном органу одговарајући ниво знања европских прописа о ваздухопловној безбедности како би могли да користе инструкторска права у складу са овим анексом.

2) Сертификат је ограничен на спровођење практичне обуке, током обуке одобрене у складу са овим анексом, која испуњава следеће услове:

(i) спроводи се изван територија за које су државе чланице одговорне на основу Чикашке конвенције;

(ii) пружа се пилотима ученицима који имају довољно знање језика на којем се спроводи практична обука.



## **FCL.915 Општи предуслови и захтеви за инструкторе**

### **(a) Опште**

Кандидати за издавање сертификата инструктора морају да имају најмање 18 година живота.

### **(б) Додатни захтеви за инструкторе који спроводе практичну обуку на ваздухоплову**

Кандидати за издавање или имаоци сертификата инструктора са правима да спроводе практичну обуку на ваздухоплову морају:

- 1) у случају обуке за дозволу, да имају најмање дозволу или, у случају из тачке FCL.900(ц) еквивалентну дозволу, за коју пружају практичну обуку;
- 2) у случају обуке за овлашћење, да имају одговарајуће овлашћење или, у случају тачке FCL.900(ц) еквивалентно овлашћење, за које пружају практичну обуку;
- 3) изузев у случају инструктора за пробне летове (*FTIs*), да:
  - (i) остваре најмање 15 сати летења као пилоти на класи или типу ваздухоплова на којем се спроводи практична обука, од чега највише седам сати може да буде на *FSTD* који представља класу или тип ваздухоплова, ако је применљиво; или
  - (ii) положи процену оспособљености за одговарајућу категорију инструктора на тој класи или типу ваздухоплова; и
- 4) буду овлашћени да лете у својству *PIC* на ваздухоплову током практичне обуке.

### **(ц) Признавање за додатне сертификате инструктора и у сврху продужења важења**

1) Потпуно признавање у погледу вештина предавања и учења може се одобрити:

- (i) имаоцима сертификата инструктора који се пријављују за додатне сертификате инструктора; и
- (ii) кандидатима за сертификат инструктора који већ поседују сертификат инструктора издат у складу са Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.

2) Сати летења у својству испитивача током практичних испита или провера стручности у потпуности се признају за испуњење захтева за продужење важења свих сертификата инструктора који се поседују.

(д) Признавање за проширење овлашћења на друге типове мора узети у обзир одговарајуће елементе дефинисане у подацима за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012 (*OSD*).

(е) Додатни захтеви за инструкторе у обукама у складу са FCL.745.A:

1) Осим захтева из става (б), пре него што почну да раде као инструктори у обуци у складу са FCL.745.A имаоци сертификата инструктора морају да:

- (i) имају најмање 500 сати летења као пилоти авиона, укључујући 200 сати практичне обуке;
- (ii) након што испуне захтеве у погледу искуства из става (е)1(i), заврше у *ATO* обуку за инструктора *UPRT* обуке, током које се оспособљеност кандидата стално процењује; и
- (iii) након завршетка обуке, добију сертификат о завршеној обуци од *ATO*, чији руководилац обуке (*HT*) мора унети у књижицу летења кандидата права наведена у ставу (е)1).

2) Права из става (е)1) могу да се користе само ако су инструктори током прошле године завршили обуку освежења знања у *ATO*, током које је *HT* проценио оспособљеност за спровођење обуке у складу са тачком FCL.745.A као задовољавајућу.

3) Инструктори који имају права из става (е)1) могу да раде као инструктори у обуци као што је утврђено у ставу (е)1(ii), под условом да:

- (i) имају 25 сати искуства у практичној обуци током обуке у складу са FCL.745.A;
- (ii) заврше процену оспособљености за то право; и

- (iii) испуњавају захтеве у погледу скорашњег искуства из става (е)2).
- 4) Та права се уносе у књижицу летења инструктора и потписује их испитивач.

### **FCL.920 Оспособљеност инструктора и процена**

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

- Припрему ресурса;
- Стварање атмосфере погодне за учење;
- Преношење знања;
- Интеграцију управљања претњама и грешкама (*ТЕМ*) и унапређења потенцијала посаде;
- Управљање временом ради постизања циљева обуке;
- Олакшавање учења;
- Процену учинка кандидата;
- Праћење и оцену напретка;
- Процену делова обуке;
- Извештавање о резултатима.

### **FCL.925 Додатни захтеви за инструкторе за *MPL***

(а) Инструктори који спроводе обуку за *MPL* морају да:

- 1) успешно заврше обуку за инструктора за *MPL* у *АТО*;
- 2) додатно, за основну, средњу и напредну фазе *MPL* интегрисане обуке:
  - (i) имају искуства у операцијама са више пилота; и
  - (ii) имају завршену иницијалну обуку унапређења потенцијала посаде код оператера у јавном авио-превозу који је одобрен у складу са одговарајућим захтевима за ваздухопловне операције.

(б) Обука за *MPL* инструкторе

- 1) Обука за *MPL* инструктора мора да обухвати најмање 14 сати обуке.

Након завршене обуке кандидат мора да прође процену оспособљености инструктора и познавања приступа обуци заснованог на оспособљености.

- 2) Процена мора да се састоји од практичне демонстрације практичне обуке за одговарајућу фазу *MPL* обуке. Ову процену мора да спроведе испитивач квалификован у складу са Главом К.

- 3) Након успешно завршене *MPL* обуке, *АТО* издаје кандидату сертификат квалификованог *MPL* инструктора.

(ц) Да би задржао права, инструктор мора да, у току претходних 12 месеци у оквиру *MPL* обуке, спроведе:

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

(д) Ако инструктор није испунио захтеве из става (ц), пре коришћења права на спровођење практичне обуке за *MPL*, он/она мора да:

- 1) заврши обуку освежења знања у *АТО*, у циљу достизања нивоа оспособљености који је потребан да би положио процену оспособљености инструктора; и
- 2) положи процену оспособљености инструктора како је одређено у ставу (б)2).

### **FCL.930 Обука**

(а) Кандидат за сертификат инструктора мора да заврши теоријску и практичну обуку у *АТО*. Кандидат за сертификат инструктора за једрилице или балоне може да заврши теоријску и практичну обуку у *ДТО*.

(б) Поред специфичних елемената наведених у овом анексу (Део-*FCL*) за сваку категорију инструктора, обука мора да садржи елементе који се захтевају у тачки *FCL.920*.

### **FCL.935 Процена оспособљености**

(а) Изузев у случају инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCP*), инструктора за обуку на уређајима за симулирано летење (*STI*), инструктора за летење у планинским пределима (*MI*) и инструктора за пробне летове (*FTI*), кандидат за сертификат инструктора мора да положи процену оспособљености на одговарајућој категорији ваздухоплова, на одговарајућој класи или типу ваздухоплова или на одговарајућем *FSTD* и да докаже испитивачу, квалификованом у складу са Главом К овог анекса, способност да обучава пилота ученика до нивоа потребног за издавање одговарајуће дозволе, овлашћења или сертификата.

(б) Ова процена мора да обухвати:

- 1) показивање оспособљености које су описане у *FCL.920*, пре лета, након лета и током теоријске обуке;
- 2) усмено теоријско испитивање на земљи, претполетни брифинг и анализу после лета и демонстрације у лету на одговарајућој класи или типу ваздухоплова или *FSTD*;
- 3) одговарајуће вежбе за процену оспособљености инструктора.

(ц) Процена мора да се изврши на истој класи или типу ваздухоплова или *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 Важење сертификата инструктора**

Са изузетком *MI* и не доводећи у питање тач. *FCL.900(б)1* и *FCL.915(е)2*), сертификати инструктора су важећи за период од три године.

### **FCL.945 Обавезе инструктора**

По завршетку тренажног лета за продужење важења овлашћења за летење на класи *SEP* или *TMG* у складу са *FCL.740.A(б)1*) и само у случају да су испуњени сви други критеријуми за продужење захтевани у *FCL.740.A(б)1*), инструктор уписује у дозволу кандидата нови датум важења овлашћења или сертификата, ако је за то посебно овлашћен од стране надлежног органа који је одговоран за дозволу кандидата.

## ОДЕЉАК 2

### *Специфични захтеви за инструктора летења - FI*

### **FCL.905.FI FI - Права и услови**

Права *FIs* су да спроводе обуку за издавање, продужење важења и обнову:

- (а) *PPL* и *LAPL* на одговарајућој категорији ваздухоплова;
- (б) овлашћења за летење на класи и типу ваздухоплова са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом;
- (ц) овлашћења за летење на класи и типу авиона са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом, у операцијама са више пилота, под условом да *FIs* испуњавају било који од следећих услова:

- 1) поседују или су поседовали *TRI* сертификат за авионе са више пилота;

- 2) завршили су све следеће:

- (i) најмање 500 сати летења као пилоти у операцијама са више пилота на авионима;

- (ii) обуку за *MCCI* у складу са тачком FCL.930.MCCI;
- (д) овлашћења за летење на типу за ваздушне бродове са једним или више пилота;
- (е) *CPL* на одговарајућој категорији ваздухоплова, под условом да су *FIs* остварили најмање 200 сати практичне обуке на тој категорији ваздухоплова;
- (ф) овлашћења за ноћно летење, под условом да *FIs* испуњавају све следеће услове:
  - 1) квалификовани су за летење ноћу на одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - 2) приказали су способност да подучавају ноћу *FI* који је квалификован у складу са ставом (j);
  - 3) испуњавају захтев у погледу искуства летења ноћу из тачке FCL.060(б)2);
- (г) овлашћења за вучу или за акробатско летење, под условом да *FI* има та овлашћења и да је показао способност да обучава за то овлашћење инструктору летења (*FI*) који је квалификован у складу са ставом (j);
- (х) *BIR* или *IR* за одговарајућу категорију ваздухоплова, под условом да *FI* испуњава следеће услове:
  - 1) завршио је, као пилот ученик, обуку за *IRI* и положио процену оспособљености за сертификат *IRI*;
  - 2) испунио је услове из тач. FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI и FCL.935 у случају вишемоторних авиона из тач. FCL.910.TRI(ц)1) и FCL.915.TRI(д)2) у случају вишемоторних хеликоптера;  
Поред услова из 1) и 2):
  - 3) ако током одобрене обуке у *ATO FI* пружа обуку на *FSTDs* или надгледа *SPIC* у тренажним летовима према *IFR*, *FI* мора да има најмање 50 сати летења према *IFR* након издавања *BIR* или *IR*, од чега највише десет сати може да буде летење по инструментима на земљи на *FFS*, *FTD 2/3* или *FNPT II*;
  - 4) ако пружа обуку на ваздухоплову, *FI* мора да има најмање 200 сати летења према *IFR*, од чега највише 50 сати може да буде летење по инструментима на земљи на *FFS*, *FTD 2/3* или *FNPT II*;
- (и) овлашћења за летење на класи или типу вишемоторних ваздухоплова са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом, ако испуњавају следеће услове:
  - 1) у случају авиона, испуњавају услове из тач. FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI и FCL.935;
  - 2) у случају хеликоптера, испуњавају услове из тач. FCL.910.TRI(ц)1) и FCL.915.TRI(д)2);
- (j) *FI*, *IRI*, *CRI*, *STI* или *MI* сертификат, ако испуњавају све следеће услове:
  - 1) остварили су најмање 500 сати практичне обуке на одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - 2) положили су процену оспособљености у складу са тачком FCL.935 на одговарајућој категорији ваздухоплова и доказали испитивачу инструктора летења (*FIE*) способност да врше обуку за одговарајући сертификат;
- (к) *MPL*, ако *FIs* испуњавају све следеће услове:
  - 1) за фазу обуке основних летачких вештина, остварили су најмање 500 сати летења као пилоти на авионима, укључујући најмање 200 сати спровођења практичне обуке;
  - 2) за основну фазу обуке:
    - (i) поседују *IR* за вишемоторне авионе и право да спроводе обуку за *IR*;
    - (ii) остварили су најмање 1.500 сати летења у операцијама са више пилота;

3) у случају *FIs* који су већ квалификовани за подучавање на *ATP(A)* или *CPL(A)/IR* интегрисаним курсевима, захтев из подстава 2)(ii) може се заменити завршавањем структуриране обуке која се састоји из:

- (i) *MCC* квалификације;
- (ii) посматрања пет сесија практичне обуке у фази 3 *MPL* обуке;
- (iii) посматрања пет сесија практичне обуке у фази 4 *MPL* обуке;
- (iv) посматрања пет сесија периодичне практичне обуке на линији коју врши оператер;
- (v) садржаја *MCCI* обуке.

У овом случају, *FIs* морају да спроведу својих првих пет сесија у својству инструктора под надзором *TRI(A)*, *MCCI(A)* или *SFI(A)* који је квалификован за спровођење практичне обуке за *MPL*.

### **FCL.910.FI FI - Ограничена права**

(a) Права *FI* су ограничена на спровођење практичне обуке под надзором *FI* за исту категорију ваздухоплова којег је у ту сврху одредила *DTO* или *ATO* у следећим случајевима:

- 1) за издавање *PPL* и *LAPL*;
- 2) за све интегрисане обуке на *PPL* нивоу, у случају авиона и хеликоптера;
- 3) за овлашћења за летење на класи и типу једномоторних ваздухоплова са једним пилотом, изузев сложених авиона високих перформанси са једним пилотом;
- 4) за овлашћења за ноћно летење, вучу или акробатско летење.

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

(ц) Ограничења из ст. (а) и (б) се уклањају из *FI* сертификата када *FI* заврши најмање следеће:

- 1) за *FI(A)*, 100 сати практичне обуке на авионима или *TMGs* и, додатно, да је надзирао најмање 25 самосталних летова пилота ученика;
- 2) за *FI(H)*, 100 сати практичне обуке на хеликоптерима и, додатно, да је надзирао најмање 25 самосталних вежби у ваздуху пилота ученика;
- 3) за *FI(As)*, 15 сати или 50 полетања током практичне обуке која покрива цео програм обуке за издавање *PPL(As)*.

### **FCL.915.FI FI - Предуслови**

Кандидат за *FI* сертификат мора да:

(а) у случају *FI(A)* и *FI(H)*:

- 1) има најмање десет сати практичне обуке за инструментално летење на одговарајућој категорији ваздухоплова, од чега највише пет сати може да буде летење по инструментима на *FSTD*;
- 2) оствари 20 сати *VFR* маршрутног летења на одговарајућој категорији ваздухоплова у својству *PIC*; и

(б) додатно за *FI(A)*:

- 1) поседује најмање *CPL(A)*; или
- 2) поседује најмање *PPL(A)* и:
  - (i) изузев за *FI(A)* који спроводи обуку само за *LAPL(A)*, има положен теоријски испит за *CPL*, који се може полагати без завршетка *CPL* теоријске обуке и који неће бити важећи за издавање *CPL*; и
  - (ii) оствари најмање 200 сати летења на авионима или *TMGs*, од чега 150 сати у својству *PIC*;

- 3) оствари најмање 30 сати на једномоторним клипним авионима, од чега најмање пет сати мора да буде у периоду од шест месеци који претходе провери у лету пре почетка обуке, како је одређено у FCL.930.FI(a);
  - 4) обави *VFR* маршрутни лет у својству *PIC*, укључујући лет од најмање 540 *km* (300 *NM*) на обуци на којој је извео слетање са потпуним заустављањем на два различита аеродрома;
- (ц) додатно за *FI(H)*, оствари 250 сати укупног времена летења у својству пилота на хеликоптерима, од чега:
- 1) најмање 100 сати мора да буде у својству *PIC*, ако кандидат поседује најмање *CPL(H)*; или
  - 2) најмање 200 сати мора да буде у својству *PIC*, ако кандидат поседује најмање *PPL(H)* и има положен теоријски испит за *CPL*, који се може полагати без завршетка *CPL* теоријске обуке и који неће бити важећи за издавање *CPL*;
- (д) за *FI(As)*, оствари 500 сати летења на ваздушним бродовима у својству *PIC*, од чега је 400 сати мора да буде у својству *PIC* поседујући *CPL(As)*.

### **FCL.930.FI FI - Обука**

(а) Кандидати за *FI* сертификат морају да положи специфичну проверу у лету пре почетка обуке са *FI* који је квалификован у складу са FCL.905.FI(и) у периоду од шест месеци који претходе почетку обуке, ради процене њихове способности да похађају обуку. Ова провера у лету пре почетка обуке мора да се заснива на провери стручности за овлашћења за летење на класи и типу, како је одређено у Додатку 9 овог анекса.

(б) Обука за *FI* мора да садржи:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) најмање 100 сати теоријске обуке, укључујући тестове напредовања;
- 3) (i) у случају *FI(A)* и *(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 *FFS*, *FNPT I* или *II* или *FTD 2/3*;
- (ii) у случају *FI(As)*, најмање 20 сати практичне обуке, од чега 15 сати мора да буде налет са инструктором;
- 4) Кандидатима за *FI* сертификат на другој категорији ваздухоплова који поседују или су поседовали *FI(A)*, *(H)* или *(As)* признаје се 55 сати за потребе испуњења захтева из става (б)2).

(ц) За кандидате за *FI* сертификат који поседују или су поседовали било који други сертификат инструктора издат у складу са овим анексом, сматра се да испуњавају захтеве из става (б)1).

### **FCL.940.FI FI - Продужење важења и обнова**

(а) Продужење важења

1) За продужење важења *FI* сертификата, имаоци морају да, пре датума истицања важења *FI* сертификата, испуне најмање два од следећа три услова:

(i) да спроведу:

(А) у случају - *FI(A)* и *FI(H)*, најмање 50 сати практичне обуке на одговарајућој категорији ваздухоплова као *FIs*, *TRIs*, *CRIs*, *IRIs*, *MIIs* или као испитивачи. Ако се продужава важење права за спровођење обуке за *BIR* и *IR*, десет од ових 50 сати мора да буде обука за *BIR* или за *IR* и мора да се обави у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења *FI* сертификата;

(Б) у случају - *FI(As)*, најмање 20 сати практичне обуке на ваздушним бродовима као *FIs*, *IRIs* или као испитивачи. Ако се продужава важење права

на обуку за *IR*, десет од ових сати мора да буде обука за *IR* и мора да се обави у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења *FI* сертификата;

(ii) да заврше семинар освежења знања инструктора као *FI* у *ATO* или код надлежног органа. *FI(B)s* и *FI(S)s* могу да заврше тај семинар освежења знања у *DTO*;

(iii) да положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења *FI* сертификата.

2) За најмање свако друго продужење важења у случају *FI(A)* или *FI(H)*, или за свако треће продужење у случају *FI(As)*, имаоци одговарајућег *FI* сертификата морају да положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935.

(б) **Обнова.**

Ако је истекло важење *FI* сертификата, кандидати морају да, у периоду од 12 месеци пре подношења захтева за обнову, заврше семинар освежења знања инструктора као *FI* у *ATO* или код надлежног органа или, у случају *FI(B)* или *FI(S)*, у *ATO*, *DTO* или код надлежног органа и положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935.

#### ОДЕЉАК 4

#### *Специфични захтеви за инструктора летења на типу - TRI*

#### **FCL.905.TRI TRI - Права и услови**

(а) Права *TRI* су да обучава за:

1) продужење важења и обнову *IR*, под условом да *TRI* поседује важеће *IR*;

2) издавање *TRI* или *SFI* сертификата, под условом да ималац испуњава све следеће услове:

(i) има најмање 50 сати инструкторског искуства као *TRI* или *SFI* у складу са овом уредбом или Уредбом (ЕУ) бр. 965/2012;

(ii) спровео је програм летачке обуке одговарајућег дела обуке за *TRI* у складу са тачком FCL.930.TRI(a)3), уз позитивну оцену руководиоца обуке у *ATO*;

3) у случају *TRI* за авионе са једним пилотом:

(i) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, под условом да кандидат захтева права за извођење операција са једним пилотом.

Права *TRI(SPA)* могу да се прошире на практичну обуку за овлашћење за летење на типу сложених авиона високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота, ако *TRI* испуњава било који од следећих услова:

(А) поседује или је поседовао *TRI* сертификат за авионе са више пилота;

(Б) има најмање 500 сати летења на авионима у операцијама са више пилота и завршио је *MCCI* обуку у складу са FCL.930.MCCI;

(ii) основна фаза обуке за *MPL*, под условом да су му права проширена на операције са више пилота и да поседује или је поседовао *FI(A)* или *IRI(A)* сертификат;

4) у случају *TRI* за авионе са више пилота:

(i) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу за:

(А) авионе са више пилота;

(Б) сложене авионе високих перформанси са једним пилотом када кандидат тражи права за операције са више пилота;

(ii) *MCC* обуку;

(iii) *MPL* обуку у основној, средњој и напредној фази, под условом да за основну фазу поседује или је поседовао *FI(A)* или *IRI(A)* сертификат;

5) у случају *TRI* за хеликоптере:

- (i) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера;
  - (ii) *MCC* обуку, под условом да је остварио 350 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова;
- б) у случају *TRI* за ваздухоплове са вертикалним узлетањем:
- (i) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем;
  - (ii) *MCC* обуку.

(б) Права *TRI* укључују права за спровођење *EBT* практичне процене код *EBT* оператера, под условом да инструктор испуњава захтеве из Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 за стандардизацију *EBT* инструктора код тог *EBT* оператера.

### **FCL.910.TRI TRI - Ограничена права**

(а) Опште. Ако је *TRI* обука спроведена само на *FSTDs*, права *TRIs* су ограничена на спровођење обуке на *FSTDs*. Међутим, то ограничење укључује следећа права на спровођење обуке на ваздухоплову:

- 1) *LIFUS*, под условом да је *TRI* обука укључивала обуку наведену у тачки FCL.930.TRI(a)4(i);
- 2) обуку за слетање, под условом да је *TRI* обука укључивала обуку наведену у тачки FCL.930.TRI(a)4(ii); или
- 3) тренажни лет наведен у тачки FCL.060(ц)2), под условом да је *TRI* обука укључивала обуку из става (а)1) или (а)2).

Ограничење на *FSTD* се уклања ако су *TRIs* завршили процену оспособљености на ваздухоплову.

(б) *TRIs* за авионе и за ваздухоплове са вертикалним узлетањем - *TRI(A)* и *TRI(PL)*. Права *TRIs* су ограничена на тип авиона или ваздухоплова са вертикалним узлетањем на којем су спроведена обука и процена оспособљености. Ако није другачије одређено у *OSD*, за проширење права *TRIs* на друге типове, *TRIs* морају да:

- 1) остваре, у периоду од 12 месеци који претходи подношењу захтева, најмање 15 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, на одговарајућем типу ваздухоплова, од чега највише седам сектора може да буде остварено на *FSTD*;
- 2) заврше одговарајуће делове техничке обуке и делове практичне обуке одговарајуће *TRI* обуке;
- 3) положе одговарајуће секције процене оспособљености у складу са тачком FCL.935, у циљу доказивања *FIE* или *TRE* који је квалификован у складу са Главом К овог анекса своје способности да обучавају пилота до нивоа потребног за издавање овлашћења за летење на типу, укључујући спровођење претполетне обуке, обуке након извршеног лета и теоријске обуке.

Права *TRIs* се проширују на друге варијанте у складу са *OSD*, ако *TRIs* заврше одговарајуће делове техничке обуке и делове практичне обуке одговарајуће *TRI* обуке.

(ц) *TRIs* за хеликоптере - *TRI(H)*.

1) Права *TRIs(H)* су ограничена на тип хеликоптера на коме је извршена процена оспособљености за издавање *TRI* сертификата. Ако није другачије одређено у *OSD*, права *TRIs* могу да се прошире на друге типове ако *TRIs*:

- (i) заврше одговарајуће делове техничке обуке и делове практичне обуке одговарајуће *TRI* обуке;
- (ii) остваре, у периоду од 12 месеци који претходи подношењу захтева, најмање десет сати летења на одговарајућем типу хеликоптера, од чега највише пет сати може да буде завршено на *FFS* или *FTD 2/3*; и



(iii) положи одговарајуће секције процене оспособљености у складу са тачком FCL.935 у циљу доказивања *FIE* или *TRE* који је квалификован у складу са Главом К овог анекса своје способности да обучавају пилота до нивоа потребног за издавање овлашћења за летење на типу, укључујући спровођење претполетне обуке, обуке након извршеног лета и теоријске обуке.

Права *TRIs* се проширују на друге варијанте у складу са *OSD*, ако *TRIs* заврше одговарајуће делове техничке обуке и делове практичне обуке одговарајуће *TRI* обуке.

2) Да би проширио права *TRI(H)* на операције са више пилота на истом типу хеликоптера са једним пилотом, ималац мора да има најмање 350 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова или да има најмање 100 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на одређеном типу у последње две године.

3) Пре него што се права *TRI(H)* прошире са хеликоптера са једним пилотом на хеликоптере са више пилота, ималац мора да испуни захтеве из тачке FCL.915.TRI(д)3).

(д) Независно од горенаведених ставова, имаоци *TRI* сертификата који су добили овлашћење за летење на типу у складу са тачком FCL.725(е) стичу права да прошире своја *TRI* права на тај нови тип ваздухоплова.

### **FCL.915.TRI TRI - Предуслови**

Кандидат за *TRI* сертификат мора:

(а) да поседује *CPL*, *MPL* или *ATPL* дозволу пилота на одговарајућој категорији ваздухоплова;

(б) за *TRI(MPA)* сертификат:

1) да је остварио 1.500 сати летења као пилот на авионима са више пилота; и

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 *FFS* који представља тај тип;

(ц) за *TRI(SPA)* сертификат:

1) да је, у току 12 месеци који претходе подношењу захтева, остварио најмање 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, у својству *PIC* на одговарајућем типу авиона, од чега највише 15 сектора може да буде остварено на *FSTD* који представља тај тип; и

2) (i) да је остварио најмање 500 сати летења као пилот на авионима, укључујући 30 сати у својству *PIC* на одговарајућем типу авиона; или

(ii) да поседује или да је поседовао *FI* сертификат за вишемоторне авионе са правима *IR(A)*;

(д) за *TRI(H)*:

1) за *TRI(H)* сертификат за једномоторне хеликоптере са једним пилотом:

(i) да је остварио 250 сати као пилот на хеликоптерима; или

(ii) да поседује *FI(H)* сертификат.

2) за *TRI(H)* сертификат за вишемоторне хеликоптере са једним пилотом:

(i) да је остварио 500 сати као пилот на хеликоптерима, укључујући 100 сати у својству *PIC* на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом; или

(ii) да поседује *FI(H)* сертификат и има 100 сати летења као пилот на вишемоторним хеликоптерима.

3) за *TRI(H)* сертификат за хеликоптере са више пилота, да је остварио 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима и да има, или 350 сати у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова, или 100 сати летења као пилот у операцијама са више пилота на типу за који се тражи *TRI(H)* сертификат;

(е) за *TRI(PL)*:

- 1) да је остварио 1.500 сати летења као пилот на авионима са више пилота, ваздухопловима са вертикалним узлетањем или хеликоптерима са више пилота; и
- 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 остварено на *FFS* који представља тај тип.

### **FCL.930.TRI TRI - Обука**

(а) Обука за *TRI* се спроводи на ваздухоплову само ако *FSTD* није расположив и доступан и обухвата:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) десет сати техничке обуке, укључујући обнову техничког знања, припрему наставних планова и развој инструкторских вештина у учионици/симулатору;
- 3) пет сати практичне обуке на одговарајућем ваздухоплову или *FSTD* који представља тај ваздухоплов за ваздухоплов са једним пилотом и десет сати на ваздухоплову са више пилота или *FSTD* који представља тај ваздухоплов;
- 4) следећу обуку, по потреби:
  - (i) додатну посебну обуку пре спровођења *LIFUS*;
  - (ii) додатну посебну обуку пре спровођења обуке за слетање. Та обука на *FSTD* мора да укључује обуку за процедуре у случају опасности за тај ваздухоплов.

(б) Кандидатима који поседују или су поседовали сертификат инструктора у потпуности се признаје да испуњавају захтев из става (а)1).

(ц) Кандидату за *TRI* сертификат који поседује *SFI* сертификат за одговарајући тип у потпуности се признаје да испуњава захтеве из овог става за издавање *TRI* сертификата који је ограничен на обуку на симулаторима.

### **FCL.935.TRI TRI - Процена оспособљености**

(а) Процена оспособљености за *TRI* за *MPA* и *PL* се спроводи на *FFS*. Ако *FFS* није расположив или доступан, користи се ваздухоплов.

(б) Процена оспособљености за *TRI* за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом и хеликоптере се спроводи на било чему од следећег:

- 1) на расположивом и доступном *FFS*;
- 2) ако *FFS* није расположив или доступан, комбиновањем *FSTDs* и ваздухоплова;
- 3) ако *FSTD* није расположив или доступан, на ваздухоплову.

### **FCL.940.TRI TRI - Продужење важења и обнова**

(а) Продужење важења

1) Авиони

За продужење важења *TRI(A)* сертификата, кандидати морају да, у току 12 месеци који непосредно претходе датуму истицања важења сертификата, испуне најмање два од следећа три услова:

- (i) спроведу један од следећих делова комплетне обуке за овлашћење за летење на типу или обуке за обнову овлашћења: симулаторску сесију од најмање три сата или једну вежбу у ваздуху од најмање један сат, која садржи најмање два полетања и слетања;
- (ii) заврше обуку освежења знања инструктора као *TRI(A)* у *ATO*;

(iii) положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935. Сматра се да кандидати који су испунили услов из тачке FCL.910.TRI(б)3) испуњавају овај захтев.

2) Хеликоптери и ваздухоплови са вертикалним узлетањем

За продужење важења *TRI(H)* или *TRI(PL)* сертификата, кандидати морају да у периоду важења *TRI* сертификата испуне најмање два од следећа три услова:

(i) остваре најмање 50 сати практичне обуке на сваком од типова ваздухоплова за које имају инструкторска права или на *FSTD* који представља те типове, од чега најмање 15 сати мора да буде остварено у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања *TRI* сертификата. У случају *TRI(PL)*, те сате летења морају остварити у улози *TRI* или испитивача на типу (*TRE*), или у улози *SFI* или испитивача на уређајима за симулирано летење (*SFE*). У случају *TRI(H)*, време летења остварено у улози *FIs*, инструктора за инструментално летење (*IRIs*), инструктора на тренажеру (*STIs*) или било ког испитивача, се урачунава за ту сврху;

(ii) заврше обуку освежења знања инструктора као *TRI(H)* или *TRI(PL)*, по потреби, у *ATO*;

(iii) у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања сертификата, положе процену оспособљености у складу са тач. FCL.935, FCL.910.TRI(б)3) или FCL.910.TRI(ц)3), у зависности од случаја.

3) Најмање за свако друго продужење важења *TRI* сертификата, имаоци морају да положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935.

4) Ако *TRIs* имају сертификат за више од једног типа ваздухоплова у оквиру исте категорије, процена оспособљености спроведена на једном од тих типова ваздухоплова се признаје за продужење важења *TRI* сертификата и за друге типове у оквиру исте категорије ваздухоплова, изузев ако није другачије одређено у *OSD*.

5) Специфични захтеви за продужење важења *TRI(H)* сертификата

Сматра се да *TRIs(H)* који поседују и *FI(H)* сертификат за одговарајући тип испуњавају захтеве из става (а). У том случају, *TRI(H)* сертификат важи до датума истицања важења *FI(H)* сертификата.

(б) Обнова

За обнову *TRI* сертификата, кандидати морају да, у току 12 месеци који непосредно претходе подношењу захтева, положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935 и заврше:

1) за авионе:

(i) најмање 30 рутних сектора, укључујући полетања и слетања, на одговарајућем типу авиона, од чега највише 15 сектора може да буде остварено на *FFS*;

(ii) обуку освежења знања инструктора као *TRI* у *ATO*, која мора да обухвати одговарајуће елементе *TRI* обуке;

2) за хеликоптере и ваздухоплове са вертикалним узлетањем:

(i) најмање 10 сати летења, укључујући полетања и слетања, на одговарајућем типу ваздухоплова, од чега највише пет сати може да буде остварено на *FFS* или *FTD 2/3*;

(ii) обуку освежења знања инструктора као *TRI* у *ATO*, која мора да обухвати одговарајуће елементе *TRI* обуке.

3) Ако кандидати поседују сертификат за више од једног типа ваздухоплова унутар исте категорије, процена оспособљености спроведена на једном од тих типова ваздухоплова се признаје за обнову *TRI* сертификата за друге типове у оквиру исте категорије ваздухоплова, изузев ако није другачије одређено у *OSD*.

## ОДЕЉАК 5

### Специфични захтеви за инструктора летења на класи - *CRI*

#### **FCL.905.CRI *CRI* - Права и услови**

(а) Права *CRI* су да обучава за:

- 1) издавање, продужење важења или обнову овлашћења за летење на класи или типу за авионе са једним пилотом, изузев сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, када кандидат тражи права да лети у операцијама са једним пилотом;
- 2) овлашћење за вучу или за акробатско летење за категорију авиона, под условом да *CRI* поседује одговарајуће овлашћење и да је показао способност да подучава за то овлашћење *FI* који је квалификован у складу са FCL.905.FI(и).
- 3) проширење *LAPL(A)* права на другу класу или варијанту авиона.

(б) Права *CRI* су ограничена на класу или тип авиона на коме је извршена процена оспособљености инструктора. Права *CRI* могу да се прошире на друге класе или типове ако *CRI* у току последњих 12 месеци оствари:

- 1) 15 сати летења у својству *PIC* на авионима одговарајуће класе или типа;
- 2) један тренажни лет са десног седишта под надзором другог *CRI* или *FI* који је квалификован за ту класу или тип и који се налази на другом пилотском седишту.

(ба) Права *CRI* су да обучавају за овлашћење за летење на класи и типу авиона са једним пилотом, изузев сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, у операцијама са више пилота, под условом да *CRI* испуњавају било који од следећих услова:

- 1) поседују или су поседовали *TRI* сертификат за авионе са више пилота;
- 2) имају најмање 500 сати летења на авионима у операцијама са више пилота и завршену *MCCI* обуку у складу са тачком FCL.930.MCCI.

(ц) Кандидати за *CRI* за вишемоторне авионе који поседују *CRI* сертификат за једномоторне авионе морају да испуне предуслове за *CRI* утврђене у FCL.915.CRI(а) и захтеве из FCL.930.CRI(а)3) и FCL.935.

#### **FCL.915.CRI *CRI* - Предуслови**

Кандидат за *CRI* сертификат мора да оствари најмање:

(а) за вишемоторне авионе:

- 1) 500 сати летења као пилот на авионима;
- 2) 30 сати летења у својству *PIC* на одговарајућој класи или типу авиона;

(б) за једномоторне авионе:

- 1) 300 сати летења као пилот на авионима;
- 2) 30 сати у својству *PIC* на одговарајућој класи или типу авиона.

#### **FCL.930.CRI *CRI* - Обука**

(а) Обука за *CRI* мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) десет сати техничке обуке, укључујући обнову техничког знања, припрему наставних планова и развој инструкторских вештина у учионици/симулатору;
- 3) пет сати практичне обуке на вишемоторним авионима или *FSTD* који представља ту класу или тип авиона, укључујући најмање три сата на авиону, или најмање три сата практичне обуке на једномоторним авионима, коју пружа *FI(A)* који је квалификован у складу са тачком FCL.905.FI(j).

(б) Кандидатима који поседују или су поседовали сертификат инструктора у потпуности се признаје да испуњавају захтев из става (а)1).

### **FCL.940.CRI CRI - Продужење важења и обнова**

(a) За продужење важења *CRI* сертификата кандидати морају да, у периоду важења *CRI* сертификата, испуне најмање два од следећа три услова:

- 1) да спроведу најмање десет сати практичне обуке као *CRI*. Ако кандидати имају права и за једномоторне и за вишемоторне авионе, ти сати практичне обуке морају да буду једнако подељени на једномоторне и вишемоторне авионе;
- 2) да заврше обуку освежења знања као *CRI* у *ATO* или код надлежног органа;
- 3) да положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935 за вишемоторне или једномоторне авионе, у зависности од тога шта је одговарајуће.

(б) Најмање за свако друго продужење важења *CRI* сертификата имаоци морају да испуне услов из става (а)3).

(ц) Обнова

Ако је истекло важење *CRI* сертификата, његово важење се обнавља ако кандидати у периоду од 12 месеци пре подношења захтева за обнову:

- 1) заврше обуку освежења знања као *CRI* у *ATO* или код надлежног органа;
- 2) положе процену оспособљености као што се захтева у тачки FCL.935.

### **ОДЕЉАК 6**

#### ***Специфични захтеви за инструментално летење - IRI***

### **FCL.905.IRI IRI - Права и услови**

(a) Права *IRIs* су да обучавају за издавање, продужење важења и обнову *BIR* и *IR* на одговарајућој категорији ваздухоплова.

(б) Специфични захтеви за *MPL* обуку. Да би спроводио обуку у основној фази *MPL* обуке *IRI(A)* мора:

- 1) да поседује *IR* за вишемоторне авионе; и
- 2) да има најмање 1.500 сати летења у операцијама са више чланова посаде;
- 3) У случају да је *IRI* већ квалификован за спровођење обуке у оквиру *ATP(A)* или *CPL(A)/IR* интегрисане обуке, захтев из става (б)2) може да буде замењен завршеном обуком предвиђеном у тачки FCL.905.FI(j)3).

### **FCL.915.IRI IRI - Предуслови**

Кандидати за *IRI* сертификат морају да:

(a) у случају *IRI(A)*:

- 1) за спровођење обуке у *FSTDs* током одобрене обуке у *ATO*, да остваре најмање 200 сати летења према *IFR* након издавања *BIR* или *IR*, од чега најмање 50 сати на авионима;
- 2) за спровођење обуке у авиону, да остваре најмање 800 сати летења према *IFR*, од чега најмање 400 сати на авионима;
- 3) за подношење захтева за *IRI(A)* за вишемоторне авионе, да испуњавају услове из тач. FCL.915.CRI(a), FCL.930.CRI и FCL.935;

(б) у случају *IRI(H)*:

- 1) за спровођење обуке у *FSTDs* током одобрене обуке у *ATO*, да остваре најмање 125 сати летења према *IFR* након издавања *IR*, од чега најмање 65 сати инструменталног летења на хеликоптерима;
- 2) за спровођење обуке у хеликоптеру, да остваре најмање 500 сати летења према *IFR*, од чега најмање 250 сати инструменталног летења на хеликоптерима; и
- 3) када траже права да пружају обуку на вишемоторним хеликоптерима, да испуњавају услове из тач. FCL.910.TRI(ц)1) и FCL.915.TRI(д)2);

(ц) Кандидати за *IRI(As)* сертификат морају да остваре најмање 300 сати летења према *IFR*, од чега најмање 100 сати инструменталног летења на ваздушним бродовима.

### **FCL.930.IRI IRI - Обука**

(а) Обука за *IRI* мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) десет сати техничке обуке, укључујући обнову техничког знања, припрему наставних планова и развој инструкторских вештина у учионици;
- 3) (i) за *IRI(A)*, најмање десет сати практичне обуке на авиону, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II*. У случају кандидата који поседују *FI(A)* сертификат, овај број сати се смањује на пет;
- (ii) за *IRI(H)*, најмање десет сати практичне обуке на хеликоптеру, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II/III*. У случају кандидата који поседују *FI(H)* сертификат, овај број сати се смањује на најмање пет;
- (iii) за *IRI(As)*, најмање десет сати практичне обуке на ваздушном броду, *FFS*, *FTD 2/3* или *FPNT II*.

(б) Практичну обуку мора да спроведе *FI* који је квалификован у складу са FCL.905.FI(и).

(ц) Кандидатима који поседују или су поседовали сертификат инструктора у потпуности се признаје да испуњавају захтев из става (а)1).

### **FCL.940.IRI IRI - Продужење важења и обнова**

За продужење важења и обнову сертификата *IRI* имаалац мора да испуни захтеве за продужење важења и обнову *FI* сертификата, у складу са FCL.940.FI.

## ОДЕЉАК 7

### **Специфични захтеви за инструктора летења на уређају за симулирано летење - SFI**

### **FCL.905.SFI SFI - Права и услови**

(а) Права *SFI*s су да спроводе практичну обуку на симулатору, у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова, за:

- 1) продужење важења и обнову *IR*, под условом да поседују или да су поседовали *IR* у одговарајућој категорији ваздухоплова;
- 2) издавање *IR*, под условом да поседују или да су поседовали *IR* у одговарајућој категорији ваздухоплова и да су завршили *IRI* обуку;

(б) Права *SFI*s за авионе са једним пилотом су да спроводе практичну обуку на симулатору за:

- 1) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, ако кандидати захтевају права да лете у операцијама са једним пилотом.

Права *SFI*s за авионе са једним пилотом могу да се прошире на практичну обуку за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота, ако испуњавају било који од следећих услова:

- (i) поседују или су поседовали *TRI* сертификат за авионе са више пилота;
- (ii) имају најмање 500 сати летења на авионима у операцијама са више пилота и завршили су *MCCI* обуку у складу са тачком FCL.930.MCCI;

- 2) основну фазу *MCC* и *MPL* обука, под условом да су права *SFI*s(*SPA*) проширена на операције са више пилота у складу са тачком 1).

(ц) Права *SFI*s за авионе са више пилота су да спроводе практичну обуку на симулатору за:

- 1) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу авиона са више пилота и, ако кандидати захтевају права да лете у операцијама са више пилота, за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом;

- 2) *MCC* обуку;
- 3) основну, средњу и напредну фазу *MPL* обуке, под условом да за основну фазу поседују или су поседовали *FI(A)* или *IRI(A)* сертификат;
- (д) Права *SFI*s за хеликоптере су да спроводе практичну обуку на симулатору за:
  - 1) издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера;
  - 2) *MCC* обуку, под условом да имају најмање 350 сати као пилоти у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова.
- (е) Права *SFI*s укључују права за спровођење *EBT* практичне процене код *EBT* оператера, под условом да инструктор испуњава захтеве из Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 за стандардизацију *EBT* инструктора код тог *EBT* оператера.

#### **FCL.910.SFI SFI - Ограничена права**

Права *SFI*s су ограничена на *FTD 2/3* или *FFS* типа ваздухоплова на коме је спроведена *SFI* обука. Права могу да се прошире на друге *FSTD*s који представљају друге типове исте категорије ваздухоплова, ако имаоци:

- (а) заврше симулаторски део одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу;
- (б) заврше одговарајуће делове техничке обуке и *FSTD* садржај програма практичне обуке одговарајуће обуке за *TRI*;
- (ц) спроведу, у оквиру комплетне обуке за овлашћење за летење на типу, најмање три сата практичне обуке повезане са дужностима *SFI* на одговарајућем типу, под надзором и уз позитивну оцену *TRE* или *SFE* који је квалификован за ту сврху.

Права *SFI* се проширују на друге варијанте у складу са *OSD*, ако *SFI* заврши одговарајуће делове техничке обуке за тип и *FSTD* садржај програма практичне обуке одговарајуће обуке за *TRI*.

#### **FCL.915.SFI SFI - Предуслови**

Кандидат за *SFI* сертификат мора:

- (а) да поседује или да је поседовао *CPL*, *MPL* или *ATPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова;
- (б) да, у току 12 месеци који претходе подношењу захтева, положи проверу стручности за издавање специфичног овлашћења за летење на типу ваздухоплова на *FFS* који представља одговарајући тип; и
- (ц) додатно, за *SFI(A)* за авионе са више пилота или *SFI(PL)*:
  - 1) да има најмање 1.500 сати летења као пилот на авионима са више пилота или авионима са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;
  - 2) да је, у току 12 месеци који претходе подношењу захтева, као пилот или посматрач, остварио најмање:
    - (i) три рутна сектора у пилотској кабини одговарајућег типа ваздухоплова; или
    - (ii) две сесије на симулатору у оквиру практичне обуке на линији које је спровела квалификована летачка посада у пилотској кабини одговарајућег типа ваздухоплова. Ове сесије на симулатору морају да обухвате два лета, у трајању од најмање два сата сваки, између два различита аеродрома, повезани претполетни брифинг и анализу после лета;
- (д) додатно, за *SFI(A)* за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом:
  - 1) да има најмање 500 сати летења у својству *PIC* на авионима са једним пилотом;
  - 2) да поседује или да је поседовао *IR(A)* овлашћење за вишемоторне авионе; и
  - 3) да испуни захтеве из става (ц)2);
- (е) додатно, за *SFI(H)*:

- 1) да је, у току 12 месеци који претходе подношењу захтева, као пилот или посматрач, остварио најмање један сат летења у пилотској кабини одговарајућег типа; и
- 2) у случају хеликоптера са више пилота, да има најмање 1.000 сати летачког искуства као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 350 сати у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова;
- 3) у случају вишемоторних хеликоптера 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) у случају једномоторних хеликоптера са једним пилотом, да је остварио 250 сати као пилот на хеликоптерима;
- 5) у случају хеликоптера са једним пилотом у операцијама са више пилота, да је остварио најмање 350 сати у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова.

### **FCL.930.SFI SFI - Обука**

(а) Обука за *SFI* мора да обухвати:

- 1) *FSTD* садржај одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу;
- 2) одговарајуће делове техничке обуке и *FSTD* садржај програма практичне обуке одговарајуће обуке за *TRI*;
- 3) 25 сати обуке за подучавање и учење.

(б) Кандидату за *SFI* сертификат који поседује *TRI* сертификат за одговарајући тип у потпуности се признаје да испуњава захтеве из овог става.

### **FCL.940.SFI SFI - Продужење важења и обнова**

(а) Продужење важења

За продужење важења *SFI* сертификата кандидати морају да, пре датума истицања важења *SFI* сертификата, испуне најмање два од следећа три захтева:

- 1) да остваре најмање 50 сати као инструктори или испитивачи на *FSTDs*, од чега најмање 15 сати у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења *SFI* сертификата;
- 2) да заврше обуку освежења знања инструктора као *SFI* у *ATO*;
- 3) да положе одговарајуће секције процене оспособљености у складу са тачком FCL.935.

(б) Поред тога, кандидати морају да на *FFS* положе провере стручности за издавање специфичног овлашћења за летење на типовима ваздухоплова који представљају типове за које се права поседују.

(ц) Најмање за свако друго продужење важења *SFI* сертификата имаоци морају да испуне захтев из става (а)3).

(д) Ако *SFI* поседује сертификат за више од једног типа ваздухоплова у оквиру исте категорије, процена оспособљености на једном од тих типова се признаје за продужење важења *SFI* сертификата и на другим типовима које поседује у оквиру исте категорије ваздухоплова, ако није другачије одређено у *OSD*.

(е) Обнова

За обнову *SFI* сертификата кандидати морају да, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева за обнову, испуне све следеће услове:

- 1) заврше обуку освежења знања инструктора као *SFI* у *ATO*;
- 2) положе процену оспособљености у складу са тачком FCL.935;
- 3) положе на *FSTD* практични испит за издавање специфичних овлашћења за летење на типовима ваздухоплова који представљају типове за које се права обнављају.



## ОДЕЉАК 8

### **Специфични захтеви за инструктора за сарадњу вишечлане посаде - МССИ**

#### **FCL.905.МССИ МССИ - Права и услови**

(а) Права МССИ су да спроводи практичну обуку током:

- 1) практичног дела МСС обука, када се он не комбинује са обуком за овлашћење за летење на типу; и
- 2) у случају МССИ(А), основне фазе MPL интегрисане обуке, под условом да поседује или да је поседовао FI(А) или IRI(А) сертификат.

#### **FCL.910.МССИ МССИ - Ограничена права**

Права имаоца МССИ сертификата су ограничена на FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS на коме је спроведена обука за МССИ.

Права могу да се прошире на друге FSTDs који представљају друге типове ваздухоплова, ако ималац заврши практичну део МССИ обуке на том типу FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

#### **FCL.915.МССИ МССИ - Предуслови**

Кандидат за МССИ сертификат мора:

- (а) да поседује или да је поседовао CPL, MPL или ATPL за одговарајућу категорију ваздухоплова;
- (б) да има најмање:
  - 1) у случају авиона, ваздушних бродова и ваздухоплова са вертикалним узлетањем, 1.500 сати летачког искуства као пилот у операцијама са више пилота, од чега најмање 350 сати на одговарајућој категорији ваздухоплова;
  - 2) у случају хеликоптера, 1.000 сати летачког искуства као пилот у операцијама са више пилота, од чега најмање 350 сати на хеликоптерима.

#### **FCL.930.МССИ МССИ - Обука**

(а) Обука за МССИ мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати обуке за подучавање и учење;
- 2) техничку обуку која се односи на тип FSTD на коме кандидат жели да спроводи обуку;
- 3) три сата практичног оспособљавања, које може да буде практична обука или MCC обука на одговарајућем FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, под надзором TRI, SFI или МССИ којег је у ту сврху одредила ATO. Ови сати практичне обуке под надзором морају да обухвате процену оспособљености кандидата, као што је описано у FCL.920.

(б) Кандидатима који поседују или су поседовали FI, TRI, CRI, IRI или SFI сертификат у потпуности се признаје да испуњавају захтев из става (а)1).

#### **FCL.940.МССИ МССИ - Продужење важења и обнова**

(а) За продужење важења МССИ сертификата кандидат мора да испуни захтеве из FCL.930.МССИ(а)3) на одговарајућем типу FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS, унутар последњих 12 месеци периода важења МССИ сертификата.

(б) Обнова. Ако је истекло важење МССИ сертификата, кандидат мора да испуни захтеве из FCL.930.МССИ(а)2) и 3) на одговарајућем типу FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

## ОДЕЉАК 9

### Специфични захтеви за инструктора на тренажеру - *STI*

#### **FCL.905.STI STI - Права и услови**

(а) Права *STI* су да спроводи практичну обуку на симулаторима за одговарајућу категорију ваздухоплова за:

- 1) издавање дозволе;
- 2) издавање, продужење важења или обнову *BIR* и *IR* и овлашћења за летење на класи или типу авиона са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом.

(б) Додатна права за *STI(A)*. Права *STI(A)* укључују практичну обуку на симулаторима током обуке основних летачких вештина у оквиру *MPL* интегрисане обуке.

#### **FCL.910.STI STI - Ограничена права**

Права *STIs* су ограничена на *FSTD* на коме је завршена *STI* обука.

Права се могу проширити на друге *FSTDs* који представљају друге типове ваздухоплова ако, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева, имаоци:

- (а) заврше *FSTD* садржај *CRI* или *TRI* обуке на класи или типу ваздухоплова за које се траже инструкторска права;
- (б) положи, на *FSTD* на коме ће се спроводити практична обука, одговарајућу секцију провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За *STIs(A)* који обучавају само на *BITD*, провера стручности укључује само вежбе које одговарају практичном испиту за издавање *PPL(A)*;

(ц) спроведу на одговарајућој категорији ваздухоплова, у току *CPL*, *IR* или *PPL* обуке или обуке за овлашћење за летење на класи или типу, најмање три сата практичне обуке под надзором *FI*, *CRI(A)*, *IRI* или *TRI* одређеног од стране *ATO* за ту сврху, укључујући најмање један сат практичне обуке под надзором *FIE*.

#### **FCL.915.STI STI - Предуслови**

(а) Кандидати за издавање *STI* сертификата морају да:

- 1) поседују или да су у периоду од три године пре подношења захтева поседовали пилотску дозволу и права инструктора која одговарају обукама које намеравају да спроводе;
- 2) положи, на *FSTD* одговарајућу проверу стручности за овлашћење за летење на класи или типу, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева.

Кандидати за издавање *STI(A)* који желе да спроводе обуку само на *BITDs* морају да заврше само вежбе које одговарају практичном испиту за издавање *PPL(A)*;

(ц) Поред услова утврђених у ставу а), кандидати за издавање *STI(H)* сертификата морају да остваре најмање један сат летења као посматрачи у пилотској кабини одговарајућег типа хеликоптера, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева.

#### **FCL.930.STI STI - Обука**

(а) Обука за *STI* мора да садржи најмање три сата практичне обуке у вези са дужностима *STI* на *FFS*, *FTD 2/3* или *FNPT II/III*, под надзором *FIE*. Овај број сати практичне обуке мора да обухвати процену оспособљености кандидата, како је описано у *FCL.920*.

Кандидати за *STI(A)* који желе да спроводе обуку само на *BITD* морају да заврше практичну обуку на *BITD*.

(б) За кандидате за *STI(H)*, обука мора да обухвати и *FFS* садржај одговарајуће *TRI* обуке.

### **FCL.940.STI STI - Продужење важења и обнова STI сертификата**

#### **(a) Продужење важења**

За продужење важења *STI* сертификата, кандидати морају да, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења *STI* сертификата, испуне све следеће услове:

- 1) спроведу најмање три сата практичне обуке на *FSTD*, као део комплетне *CPL*, *IR* или *PPL* обуке или обуке за овлашћење за летење на класи или типу;
- 2) положи на *FSTD* на коме ће се спроводити практична обука, одговарајуће секције провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За *STIs(A)* који спроводе обуку само на *BITDs*, провера стручности мора да обухвати само вежбе које одговарају практичном испиту за издавање *PPL(A)*.

#### **(б) Обнова**

За обнову *STI* сертификата кандидати морају да, у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева за обнову:

- 1) заврше обуку освежења знања као *STI* у *ATO*;
- 2) положи, на *FSTD* на коме ће се спроводити практична обука, одговарајуће секције провере стручности у складу са Додатком 9 овог анекса за одговарајућу класу или тип ваздухоплова.

За *STI(A)* који спроводи обуку само на *BITDs*, провера стручности мора да обухвати само вежбе које одговарају практичном испиту за издавање *PPL(A)*.

- 3) спроведу на одговарајућој категорији ваздухоплова, у току комплетне *CPL*, *IR* или *PPL* обуке или обуке за овлашћење за летење на класи или типу, најмање три сата практичне обуке под надзором *FI*, *CRI*, *IRI* или *TRI* одређеног од стране *ATO* за ту сврху, укључујући најмање један сат практичне обуке под надзором испитивача инструктора летења (*FIE*).

## ОДЕЉАК 10

### ***Инструктор за летење у планинским пределима - MI***

#### **FCL.905.MI MI - Права и услови**

Права *MI* су да спроводи практичну обуку за издавање овлашћења за летење у планинским пределима.

#### **FCL.915.MI MI - Предуслови**

Кандидат за *MI* мора да:

- (a) поседује *FI*, *CRI* или *TRI* сертификат, са правима за авионе са једним пилотом;
- (б) поседује овлашћење за летење у планинским пределима.

#### **FCL.930.MI MI - Обука**

(a) Обука за *MI* мора да обухвати процену оспособљености кандидата, како је описано у FCL.920.

(б) Пре похађања обуке, кандидати морају да положи проверу у лету пре почетка обуке са *MI* који поседује *FI* сертификат, у циљу процене њиховог искуства и способности да похађају обуку.

#### **FCL.940.MI Важење MI сертификата**

*MI* сертификат важи све док је важећи *FI*, *TRI* или *CRI* сертификат.

## ОДЕЉАК 11

### *Специфични захтеви за инструктора за пробне летове - FTI*

#### **FCL.905.FTI FTI - Права и услови**

(а) Права инструктора за пробне летове (*FTI*) су да спроводи обуку, у оквиру одговарајуће категорије ваздухоплова, за:

- 1) издавање овлашћења за пробне летове категорије 1 или 2, под условом да он/она поседује овлашћење за пробне летове за одговарајућу категорију;
- 2) издавање *FTI* сертификата у оквиру одговарајуће категорије овлашћења за пробне летове, под условом да инструктор има најмање две године искуства у обуци за издавање овлашћења за пробне летове.

(б) Права *FTI* који поседује овлашћење за пробне летове категорије 1 укључује пружање практичне обуке која се односи и на овлашћења за пробне летове категорије 2.

#### **FCL.915.FTI FTI - Предуслови**

Кандидат за *FTI* сертификат мора:

- (а) да поседује овлашћење за пробне летове издато у складу са FCL.820;
- (б) да је остварио најмање 200 сати летења у оквиру пробних летова категорије 1 или 2.

#### **FCL.930.FTI FTI - Обука**

(а) Обука за *FTI* мора да обухвати најмање:

- 1) 25 сати подучавања и учења;
- 2) десет сати техничке обуке, укључујући обнову техничког знања, припрему наставних планова и развој инструкторских вештина у учионици/симулатору;
- 3) пет сати практичне обуке под надзором *FTI* који је квалификован у складу са FCL.905.FTI(б). Ови сати практичне обуке морају да обухвате процену оспособљености кандидата, како је описано у FCL.920.

(б) Признавање:

- 1) Кандидатима који поседују или су поседовали сертификат инструктора у потпуности се признаје да испуњавају захтев из става (а)1).
- 2) Поред тога, кандидатима који поседују или су поседовали *FI* или *TRI* сертификат у одговарајућој категорији ваздухоплова у потпуности се признаје да испуњавају захтеве из става (а)2).

#### **FCL.940.FTI FTI - Продужење важења и обнова**

(а) Продужење важења. За продужење важења *FTI* сертификата кандидат мора да, у периоду важења *FTI* сертификата, испуни један од следећих захтева:

- 1) оствари најмање:
  - (i) 50 сати летења у оквиру пробних летова, од чега најмање 15 сати мора да буде у периоду од 12 месеци који претходи датуму истицања важења *FTI* сертификата; и
  - (ii) пет сати практичне обуке у оквиру пробних летова, унутар 12 месеци који претходе датуму истицања важења *FTI* сертификата; или
- 2) заврши обуку освежења знања као *FTI* у *АТО*. Обука освежења знања мора да се заснива на елементу практичне обуке *FTI* обуке, у складу са FCL.930.FTI(a)3), и да укључи најмање један лет обуке под надзором *FTI* који је квалификован у складу са FCL.905.FTI(б).

(б) Обнова. Ако је важење *FTI* сертификата истекло, кандидат мора да заврши обуку освежења знања као *FTI* у *АТО*. Обука освежења знања мора да буде у складу најмање са захтевом из FCL.930.FTI(a)3).

## ГЛАВА К

### ИСПИТИВАЧИ

#### ОДЕЉАК 1

#### *Заједнички захтеви*

#### **FCL.1000 Сертификати испитивача**

##### (a) Опште

Имаоци сертификата испитивача морају да:

- 1) поседују, ако није другачије одређено у овом анексу, дозволу, овлашћење или сертификат еквивалентне онима за које су овлашћени да спроводе практичне испите, провере стручности или процене оспособљености, као и права да обучавају за њих;
- 2) буду квалификовани да обављају дужности *PIС* у ваздухоплову током практичног испита, провере стручности или процене оспособљености, ако се спроводе на ваздухоплову.

##### (б) Посебни услови:

1) Надлежни орган може да изда посебан сертификат који имаоцу даје права за спровођење практичних испита, провера стручности и процена оспособљености ако усаглашеност са захтевима утврђеним у овој глави није могућа, због увођења:

- (i) новог ваздухоплова у државама чланицама или у флоту оператера;
- (ii) нових обука у овом анексу.

Такав сертификат је ограничен на практичне испите, провере стручности и процене оспособљености потребне за увођење новог типа ваздухоплова или нових обука и његово важење не може, ни у ком случају, да буде дуже од једне године.

2) Имаоци сертификата издатих у складу са ставом (б)1) који желе да поднесу захтев за сертификат испитивача морају да испуне предуслове и захтеве за продужење важења за ту категорију сертификата испитивача.

3) Ако квалификовани испитивач није доступан, надлежни органи могу, за сваки појединачни случај, да овласте инспекторе или испитиваче који не испуњавају одговарајуће захтеве за инструктора, овлашћење за тип или класу као што је наведено у ставу а), за обављање практичних испита, провера стручности и процена оспособљености.

##### (ц) Испити који се спроводе изван територија држава чланица:

1) Одступајући од става (а), у случају практичних испита и провера стручности који се спроводе изван територије за које су државе чланице одговорне према Чикашкој конвенцији, надлежни орган може да изда сертификат испитивача кандидатима који поседују пилотску дозволу која је у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, под условом да ти кандидати:

- (i) поседују најмање дозволу, овлашћење или сертификат еквивалентне онима за које су овлашћени да спроводе практичне испите, провере стручности или процене стручности, и у сваком случају најмање *CPL*;
- (ii) су квалификовани да обављају дужности *PIС* у ваздухоплову током практичног испита или провере стручности који се спроводе на ваздухоплову;
- (iii) испуњавају захтеве утврђене у овој глави за издавање одговарајућег сертификата испитивача; и
- (iv) покажу надлежном органу одговарајући ниво знања европских прописа о ваздухопловној безбедности, како би могли да користе права испитивача у складу са овим анексом.

2) Сертификат из тачке 1) је ограничен на спровођење практичних испита и провера стручности:

- (i) изван територија за које су државе чланице одговорне према Чикашкој конвенцији; и
- (ii) пилота који имају довољно знање језика на коме се испит/провера спроводи.

### **FCL.1005 Ограничење права у случају сукоба интереса**

Испитивачи не могу да спроводе:

- (a) практичне испите или процене оспособљености кандидата за издавање дозволе, овлашћења или сертификата којима су спроводили више од 25 % захтеване практичне обуке за дозволу, овлашћење или сертификат за који се практичан испит или процена оспособљености спроводи; и
- (б) практичне испите, провере стручности или процене оспособљености кад год осећају да њихова објективност може да буде доведена у питање.

### **FCL.1010 Предуслови за испитиваче**

Кандидати за сертификат испитивача морају да докажу:

- (a) одговарајуће знање, искуство и одговарајуће искуство у вези са правима испитивача;
- (б) да нису били подвргнути било каквим санкцијама, укључујући суспензију, ограничење или стављање ван снаге, било које њихове дозволе, овлашћења или сертификата издатих у складу са овим анексом, због неусаглашености са Основном уредбом и правилима за њено извршење, током последње три године.

### **FCL.1015 Стандардизација испитивача**

(a) Кандидат за сертификат испитивача мора да похађа курс стандардизације који спроводи надлежни орган или који спроводи *АТО* по одобрењу надлежног органа.

(б) Курс стандардизације се састоји од теоријске и практичне обуке и мора да обухвати најмање:

- 1) спровођење два практична испита, провере стручности или процене оспособљености за дозволе, овлашћења или сертификате за које кандидат тражи право да их спроводи;
- 2) инструкције о примењивим захтевима у овом делу и одговарајућим захтевима за ваздухопловне операције, спровођењу практичних испита, провера стручности и процена оспособљености, као и њиховој документацији и извештавању;
- 3) брифинг о националним административним процедурама, захтевима за заштиту података о личности, одговорности, осигурању од незгоде и накнадама;
- 4) брифинг о потреби упознавања и примене ставки из тачке 3) приликом спровођења практичних испита, провера стручности или процена оспособљености кандидата за које надлежни орган није исти онај који је издао сертификат испитивача; и
- 5) упутство о томе како добити приступ националним процедурама и захтевима других надлежних органа када је то потребно.

(ц) Имаоци сертификата испитивача не смеју да спроводе практичне испите, провере стручности или процене оспособљености кандидата за које надлежни орган није онај исти који им је издао сертификат испитивача, ако нису упознати са најновијим доступним информацијама које садрже релевантне националне процедуре надлежног органа кандидата.

### **FCL.1020 Процена оспособљености испитивача**

Кандидати за сертификат испитивача морају да докажу своју оспособљеност инспектору надлежног органа или старијем испитивачу којег је за то посебно овластио надлежни орган одговоран за сертификат испитивача, кроз спровођење практичног испита, провере стручности или процене оспособљености у улози испитивача за коју се траже права, укључујући брифинг,

спровођење практичног испита, провере стручности или процене оспособљености, и процену лица са којим је спровео тест, проверу или процену, анализу после лета и попуњавање документације.

### **FCL.1025 Важење, продужење важења и обнова сертификата испитивача**

#### **(a) Важење**

Сертификат испитивача важи три године.

#### **(б) Продужење важења**

За продужење важења сертификата испитивача имаоци морају да испуне следеће услове:

- 1) пре датума истицања важења сертификата, спроведу најмање шест практичних испита, провера стручности, процена оспособљености или фаза процене *EBT* током *EBT* модула из тачке ORO.FC.231 Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012;
- 2) у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења сертификата, заврше семинар освежења знања за испитиваче који је спровео надлежни орган или *ATO* по одобрењу надлежног органа;
- 3) један од практичних испита, провера стручности, процена оспособљености или фаза процене *EBT* који се спроводу у складу са тачком 1) се мора спровести у периоду од 12 месеци који непосредно претходи датуму истицања важења сертификата испитивача и мора:

(i) да буде оцењен од стране инспектора надлежног органа или старијег испитивача посебно овлашћеног за то од надлежног органа који је одговоран за сертификат испитивача; или

(ii) да испуњава захтеве из тачке FCL.1020.

Ако кандидати за продужење важења поседују права за више од једне категорије испитивача, важење свих права испитивача се може продужити ако кандидати испуне услове утврђене у ставу (б)1) и 2) и тачки FCL.1020 за једну од категорија сертификата испитивача које има, уз сагласност надлежног органа.

#### **(ц) Обнова**

Ако је важење сертификата истекло, пре него што наставе са коришћењем права кандидати морају да испуне услове из става (б)2) и тачке FCL.1020 у периоду од 12 месеци који непосредно претходи подношењу захтева за обнову.

(д) Сертификат испитивача ће продужити или обновити важење само ако кандидати докажу континуирану усклађеност са захтевима утврђеним у тач. FCL.1010 и FCL.1030.

### **FCL.1030 Спровођење практичних испита, провера стручности и процена оспособљености**

(a) 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 захтеве у погледу квалификација, обуке и искуства прописане у овом делу за издавање, продужење важења или обнову дозволе, овлашћења или сертификата за који се практичан испит, провера стручности или процена оспособљености спроводи;
- 3) упознају кандидата са последицама пружања непотпуних, нетачних или лажних информација које се односе на њихову обуку и летачко искуство.

(б) Након завршетка практичног испита или провере стручности, испитивач мора да:

- 1) обавести кандидата о резултату испита. У случају да кандидат делимично положи или не положи испит, испитивач мора да обавести кандидата да не може да користи права из овлашћења све док испит не положи у потпуности. Испитивач мора детаљно да упозна

кандидата са било којим захтевом за додатном обуком и да објасни кандидату његово право на жалбу;

2) у случају када кандидат положи проверу стручности или процену оспособљености за продужење важења или обнову, унесе у дозволу или сертификат кандидата нов датум важења овлашћења или сертификата, ако га је за то посебно овластио надлежни орган одговоран за дозволу кандидата;

3) да кандидату потписани извештај са практичног испита или провере стручности и без одлагања достави копије извештаја надлежном органу који је одговоран за дозволу кандидата и надлежном органу који је издао сертификат испитивача. Извештај мора да садржи:

(i) изјаву да је испитивач добио од кандидата информације које се односе на његово/њено искуство и обуку и да је утврдио да су искуство и обука у складу са одговарајућим захтевима из овог дела;

(ii) потврду да су сви потребни маневри и вежбе спроведени, као и информације о усменој провери теоријског знања, када је примењиво. Ако нека тачка није положена, испитивач мора да напише разлоге за такву оцену;

(iii) резултат испита, провере или процене оспособљености;

(iv) изјаву да је испитивач упознат и да је применио националне процедуре и захтеве надлежног органа кандидата, ако надлежни орган одговоран за дозволу кандидата није онај исти који је издао сертификат испитивачу;

(v) копију сертификата испитивача, која садржи обим његових/њених права као испитивача у случају практичних испита, провера стручности или процена оспособљености кандидата за које надлежни орган није онај исти који је издао сертификат испитивачу.

(ц) Испитивачи морају да пет година чувају евиденцију са детаљима свих практичних испита, провера стручности и процена оспособљености које су спровели и њиховим резултатима.

(д) На захтев надлежног органа одговорног за сертификат испитивача или надлежног органа одговорног за дозволу кандидата, испитивачи морају да доставе сву евиденцију и извештаје, као и све друге информације потребне за обављање надзорних активности.

## ОДЕЉАК 2

### *Специфични захтеви за испитиваче у лету - FE*

#### **FCL.1005.FE FE - Права и услови**

(а) *FE(A)*. Права *FE* за авионе су да спроводи:

1) практичне испите за издавање *PPL(A)* и практичне испите и провере стручности за припадајућа овлашћења за летење на класи и типу авиона са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом, под условом да испитивач има најмање 1.000 сати летења као пилот на авионима или *TMGs*, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора;

2) практичне испите за издавање *CPL(A)* и практичне испите и провере стручности за припадајућа овлашћења за летење на класи и типу авиона са једним пилотом, изузев за сложене авионе високих перформанси са једним пилотом, под условом да испитивач има најмање 2.000 сати летења као пилот на авионима или *TMGs*, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора;

3) практичне испите и провере стручности за *LAPL(A)*, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на авионима или *TMGs*, укључујући најмање 100 сати летења у својству инструктора;



4) практичне испите за издавање овлашћења за летење у планинским пределима, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на авионима или *TMGs*, укључујући најмање 500 полетања и слетања у својству инструктора летења на обуци за овлашћење за летење у планинским пределима;

5) провере стручности за продужење важења и обнову *EIRs*, под условом да *FE* има најмање 1.500 сати као пилот на авионима и испуњава захтеве из FCL.1010.IRE(a)2).

(б) *FE(H)*. Права *FE* за хеликоптере су да спроводи:

1) практичне испите за издавање *PPL(H)* и практичне испите и провере стручности за овлашћења за летење на типу једномоторног хеликоптера са једним пилотом уписана у *PPL(H)*, под условом да испитивач има 1.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора;

2) практичне испите за издавање *CPL(H)* и практичне испите и провере стручности за овлашћења за летење на типу једномоторног хеликоптера са једним пилотом уписана у *CPL(H)*, под условом да испитивач има 2.000 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 250 сати летења у својству инструктора;

3) практичне испите и провере стручности за овлашћења за летење на типу вишемоторног хеликоптера са једним пилотом уписана у *PPL(H)* или *CPL(H)*, под условом да испитивач испуњава захтеве из тачке 1) или 2), у зависности шта је примењиво, и има *CPL(H)* или *ATPL(H)* и, ако је примењиво, *IR(H)*;

4) практичне испите и провере стручности за *LAPL(H)*, под условом да испитивач има најмање 500 сати летења као пилот на хеликоптерима, укључујући најмање 150 сати летења у својству инструктора.

(ц) *FE(As)*. Права *FE* за ваздушне бродове су да спроводи практичне испите за издавање *PPL(As)* и *CPL(As)* и практичне испите и провере стручности за припадајућа овлашћења за летење на типу ваздушног брода, под условом да испитивач има 500 сати летења као пилот на ваздушним бродовима, укључујући 100 сати летења у својству инструктора.

### **FCL.1010.FE FE - Предуслови**

Кандидат за *FE* сертификат мора да има:

- *FI* сертификат за одговарајућу категорију ваздухоплова.

## ОДЕЉАК 3

### **Специфични захтеви за испитиваче на типу - TRE**

### **FCL.1005.TRE TRE - Права и услови**

(а) *TRE(A)* и *TRE(PL)*. Права *TRE* за авионе или ваздухоплове са вертикалним узлетањем су да спроводе:

1) практичне испите за прво издавање овлашћења за летење на типу за авионе или ваздухоплове са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;

2) провере стручности за продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу и *IRs*;

3) практичне испите за издавање *ATPL(A)*;

4) практичне испите за издавање *MPL*, под условом да испитивач испуњава захтеве из FCL.925;

5) процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову *TRI* или *SFI* сертификата за одговарајућу категорију ваздухоплова, под условом да су навршили најмање три године као *TRE* и да су прошли посебну обуку за процену оспособљености у складу са тачком FCL.1015(б).

(б) *TRE(H)*. Права *TRE(H)* су да спроводи:

- 1) практичне испите и провере стручности за издавање, продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера;
- 2) провере стручности за продужење важења или обнову *IRs*, под условом да *TRE(H)* има важеће *IR(H)*;
- 3) практичне испите за издавање *ATPL(H)*;
- 4) процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову *TRI(H)* или *SFI(H)* сертификата, под условом да је навршио најмање три године као *TRE* и да је прошао посебну обуку за процену оспособљености у складу са тачком FCL.1015(б).

### **FCL.1010.TRE TRE - Предуслови**

(a) *TRE(A)* и *TRE(PL)*. Кандидати за *TRE* сертификат за авионе и ваздухоплове са вертикалним узлетањем морају да:

- 1) у случају авиона са више пилота или ваздухоплова са вертикалним узлетањем, имају 1.500 сати летења као пилоти 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 авиона високих перформанси са једним пилотом, имају 500 сати летења као пилоти на авионима са једним пилотом, од чега најмање 200 сати летења у својству *PIC*;
- 3) поседују *CPL* или *ATPL* и *TRI* сертификат за одговарајући тип;
- 4) за прво стицање *TRE* сертификата, имају најмање 50 сати летења у својству инструктора као *TRI*, *FI* или *SFI* на одговарајућем типу или *FSTD* који представља тај тип.

(б) *TRE(H)*. Кандидати за *TRE(H)* сертификат морају да:

- 1) поседују *TRI(H)* сертификат или, у случају једномоторних хеликоптера са једним пилотом, важећи *FI(H)* сертификат за одговарајући тип;
- 2) за прво издавање *TRE* сертификата, имају 50 сати летења у својству инструктора као *TRI*, *FI* или *SFI* на одговарајућем типу или *FSTD* који представља тај тип;
- 3) у случају хеликоптера са више пилота, поседују *CPL(H)* или *ATPL(H)* и имају 1.500 сати летења као пилоти на хеликоптерима са више пилота, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;
- 4) у случају вишемоторних хеликоптера са једним пилотом:
  - (i) имају 1.000 сати летења као пилоти на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;
  - (ii) поседују *CPL(H)* или *ATPL(H)* и, ако је примењиво, важеће *IR(H)*;
- 5) у случају једномоторних хеликоптера са једним пилотом:
  - (i) имају 750 сати летења као пилоти на хеликоптерима, од чега најмање 500 сати летења у својству *PIC*;
  - (ii) поседују *CPL(H)* или *ATPL(H)*;
- 6) Пре проширења права *TRE(H)* са операција са једним пилотом на операције са више пилота на истом типу хеликоптера, ималац мора да има:
  - (i) најмање 100 сати летења у операцијама са више пилота на том типу; или
  - (ii) најмање 350 сати летења у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова;
- 7) У случају кандидата за први *TRE* сертификат за вишемоторне хеликоптере са више пилота, услов од 1.500 сати летачког искуства на хеликоптерима са више пилота који се захтева у ставу (б)3) сматраће се испуњеним ако имају 500 сати летења у својству *PIC* на хеликоптеру са више пилота истог типа.

## ОДЕЉАК 4

### *Специфични захтеви за испитивача на класи - CRE*

#### **FCL.1005.CRE CRE - Права**

Права *CRE* су да за авионе са једним пилотом, изузев сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, спроводи:

- (а) практичне испите за издавање овлашћења за летење на класи и типу;
- (б) провере стручности за:
  - 1) продужење важења или обнову овлашћења за летење на класи и типу;
  - 2) продужење важења *IRs*, под условом да је остварио најмање 1.500 сати летења као пилот авиона и најмање 450 сати летења према *IFR*;
  - 3) обнову *IRs*, под условом да испуњава захтеве утврђене у тачки FCL.1010.IRE(a); и
  - 4) продужење важења и обнову *BIRs*, под условом да је *CRE* остварио:
    - (i) 1.500 сати летења као пилот авиона; и
    - (ii) 450 сати летења према *IFR*; и
- (ц) практичне испите за проширење права *LAPL(A)* на другу класу или варијанту авиона.

#### **FCL.1010.CRE CRE - Предуслови**

Кандидати за *CRE* сертификат морају да:

- (а) поседују *CPL(A)*, *MPL(A)* или *ATPL(A)* са правима за авионе са једним пилотом или да су је поседовали и поседују *PPL(A)*;
- (б) поседују *CRI* или *FI* сертификат са инструкторским правима за одговарајућу класу или тип;
- (ц) имају 500 сати летења као пилоти на авионима.

## ОДЕЉАК 5

### *Специфични захтеви за испитивача за инструментално летење - IRE*

#### **FCL.1005.IRE IRE - Права**

Права ималаца сертификата испитивача за инструментално летење (*IRE*) су да спроводе практичне испите за издавање и провере стручности за продужење важења или обнову *BIRs* и *IRs*.

#### **FCL.1010.IRE IRE - Предуслови**

(а) *IRE(A)*

Кандидати за *IRE* сертификат за авионе морају да поседују *IRI(A)* или *FI(A)* сертификат са правима да обучавају за *IR(A)* и да имају:

- 1) 2.000 сати летења као пилоти авиона; и
- 2) 450 сати летења према *IFR*, од чега 250 сати летења мора да буде у својству инструктора.

(б) *IRE(H)*

Кандидати за *IRE* сертификат за хеликоптере морају да поседују *IRI(H)* или *FI(H)* сертификат са правима да обучавају за *IR(H)* и да имају:

- 1) 2.000 сати летења као пилоти хеликоптера; и
- 2) 300 сати инструменталног летења на хеликоптерима, од чега 200 сати летења мора да буде у својству инструктора.

(ц) *IRE(As)*

Кандидати за *IRE* сертификат за ваздушне бродове морају да поседују *IRI(As)* или *FI(As)* сертификат са правима да обучавају за *IR(As)* и да имају:

- 1) 500 сати летења као пилоти ваздушних бродова; и

2) 100 сати инструменталног летења на ваздушним бродовима, од чега 50 сати летења мора да буде у својству инструктора.

## ОДЕЉАК 6

### *Специфични захтеви за испитивача на уређају за симулирано летење - SFE*

#### **FCL.1005.SFE SFE - Права и услови**

(a) *SFE* за авионе (*SFE(A)*) и *SFE* за ваздухоплове са вертикалним узлетањем (*SFE(PL)*)

Права *SFEs* за авионе или ваздухоплове са вертикалним узлетањем су да спроводе на *FFS* или, за процене из тачке 5), на одговарајућем *FSTD*:

- 1) практичне испите и провере стручности за издавање, продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу авиона или ваздухоплову са вертикалним узлетањем, у зависности шта је примењиво;
- 2) провере стручности за продужење важења или обнову *IRs*, ако се комбинују са продужењем важења или обновом овлашћења за летење на типу, под условом да су у току последње године положили проверу стручности за тип ваздухоплова, укључујући овлашћење за инструментално летење;
- 3) практичне испите за издавање *ATPL(A)*;
- 4) практичне испите за издавање *MPL*, под условом да испуњавају захтеве утврђене у тачки *FCL.925*; и
- 5) процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову *SFI* сертификата за одговарајућу категорију ваздухоплова, под условом да су навршили најмање три године као *SFE(A)* и да су прошли посебну обуку за процену оспособљености у складу са тачком *FCL.1015(б)*.

(б) *SFE* за хеликоптере (*SFE(H)*)

Права *SFEs(H)* су да спроводе на *FFS* или, за процене из тачке 4), на одговарајућем *FSTD*:

- 1) практичне испите и провере стручности за издавање, продужење важења и обнову овлашћења за летење на типу;
- 2) провере стручности за продужење важења и обнову *IRs*, ако се те провере комбинују са продужењем важења или обновом овлашћења за летење на типу, под условом да су *SFEs* у току последње године пре провере стручности положили проверу стручности за тип ваздухоплова, укључујући овлашћење за инструментално летење;
- 3) практичне испите за издавање *ATPL(H)*; и
- 4) процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову *SFI(H)* сертификата, под условом да су навршили најмање три године као *SFE(H)* и да су прошли посебну обуку за процену оспособљености у складу са тачком *FCL.1015(б)*.

#### **FCL.1010.SFE SFE - Предуслови**

(a) *SFE(A)*

Кандидати за *SFE(A)* сертификат морају да испуњавају све следеће услове:

- 1) у случају авиона са више пилота:
  - (i) поседују или су поседовали *ATPL(A)* и овлашћење за летење на типу;
  - (ii) поседују *SFI(A)* сертификат за одговарајући тип авиона; и
  - (iii) имају најмање 1.500 сати летења као пилоти на авионима са више пилота;
- 2) у случају сложених авиона високих перформанси са једним пилотом:
  - (i) поседују или су поседовали *CPL(A)* или *ATPL(A)* и овлашћење за летење на типу;
  - (ii) поседују *SFI(A)* сертификат за одговарајућу класу или тип авиона; и
  - (iii) имају најмање 500 сати летења као пилоти на авионима са једним пилотом;

3) за прво издавање *SFE* сертификата, имају најмање 50 сати обуке на симулатору као *TRI(A)* или *SFI(A)* на одговарајућем типу.

(б) *SFE(H)*

Кандидати за *SFE(H)* сертификат морају да испуњавају све следеће услове:

- 1) поседују или су поседовали *ATPL(H)* и овлашћење за летење на типу за одговарајући тип хеликоптера;
- 2) поседују *SFI(H)* сертификат за одговарајући тип хеликоптера;
- 3) у случају хеликоптера са више пилота, имају најмање 1.000 сати летења као пилоти на хеликоптерима са више пилота;
- 4) у случају хеликоптера са једним пилотом у операцијама са више пилота, имају најмање 350 сати летења у операцијама са више пилота на било којој категорији ваздухоплова;
- 5) за прво издавање *SFE* сертификата, имају најмање 50 сати обуке на симулатору као *TRI(H)* или *SFI(H)* на одговарајућем типу.

## ОДЕЉАК 7

### *Специфични захтеви за испитивача инструктора летења - FIE*

#### **FCL.1005.FIE FIE - Права и услови**

(а) *FIE(A)*. Права *FIE* на авионима су да спроводи процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову сертификата за *FI(A)*, *CRI(A)*, *IRI(A)* и *TRI(A)* на авионима са једним пилотом, под условом да поседује одговарајући сертификат инструктора.

(б) *FIE(H)*. Права *FIE* на хеликоптерима су да спроводи процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову сертификата за *FI(H)*, *IRI(H)* и *TRI(H)* на хеликоптерима са једним пилотом, под условом да поседује одговарајући сертификат инструктора.

(ц) *FIE(As)*. Права *FIE* на ваздушним бродовима су да спроводи процене оспособљености за издавање, продужење важења или обнову сертификата инструктора за ваздушне бродове, под условом да поседује одговарајући сертификат инструктора.

#### **FCL.1010.FIE FIE - Предуслови**

(а) *FIE(A)*. Кандидати за *FIE* сертификат за авионе морају да, у случају кандидата који желе да спроводе процене оспособљености:

- 1) поседују одговарајући сертификат инструктора, како је примењиво;
- 2) имају 2.000 сати летења као пилоти на авионима или *TMGs*; и
- 3) имају најмање 100 сати летења у обуци кандидата за стицање сертификата инструктора.

(б) *FIE(H)*. Кандидати за *FIE* сертификат за хеликоптере морају да:

- 1) поседују одговарајући сертификат инструктора, како је примењиво;
- 2) имају 2.000 сати летења као пилоти на хеликоптерима;
- 3) имају најмање 100 сати летења у обуци кандидата за стицање сертификата инструктора.

(ц) *FIE(As)*. Кандидати за *FIE* сертификат за ваздушне бродове морају да:

- 1) имају 500 сати летења као пилоти на ваздушним бродовима;
- 2) имају најмање 20 сати летења у својству инструктора у обуци кандидата за *FI(As)* сертификат;
- 3) поседују одговарајући сертификат инструктора.

## Додатак 1

### Признавање теоријског знања

#### ПРИЗНАВАЊЕ ТЕОРИЈСКОГ ЗНАЊА ЗА ИСТУ ИЛИ ДРУГУ КАТЕГОРИЈУ ВАЗДУХОПЛОВА - ДОПУНСКА ОБУКА И ЗАХТЕВИ У ПОГЛЕДУ ИСПИТА

##### 1. LAPL и PPL

1.1. За издавање *LAPL*, имаоцу *LAPL* за другу категорију ваздухоплова признаје се у потпуности теоријско знање из заједничких предмета који су утврђени у тачки FCL.120(a).

1.2. За издавање *LAPL* или *PPL*, имаоцима *PPL*, *CPL* или *ATPL* за другу категорију ваздухоплова признаје се у потпуности теоријско знање из заједничких предмета који су утврђени у тачки FCL.215(a). Ово признавање се, такође, примењује и на кандидате за *LAPL* или *PPL* који поседују *BPL* издату у складу са Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе (ЕУ) 2018/395 или *SPL* издату у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, изузев што се не признаје предмет „Навигација”.

1.3. За издавање дозволе *PPL*, имаоцу *LAPL* за исту категорију ваздухоплова признају се у потпуности теоријска обука и теоријски испит.

1.4. Одступајући од тачке 1.2, за издавање *LAPL(A)*, ималац *SPL* издате у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе (ЕУ) 2018/1976 са правима да лети *TMGs*, мора да покаже одговарајући ниво теоријског знања за класу једномоторних клипних авиона (копно) у складу са тачком FCL.135.A(a)2).

##### 2. CPL

2.1. Кандидати за издавање *CPL* који поседују *CPL* за другу категорију ваздухоплова морају да заврше одобрену допунску теоријску обуку у *ATO* у складу са разликама утврђеним између *CPL* програма за различите категорије ваздухоплова.

2.2. Кандидати морају да положе теоријске испите како је утврђено у овом анексу (Део-*FCL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова из следећих предмета:

021 - Опште познавање ваздухоплова: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонске групе и Опрема у случају опасности;

022 - Опште познавање ваздухоплова: Инструменти;

032/034 - Перформансе авиона или хеликоптера, у зависности шта је примењиво;

070 - Оперативне процедуре; и

080 - Теорија летења.

2.3. Кандидатима за издавање *CPL* који су положили одговарајуће теоријске испите за *IR* за исту категорију ваздухоплова се признаје теоријско знање из Људских могућности и Метеорологије, изузев ако су завршили *IR* обуку у складу са Додатком 6, Секција Аа, овог анекса (Део-*FCL*).

2.4. Кандидатима за *CPL* који су положили одговарајуће теоријске испите за *IR* или *EIR* за исту категорију ваздухоплова се признаје теоријско знање из предмета: Комуникације.

##### 3. ATPL

3.1. Кандидати за издавање *ATPL* који поседују *ATPL* за другу категорију ваздухоплова морају да заврше одобрену допунску теоријску обуку у *ATO* у складу са разликама утврђеним између *ATPL* програма за различите категорије ваздухоплова.

3.2. Кандидати морају да положе теоријске испите како је утврђено у овом анексу (Део-*FCL*) за одговарајућу категорију ваздухоплова из следећих предмета:

021 - Опште познавање ваздухоплова: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонске групе и Опрема у случају опасности;

022 - Опште познавање ваздухоплова: Инструменти;

032/034 - Перформансе авиона или хеликоптера, у зависности шта је примењиво;  
070 - Оперативне процедуре; и  
080 - Теорија летења.

3.3. Кандидатима за издавање *ATPL(A)* који су положили одговарајуће теоријске испите за *CPL(A)* се признаје теоријско знање из предмета: Комуникације.

3.4. Кандидатима за издавање *ATPL(H)* који су положили одговарајуће теоријске испите за *CPL(H)* се признаје теоријско знање из следећих предмета:

- Ваздухопловни прописи;
- Теорија летења (хеликоптер); и
- Комуникације.

3.5. Кандидатима за издавање *ATPL(A)* који су положили одговарајуће теоријске испите за *IR(A)* се признаје теоријско знање из предмета: Комуникације.

3.6. Кандидатима за издавање *ATPL(H)* са *IR(H)*, који су положили одговарајуће теоријске испите за *CPL(H)* се признаје теоријско знање из следећих предмета:

- Теорија летења (хеликоптер); и
- Комуникације.

#### **4. IR**

4.1. Кандидатима за *IR* или *BIR* који су положили одговарајуће теоријске испите за *CPL* за исту категорију ваздухоплова се признаје теоријско знање из следећих предмета:

- Људске могућности;
- Метеорологија;
- Комуникације.

4.2. Кандидати за издавање *IR(H)* који су положили одговарајуће теоријске испите за *ATPL(H)* *VFR* морају да положе испите из следећих предмета:

- Ваздухопловни прописи;
- Планирање и праћење лета; и
- Радио-навигација.

Додатак 2

Скала процене нивоа знања у - Експертски, напредни и оперативни ниво

НИВО	ИЗГОВОР	СТРУКТУРА	ФОНД РЕЧИ	ТЕЧНОСТ ИЗГОВОРА	РАЗУМЕВАЊЕ	ИНТЕРАКЦИЈА
<b>Експертски (Ниво 6)</b>	Изговор, акценат, ритам и интонација, иако су можда под утицајем првог језика или регионалне варијанте, готово никад не утичу на лакоћу разумевања.	И основне и сложене граматичке структуре и модели реченица су конзистентно добро контролисани.	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.
<b>Напредни (Ниво 5)</b>	Изговор, акценат, ритам и интонација су под утицајем првог језика или регионалне варијанте, ретко 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.
<b>Оперативни (Ниво 4)</b>	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 течној изговору при преласку са увезбаног или уско 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 спорije 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.

Напомена: Иницијални текст Додатка 2 је пребачен у АМС, видети такође Уводно објашњење.



*Додатак 3*  
**Обуке за издавање CPL и ATPL**

1. Овај додатак прописује захтеве за различите врсте обука за издавање *CPL* и *ATPL*, са и без *IR*.
2. Кандидат који жели да пређе у другу *ATO* у току обуке, мора да поднесе захтев надлежном органу за формалну процену додатних сати обуке који су му потребни.

**A. ATP интегрисана обука - Авиони**

**ОПШТЕ**

1. Циљ *ATP(A)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете као копилоти на вишемоторним авионима са више пилота у јавном авио-превозу и да стекну *CPL(A)/IR*.
2. Кандидат који жели да похађа *ATP(A)* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.
3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* признаје се 50 % сати летења које је остварио пре почетка обуке и то до највише 40 сати летачког искуства, или 45 сати ако поседује овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише 20 сати може да буде налет у обуци са инструктором.
4. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *ATPL(A)*;
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење;
  - (ц) *MCC* обуку за рад на авионима са више пилота; и
  - (д) *UPRT* у складу са *FCL.745.A*, изузев ако су кандидати већ завршили ову обуку пре почетка *ATP* интегрисане обуке.
5. Кандидати који нису завршили или нису у могућности да заврше комплетну *ATP(A)* обуку могу да поднесу надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и за *IR*, ако су испуњени одговарајући захтеви.

**ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. *ATP(A)* теоријска обука мора да садржи најмање 750 сати теоријске обуке.
  - 7.1. *MCC* обука мора да садржи најмање 25 сати теоријске обуке и вежби.
  - 7.2. Теоријска обука у оквиру *UPRT* се спроводи у складу са *FCL.745.A*.

**ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

8. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *ATPL(A)*.

**ПРАКТИЧНА ОБУКА**

9. Практична обука, која не обухвата обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи најмање 195 сати, укључујући све тестове напредовања, од чега највише 55 сати за целу обуку може да буде време летења по инструментима на земљи. Од укупно 195 сати, кандидати морају да остваре најмање:
  - (а) 95 сати обуке са инструктором, од чега највише 55 сати може да буде време летења по инструментима на земљи;
  - (б) 70 сати у својству *PIC*, од чега највише 55 сати може да буде у својству *SPIC*. Време летења по инструментима у својству *SPIC* се рачуна као време летења у својству *PIC* највише до 20 сати;
  - (ц) 50 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни *VFR* лет од најмање 540 *km* (300 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања; и

- (д) пет сати летења ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, укључујући најмање:
- 1) један сат маршрутног навигационог летења;
  - 2) пет самосталних полетања; и
  - 3) пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;
- (е) *UPRT* практичну обуку у складу са *FCL.745.A*;
- (ф) 115 сати летења по инструментима, који укључују најмање:
- 1) 20 сати летења у својству *SPIC*;
  - 2) 15 сати *MCC*, за коју могу да се користе *FFS* или *FNPT II*;
  - 3) 50 сати летења по инструментима на обуци, од чега највише:
    - (i) 25 сати летења може да буде време летења по инструментима на земљи на *FNPT I*; или
    - (ii) 40 сати летења може да буде време летења по инструментима на земљи на *FNPT II*, *FTD 2* или *FFS*, од чега највише десет сати може да буде на *FNPT I*.Кандидатима који поседују *BIR* или сертификат о завршеном курсу „Модул основног инструменталног летења”, признаје се највише десет сати летења за потребе испуњавања захтева за обуку по инструментима. Сати летења на *BITD* се не признају;
- (г) пет сати летења на авиону:
- 1) који је сертифициван за превоз најмање четири лица; и
  - 2) који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже практичан испит за *CPL(A)* на једномоторном или на вишемоторном авиону и практичан испит за *IR* на вишемоторном авиону.

### **Б. АТР модуларна обука - Авиони**

1. Кандидати за *ATPL(A)* који су завршили теоријску обуку на модуларном курсу обуке морају да:
- (а) поседују најмање *PPL(A)* која је издата у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, као и да заврше најмање следећи број сати теоријске обуке:
- 1) за кандидате који поседују *PPL(A)*: 650 сати;
  - 2) за кандидате који поседују *CPL(A)*: 400 сати;
  - 3) за кандидате који поседују *IR(A)*: 500 сати;
  - 4) за кандидате који поседују *CPL(A)* и *IR(A)*: 250 сати.

Теоријска обука мора да буде завршена пре него што се приступи практичном испиту за *ATPL(A)*.

### **Ц. CPL/IR интегрисана обука - Авиони**

#### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(A)* и *IR(A)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете на једномоторним или вишемоторним авионима са једним пилотом у јавном авио-превозу и да стекну *CPL(A)/IR*.
2. Кандидат који жели да похађа *CPL(A)/IR* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.
3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* признаје се 50 % сати летења које је остварио пре почетка обуке и то до највише 40 сати летачког искуства, или 45 сати ако поседује овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише 20 сати може да буде налет у обуци са инструктором.
4. Обука мора да садржи:

- (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(A)* и *IR*; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.
5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL/IR(A)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и *IR*, ако су испуњени одговарајући услови.

### ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. *CPL(A)/IR* теоријска обука мора да садржи најмање 500 сати теоријске обуке.

### ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(A)* и *IR*.

### ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука, не укључујући обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи укупно најмање 180 сати, укључујући све тестове напредовања, од чега највише 40 сати за целокупну обуку 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 у својству *PIC*, од чега највише 55 сати може да буде у својству *SPIC*. Време летења по инструментима у својству *SPIC* се рачуна као време летења у својству *PIC* до највише 20 сати;

(ц) 50 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни *VFR* лет од најмање 540 *km* (300 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, који морају да укључе најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем; и

(е) 100 сати летења по инструментима, од чега најмање:

1) 20 сати летења у својству *SPIC*; и

2) 50 сати инструменталног летења на обуци, од чега највише:

(i) 25 сати летења може да буде летење по инструментима на *FNPT I*; или

(ii) 40 сати летења може да буде летење по инструментима на *FNPT II*, *FTD 2* или *FFS*, од чега највише десет сати може да буде спроведено на *FNPT I*.

Кандидатима који поседују *BIR* или сертификат о завршеном курсу „Модул основног инструменталног летења”, признаје се највише десет сати летења за потребе испуњавања захтева за обуку по инструментима. Сати летења на *BITD* се не признају; и

(ф) пет сати летења на авиону који је сертифициван за превоз најмање четири лица и који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

### ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(A)* практичан испит и *IR* практичан испит на вишемоторном или на једномоторном авиону.

### Д. *CPL* интегрисана обука - Авиони

#### ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(A)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(A)*.

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(A)* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.

3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(A)* или *PPL(H)* признаје се 50 % сати летења које је остварио пре почетка обуке и то до највише 40 сати летачког искуства, или 45 сати ако поседује овлашћење за ноћно летење за авион, од чега највише 20 сати може да буде налет у обуци са инструктором.

4. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(A)*; и

(б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL(A)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући услови.

## **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. *CPL(A)* теоријска обука мора да садржи најмање 350 сати обуке.

## **ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(A)*.

## **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

8. Практична обука, не укључујући обуку за овлашћење за летење на типу, мора да садржи укупно најмање 150 сати, укључујући све тестове напредовања, од чега највише пет сати за целокупну обуку 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 у својству *PIC*, од чега највише 55 сати може да буде у својству *SPIC*;

(ц) 20 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући маршрутни *VFR* лет од најмање 540 *km* (300 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења мора да буде изведено ноћу, од чега три сата летења у обуци са инструктором, који морају да укључе најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем;

(е) десет сати обуке за инструментално летење, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на *FNPT I*, *FTD 2*, *FNPT II* или *FFS*. Кандидатима који поседују *BIR* или сертификат о завршеном курсу „Модул основног инструменталног летења”, признаје се највише десет сати летења за потребе испуњавања захтева за обуку по инструментима. Сати летења на *BITD* се не признају;

(ф) пет сати летења на авиону који је сертифициван за превоз најмање четири лица и који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

9. По завршетку практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(A)* практичан испит на једномоторном или вишемоторном авиону.

## **Е. *CPL* модуларна обука - Авиони**

### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(A)* модуларне обуке је да се имаоци *PPL(A)* обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(A)*.

2. Пре започињања *CPL(A)* модуларне обуке кандидат мора да поседује *PPL(A)* издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

3. Пре започињања практичне обуке кандидат мора да:

(а) оствари 150 сати летења; укључујући 50 сати летења у својству *PIC* на авионима, од чега десет летења мора да буде маршрутно.

Изузев у погледу захтева од 50 сати летења у својству *PIC* на авионима, сати летења у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова могу да се урачунају у 150 сати летења на авиону у било ком од следећих случајева:

1) 20 сати на хеликоптерима, ако кандидати поседују *PPL(H)*;

2) 50 сати на хеликоптерима, ако кандидати поседују *CPL(H)*;

3) 10 сати на *TMGs* или једрилицама;

4) 20 сати на ваздушним бродовима, ако кандидати поседују *PPL(As)*;

5) 50 сати на ваздушним бродовима, ако кандидати поседују *CPL(As)*.

(б) испуни предуслове за издавање овлашћења за летење на класи или типу 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)* модуларну обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *АТО*. Теоријска обука се може спровести у *АТО* која спроводи само теоријску обуку.

5. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(A)*; и

(б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.

## ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Одобрена *CPL(A)* теоријска обука мора да садржи најмање 250 сати обуке.

## ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(A)*.

## ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Кандидати који не поседују *IR* морају да имају најмање 25 сати обуке са инструктором, укључујући десет сати инструменталног летења на обуци, од чега највише пет сати обуке може да буде инструментално летење на *BITD*, *FNPT I* или *II*, *FTD 2* или *FFS*.

9. Кандидатима који поседују важеће *IR(A)* признаје се у потпуности налет по инструментима на обуци са инструктором. Кандидатима који поседују важеће *IR(H)* признаје се највише пет сати налета по инструментима на обуци са инструктором, у ком случају најмање најмање пет сати налета по инструментима на обуци са инструктором мора да буде на авиону. Кандидатима који поседују *BIR* или сертификат о завршеном курсу „Модул основног инструменталног летења” признаје се највише десет сати летења за потребе испуњавања захтева за обуку по инструментима.

10.

(а) Кандидати са важећим *IR* морају да имају најмање 15 сати обуке за визуелно летење са инструктором.

(б) Кандидати не поседују овлашћење за ноћно летење авионом морају додатно да остваре најмање пет сати обуке у ноћном летењу, од чега три сата обуке са инструктором, која мора да укључи најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем.

11. Најмање пет сати практичне обуке мора да буде спроведено на авиону који је сертифициован за превоз најмање четири лица и који има променљив корак елисе и увлачећи стајни трап.

## ИСКУСТВО

12. Кандидат за *CPL(A)* мора да оствари најмање 200 сати летења, укључујући најмање:

(а) 100 сати летења у својству *PIC*, од чега 20 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 540 *km* (300 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(б) пет сати летења мора да буде изведено ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, која мора да укључи најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних полетања и пет самосталних слетања са потпуним заустављањем; и

(ц) десет сати обуке за инструментално летење, од чега највише пет сати летења може да буде време летења по инструментима на *FNPT I* или *FNPT II* или *FFS*. Кандидатима који поседују *BIR* или сертификат о завршеном курсу „Модел основног инструменталног летења” признаје се највише десет сати летења за потребе испуњавања захтева за обуку по инструментима. Сати летења на *VITD* се не признају;

(д) шест сати летења мора да буде спроведено на вишемоторном авиону, ако се вишемоторни авион користи на практичном испиту;

(е) сати летења у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова могу да се урачунају у 200 сати летења у следећим случајевима:

(i) 30 сати на хеликоптеру, ако је кандидат поседује *PPL(H)*; или

(ii) 100 сати на хеликоптерима, ако кандидат поседује *CPL(H)*; или

(iii) 30 сати на *TMGs* или једрилицама; или

(iv) 30 сати на ваздушним бродовима, ако кандидат поседује *PPL(As)*; или

(v) 60 сати на ваздушним бродовима, ако кандидат поседује *CPL(As)*.

## ПРАКТИЧАН ИСПИТ

13. По завршетку практичне обуке и испуњењу одговарајућих захтева у погледу искуства, кандидат мора да полаже *CPL(A)* практичан испит на једномоторном или вишемоторном авиону.

### Ф. *ATP/IR* интегрисана обука - Хеликоптери

#### ОПШТЕ

1. Циљ *ATP(H)/IR* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота у јавном авио-превозу и да стекну *CPL(H)/IR*.

2. Кандидат који жели да похађа *ATP(H)/IR* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.

3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(H)* се признаје 50 % одговарајућег искуства, али највише до:

(а) 40 сати, од чега највише 20 сати може да буде обука са инструктором; или

(б) 50 сати, од чега највише 25 сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *ATPL(H)* и *IR*;

(б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење; и

(ц) *MCC* обуку за рад на хеликоптерима са више пилота.

5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *ATP(H)/IR* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и за *IR*, ако су испуњени одговарајући захтеви.

## ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. *ATP(H)/IR* теоријска обука мора да садржи најмање 750 сати обуке.

7. *MCC* обука мора да садржи најмање 25 сати теоријске обуке и вежби.

## ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *ATPL(H)* и *IR*.

## ПРАКТИЧНА ОБУКА

9. Практична обука мора да садржи укупно најмање 195 сати, укључујући све тестове напредовања. Од укупно 195 сати, кандидати морају да заврше најмање:

(a) 140 сати обуке са инструктором, од чега:

1) 75 сати обуке за визуелно летење може укључивати:

(i) 30 сати на *FFS* хеликоптера, нивоа *C/D*; или

(ii) 25 сати на *FTD 2, 3*; или

(iii) 20 сати на *FNPT II/III*; или

(iv) 20 сати на авиону или *TMG*;

2) 50 сати обуке по инструментима може укључивати:

(i) до 20 сати на *FFS* или *FTD 2, 3* или *FNPT II/III* хеликоптера; или

(ii) десет сати најмање на *FNPT I* хеликоптера или на авиону;

3) 15 сати *MCC*, који се могу извести на *FFS* хеликоптера или *FTD 2, 3 (MCC)* или *FNPT II/III (MCC)* хеликоптера.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен за практичну обуку разликује од *FFS* хеликоптера који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање се ограничава временом одређеним за *FNPT II/III* хеликоптера.

(б) 55 сати у својству *PIC*, од чега 40 сати може да буде у својству *SPIC*. Најмање 14 сати самосталног летења се мора остварити дању и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 50 сати маршрутног летења, од чега најмање десет сати маршрутног летења у својству *SPIC*, укључујући маршрутни *VFR* лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења на хеликоптерима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање;

(е) 50 сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући:

(i) десет сати основне инструменталне обуке; и

(ii) 40 сати *IR* обуке, која укључује најмање десет сати на вишемоторном хеликоптеру који је сертификован за *IFR*.

## ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(H)* практичан испит на вишемоторном хеликоптеру и *IR* практичан испит на вишемоторном хеликоптеру који је сертификован за *IFR*, као и да испуни захтеве за *MCC* обуку.

### Г. *ATP* интегрисана обука - Хеликоптери

#### ОПШТЕ

1. Циљ *ATP(H)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете као копилоти на вишемоторним хеликоптерима са више пилота са ограничењем на *VFR* права у јавном авио-превозу и да стекну *CPL(H)*.

2. Кандидат који жели да похађа *ATP(H)* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.

3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(H)* се признаје 50 % одговарајућег искуства, али највише до:

- (а) 40 сати, од чега највише 20 сати може да буде обука са инструктором; или
- (б) 50 сати, од чега највише 25 сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да садржи:

- (а) теоријску обуку до нивоа знања за *ATPL(H)*;
- (б) практичну обуку за визуелно и основно инструментално летење; и
- (ц) *MCC* обуку за рад на хеликоптерима са више пилота.

5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *ATP(H)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући захтеви.

### ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. *ATP(H)* теоријска обука мора да садржи најмање 650 сати обуке.

7. *MCC* обука мора да садржи најмање 20 сати теоријске обуке и вежби.

### ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

8. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *ATPL(H)*.

### ПРАКТИЧНА ОБУКА

9. Практична обука мора да садржи укупно најмање 150 сати, укључујући све тестове напредовања. Од укупно 150 сати, кандидати морају да заврше најмање:

(а) 95 сати обуке са инструктором, од чега:

(i) 75 сати обуке за визуелно летење, која може укључивати:

- 1) 30 сати на *FFS* хеликоптера, нивоа *C/D*; или
- 2) 25 сати на *FTD 2, 3* хеликоптера; или
- 3) 20 сати на *FNPT II/III* хеликоптера; или
- 4) 20 сати на авиону или *TMG*;

(ii) десет сати основне обуке по инструментима може укључивати пет сати на најмање *FNPT I* или на авиону;

(iii) десет сати *MCC*, који се могу извести на хеликоптеру: *FFS* хеликоптера или *FTD 2, 3* (*MCC*) или *FNPT II/III* (*MCC*) хеликоптера.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен за практичну обуку разликује од *FFS* хеликоптера који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање се ограничава временом одређеним за *FNPT II/III* хеликоптера;

(б) 55 сати у својству *PIC*, од чега 40 сати може да буде у својству *SPIC*. Најмање 14 сати самосталног летења се мора остварити дању и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) 50 сати маршрутног летења, од чега најмање десет сати маршрутног летења у својству *SPIC*, укључујући маршрутни *VFR* лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(д) пет сати летења на хеликоптерима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање.

### ПРАКТИЧНИ ИСПИТИ

10. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(H)* практичан испит на вишемоторном хеликоптеру, као и да испуни *MCC* захтеве.



## **Х. АТР модуларна обука - Хеликоптери**

1. Кандидати за *ATPL(H)* који заврше теоријску обуку на модуларном курсу морају да поседују најмање *PPL(H)* и да заврше најмање следећи број сати обуке у периоду од 18 месеци:
  - (а) за кандидате који поседују *PPL(H)* издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције: 550 сати;
  - (б) за кандидате који поседују *CPL(H)*: 300 сати.
2. Кандидати за *ATPL(H)/IR* који заврше теоријску обуку на модуларном курсу морају да поседују најмање *PPL(H)* и да заврше најмање следећи број сати обуке:
  - (а) за кандидате који поседују *PPL(H)*: 650 сати;
  - (б) за кандидате који поседују *CPL(H)*: 400 сати;
  - (ц) за кандидате који поседују *IR(H)*: 500 сати;
  - (д) за кандидате који поседују *CPL(H)* и *IR(H)*: 250 сати.

## **И. CPL/IR интегрисана обука - Хеликоптери**

### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(H)/IR* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете на вишемоторним хеликоптерима са једним пилотом и да стекну *CPL(H)/IR* за вишемоторне хеликоптере.
2. Кандидат који жели да похађа *CPL(H)/IR* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала АТО.
3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(H)* се признаје 50 % одговарајућег искуства, али највише до:
  - (а) 40 сати, од чега највише 20 сати може да буде обука са инструктором; или
  - (б) 50 сати, од чега највише 25 сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.
4. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(H)* и *IR*, и прво овлашћење за летење на типу вишемоторног хеликоптера; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.
5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL(H)/IR* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући захтеви.

### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. *CPL(H)/IR* теоријска обука мора да садржи најмање 500 сати обуке.

### **ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(H)* и *IR*.

### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

8. Практична обука мора да садржи укупно најмање 180 сати, укључујући све тестове напредовања. Од укупно 180 сати, кандидати морају да заврше најмање:
  - (а) 125 сати обуке са инструктором, од чега:
    - (i) 75 сати обуке за визуелно летење, која може укључивати:
      - 1) 30 сати на *FFS* хеликоптера, нивоа *C/D*; или
      - 2) 25 сати на *FTD* хеликоптера 2, 3; или
      - 3) 20 сати на *FNPT II/III* хеликоптера; или
      - 4) 20 сати на авиону или *TMG*;

(ii) 50 сати обуке по инструментима, која може укључивати:

- 1) до 20 сати на *FFS* или *FTD 2,3* или *FNPT II/III* хеликоптера; или
- 2) десет сати најмање на *FNPT I* хеликоптера или на авиону.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен за практичну обуку разликује од *FFS* који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање се ограничава временом одређеним за *FNPT II/III*;

(б) 55 сати у својству *PIC*, од чега 40 сати може да буде у својству *SPIC*. Најмање 14 сати самосталног летења се мора остварити дању и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) десет сати маршрутног летења са инструктором;

(д) десет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(е) пет сати летења на хеликоптерима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање.

(ф) 50 сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући:

(i) десет сати основне инструменталне обуке; и

(ii) 40 сати *IR* обуке, која укључује најмање десет сати на вишемоторном хеликоптеру који је сертификован за *IFR*.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(H)* практичан испит на вишемоторном или једномоторном хеликоптеру и *IR* практичан испит на хеликоптеру који је сертификован за *IFR*.

### **Ј. *CPL* интегрисана обука - Хеликоптери**

#### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(H)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(H)*.

2. Кандидат који жели да похађа *CPL(H)* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.

3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(H)* се признаје 50 % одговарајућег искуства, али највише до:

(а) 40 сати, од чега највише 20 сати може да буде обука са инструктором; или

(б) 50 сати, од чега највише 25 сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење хеликоптером.

4. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(H)*; и

(б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.

5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL(H)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући захтеви.

#### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. Одобрена *CPL(H)* теоријска обука мора да садржи најмање 350 сати обуке или 200 сати ако је кандидат ималац *PPL*.

## ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(H)*.

## ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи укупно најмање 135 сати, укључујући све тестове напредовања, од чега највише до пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења. Од укупно 135 сати, кандидати морају да заврше најмање:

(a) 85 сати обуке са инструктором, од чега:

(i) до 75 сати може да буде обука за визуелно летење и може да укључи:

- 1) 30 сати на *FFS* хеликоптера, нивоа *C/D*; или
- 2) 25 сати на *FTD* хеликоптера 2, 3; или
- 3) 20 сати на *FNPT II/III* хеликоптера; или
- 4) 20 сати на авиону или *TMG*;

(ii) до десет сати може да буде обука по инструментима и може да укључи пет сати најмање на *FNPT I* хеликоптера или на авиону.

Ако се тип хеликоптера који је коришћен за практичну обуку разликује од *FFS* који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање се ограничава временом одређеним за *FNPT II/III*.

(б) 55 сати у својству *PIC*, од чега 35 сати може да буде у својству *SPIC*. Најмање 14 сати самосталног летења се мора остварити дању и један сат самосталног летења ноћу;

(ц) десет сати маршрутног летења са инструктором;

(д) десет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;

(е) пет сати летења на хеликоптерима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање;

(ф) десет сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући најмање пет сати на хеликоптеру.

## ПРАКТИЧАН ИСПИТ

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(H)* практичан испит.

### К. *CPL* модуларна обука - Хеликоптери

#### ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(H)* модуларне обуке је да се имаоци *PPL(H)* обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(H)*.

2. Пре започињања *CPL(H)* модуларне обуке кандидат мора да буде ималац *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

3. Пре започињања практичне обуке кандидат мора:

(а) да има 155 сати летења, укључујући 50 сати летења у својству *PIC* на хеликоптерима, од чега десет сати мора да буде маршрутно летење.

Изузев у погледу захтева од 50 сати у својству *PIC* на хеликоптерима, сати летења у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова се могу урачунати у 155 сати летења хеликоптером у било којем од следећих случајева:

- 1) 20 сати на авионима, ако кандидати имају *PPL(A)*;
- 2) 50 сати на авионима, ако кандидати имају *CPL(A)*;
- 3) 10 сати на *TMGs* или једрилицама;

- 4) 20 сати на ваздушним бродовима, ако кандидати имају *PPL(As)*;
  - 5) 50 сати на ваздушним бродовима, ако кандидати имају *CPL(As)*;
- (б) испуни захтеве из FCL.725 и FCL.720.H, ако се на практичном испиту користи вишемоторни хеликоптер.
4. Кандидат који жели да похађа *CPL(H)* модуларну обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *АТО*. Теоријска обука може да буде спроведена у *АТО* која спроводи само теоријску обуку.
5. Обука мора да садржи:
- (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(H)*; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.

## **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. Одобрена *CPL(H)* теоријска обука мора да садржи најмање 250 сати обуке.

## **ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(H)*.

## **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

8. Кандидати који не поседују *IR* морају да остваре најмање 30 сати обуке са инструктором, од чега:
- (а) 20 сати обуке за визуелно летење, која може да укључи пет сати на *FFS*, *FTD 2,3* или *FNPT II/III* хеликоптера; и
  - (б) десет сати обуке по инструментима, која може да укључи пет сати најмање на *FTD 1*, *FNPT I* или авиону.
9. Кандидатима који поседују важеће *IR(H)* признаје се у потпуности време летења по инструментима са инструктором. Кандидати који поседују важеће *IR(A)* морају да остваре најмање пет сати летења по инструментима са инструктором на хеликоптеру.
10. Кандидати који не поседују овлашћење за ноћно летење хеликоптером морају додатно да остваре најмање пет сати практичне обуке ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање.

## **ИСКУСТВО**

11. Кандидат за *CPL(H)* мора да оствари најмање 185 сати летења, укључујући 50 сати у својству *PIC*, од чега десет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 185 *km* (100 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања.
- Сати летења у својству вође ваздухоплова на другим категоријама ваздухоплова се могу урачунати у 185 сати летења, у следећим случајевима:
- (а) 20 сати на авионима, ако кандидат поседује *PPL(A)*; или
  - (б) 50 сати на авионима, ако је кандидат поседује *CPL(A)*; или
  - (ц) десет сати на *TMGs* или једрилицама; или
  - (д) 20 сати на ваздушним бродовима, ако кандидат поседује *PPL(As)*; или
  - (е) 50 сати на ваздушним бродовима, ако кандидат поседује *CPL(As)*.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

12. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(H)* практичан испит.

## Л. *CPL/IR* интегрисана обука - Ваздушни бродови

### ОПШТЕ

1. Циљ *CPL(As)/IR* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете ваздушним бродовима и да стекну *CPL(As)/IR*.
2. Кандидат који жели да похађа *CPL(As)/IR* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *АТО*.
3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(As)*, *PPL(A)* или *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који је ималац *PPL(As)*, *PPL(A)* или *PPL(H)* признаје се највише:
  - (а) десет сати, од чега највише пет сати може да буде обука са инструктором; или
  - (б) 15 сати, од чега највише седам сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење ваздушним бродовима.
4. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(As)* и *IR*, и прво овлашћење за летење на типу ваздушног брода; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.
5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL/IR(As)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и *IR*, ако су испуњени одговарајући захтеви.

### ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. *CPL(As)/IR* теоријска обука мора да садржи најмање 500 сати обуке.

### ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(As)* и *IR*.

### ПРАКТИЧНА ОБУКА

8. Практична обука мора да садржи укупно најмање 80 сати, укључујући све тестове напредовања. Од укупно 80 сати, кандидат мора да заврши најмање:
  - (а) 60 сати обуке са инструктором, од чега:
    - (i) 30 сати обуке за визуелно летење, која може да укључи:
      - 1) 12 сати на *FFS* ваздушних бродова; или
      - 2) десет сати на *FTD* ваздушних бродова; или
      - 3) осам сати на *FNPT II/III* ваздушних бродова; или
      - 4) осам сати на авиону, хеликоптеру или *TMG*;
    - (ii) 30 сати обуке по инструментима, која може да укључи:
      - 1) највише 12 сати на *FFS*, *FTD* или *FNPT II/III* ваздушних бродова; или
      - 2) шест сати на најмање *FTD 1*, *FNPT I* или авиону.Ако се тип ваздушног брода који је коришћен за практичну обуку разликује од *FFS* који се користио у обуци за визуелно летење, максимално признавање се ограничава на осам сати;
  - (б) 20 сати у својству *PIC*, од чега пет сати може да буде у својству *SPIC*. Најмање 14 сати самосталног летења се мора остварити дању и један сат самосталног летења ноћу;
  - (ц) пет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 90 *km* (50 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;
  - (д) пет сати летења на ваздушним бродовима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање;
  - (е) 30 сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући:

- (i) десет сати основне инструменталне обуке; и
- (ii) 20 сати *IR* обуке, која укључује најмање десет сати на вишемоторном ваздушном броду који је сертификован за *IFR*.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(As)* практичан испит на вишемоторном или једномоторном ваздушном броду и *IR* практичан испит на вишемоторном ваздушном броду који је сертификован за *IFR*.

### **М. *CPL* интегрисана обука - Ваздушни бродови**

#### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(As)* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(As)*.
2. Кандидат који жели да похађа *CPL(As)* интегрисану обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *ATO*.
3. Кандидату се може дозволити да започне обуку као почетник или као ималац *PPL(As)*, *PPL(A)* или *PPL(H)* издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције. Кандидату који поседује *PPL(As)*, *PPL(A)* или *PPL(H)* признаје се највише:
  - (а) десет сати, од чега највише пет сати може да буде обука са инструктором; или
  - (б) 15 сати, од чега највише седам сати може да буде обука са инструктором, ако поседује овлашћење за ноћно летење ваздушним бродовима.
4. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(As)*; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.
5. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *CPL(As)* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима, ако су испуњени одговарајући захтеви.

#### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. Одобрена *CPL(As)* теоријска обука мора да садржи најмање 350 сати обуке или 200 сати ако је кандидат ималац *PPL*.

#### **ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

7. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(As)*.

#### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

8. Практична обука мора да садржи укупно најмање 50 сати, укључујући све тестове напредовања, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења. Од укупно 50 сати, кандидати морају да заврше најмање:
  - (а) 30 сати обуке са инструктором, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на уређају за симулирање летења;
  - (б) 20 сати у својству *PIC*;
  - (ц) пет сати маршрутног летења са инструктором;
  - (д) пет сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 90 *km* (50 *NM*), током којег се морају извести слетања са потпуним заустављањем на два аеродрома која су различита од аеродрома полетања;
  - (е) пет сати летења на ваздушним бродовима се мора обавити ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних школских кругова ноћу. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање;

(ф) десет сати обуке по инструментима са инструктором, укључујући најмање пет сати на ваздушном броду.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

9. По завршетку одговарајуће практичне обуке, кандидат мора да полаже *CPL(As)* практичан испит.

### **Н. *CPL* модуларна обука - Ваздушни бродови**

#### **ОПШТЕ**

1. Циљ *CPL(As)* модуларне обуке је да се имаоци *PPL(As)* обуче до нивоа стручности потребног за издавање *CPL(As)*.
2. Пре започињања *CPL(As)* модуларне обуке, кандидат мора да:
  - (а) поседује *PPL(As)* издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;
  - (б) има 200 сати летења као пилот на ваздушним бродовима, укључујући 100 сати у својству *PIC*, од чега 50 сати маршрутног летења.
3. Кандидат који жели да похађа модуларну *CPL(As)* обуку мора да заврши све фазе обуке у једном континуираном курсу обуке који је организовала *АТО*. Теоријска обука може да буде спроведена у *АТО* која спроводи само теоријску обуку.
4. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *CPL(As)*; и
  - (б) практичну обуку за визуелно и инструментално летење.

#### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

5. Одобрена *CPL(As)* теоријска обука мора да садржи најмање 250 сати обуке.

#### **ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ**

6. Кандидат мора да покаже ниво знања који одговара правима која се дају имаоцу *CPL(As)*.

#### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

7. Кандидати који не поседују *IR* морају да заврше најмање 20 сати обуке са инструктором, од чега:
  - десет сати обуке за визуелно летење, која може да укључи пет сати на *FFS*, *FTD 2* или 3 или *FNPT II/III* ваздушних бродова; и
  - десет сати обуке по инструментима, која може да укључи пет сати најмање на *FTD 1* или *FNPT I* ваздушних бродова или на авиону.
8. Кандидатима који поседују важеће *IR(As)* се у потпуности признаје време летења које је остварено на обуци по инструментима са инструктором. Кандидати који поседују важеће *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 додатно да остваре најмање пет сати практичне обуке ноћу, од чега три сата обуке са инструктором, укључујући најмање један сат маршрутног навигационог летења и пет самосталних ноћних школских кругова. Сваки школски круг мора да укључи полетање и слетање.

#### **ИСКУСТВО**

10. Кандидат за *CPL(As)* мора да оствари најмање 250 сати летења на ваздушним бродовима, укључујући 125 сати у својству *PIC*, од чега 50 сати маршрутног летења у својству *PIC*, укључујући *VFR* маршрутни лет од најмање 90 *km* (50 *NM*), током којег се мора обавити слетање са потпуним заустављањем на одредишном аеродрому.

Сати летења у својству *PIC* на другим категоријама ваздухоплова могу да се урачунају у 185 сати летења, у следећим случајевима:

- (а) 30 сати на авионима или хеликоптерима, ако кандидат поседује *PPL(A)* или *PPL(H)*; или
- (б) 60 сати на авионима или хеликоптерима, ако кандидат поседује *CPL(A)* или *CPL(H)*; или
- (ц) десет сати на *TMGs* или једрилицама; или
- (д) десет сати на балонима.

## **ПРАКТИЧАН ИСПИТ**

11. По завршетку одговарајуће практичне обуке и стицања одговарајућег искуства, кандидат мора да полаже *CPL(As)* практичан испит.

### *Додатак 4*

### **Практичан испит за издавање *CPL***

#### *А. Опште*

1. Кандидат за практичан испит за *CPL* мора да заврши обуку на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту.
2. Кандидат мора да положи све одговарајуће 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 целокупан испит. Ако не положи само једну секцију, мора поново да полаже само ту секцију. Ако не положи било коју секцију поновљеног испита, укључујући оне секције које су положене у претходном покушају, кандидат мора поново да полаже целокупан испит. Све одговарајуће секције практичног испита морају да буду положене унутар шест месеци. Неуспешно полагање свих одговарајућих секција испита из два покушаја, захтеваће додатну обуку.
3. Додатна обука се може захтевати након неуспешног полагања практичног испита. 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 у лету (*FE*) не сматра оправданим, кандидат мора поново да полаже целокупан практичан испит. Ако је испит прекинут из разлога које *FE* сматра оправданим, у следећем лету се проверавају само оне секције испита које нису завршене у претходном лету.
5. Према дискреционој одлуци *FE*, кандидат може само једном да понови било који маневар или процедуру. *FE* може да прекине практичан испит у било којој фази, ако сматра да приказане летачке вештине кандидата захтевају понављање целокупног испита.
6. Од кандидата се мора захтевати да лети ваздухопловом са позиције са које је могуће обавити дужности *PIC* и да обави испит као да ниједан други члан посаде није присутан. Одговорност за лет се одређује у складу са националним прописима.
7. Кандидат мора да укаже *FE* које провере и дужности је обавио, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере морају да буду извршене у складу са листама провере ваздухоплова на коме се испит спроводи. Током претполетне припреме за испит, кандидат је дужан да одреди прорачун за снагу мотора и брзине. Перформансе за полетање, прилаз и слетање мора да прорачуна кандидат у складу са оперативним приручником или приручником за управљање ваздухоплова који се користи.
8. *FE* неће учествовати у управљању ваздухопловом, осим ако је интервенција неопходна из разлога безбедности или да би се избегло неприхватљиво кашњење осталог саобраћаја.



## Б. Садржај практичног испита за издавање CPL - Авиони

1. Авион који се користи за практичан испит мора да испуњава захтеве за авионе за обуку, да буде сертификован за превоз најмање четири лица и да има елису променљивог корака и увлачећи стајни трап.
2. Руту којом ће се летети бира FE и одредиште мора да буде контролисани аеродром. Кандидат је одговоран за планирање лета и мора да осигура да су сва опрема и документација за извршење лета у авиону. Трајање лета мора да буде најмање 90 минута.
3. Кандидат мора да покаже способност да:
  - (а) управља авионом унутар његових ограничења;
  - (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
  - (ц) исправно расуђује и води авион;
  - (д) примењује ваздухопловна знања; и
  - (е) одржава све време контролу над авионом на такав начин да никада није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или маневра.

### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

4. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе авиона који се користи:

Релативна висина		
нормалан лет		± 100 стопа
са симулираним отказом мотора		± 150 стопа
Праћење путање лета према радио-средствима		± 5°
Смер лета		
нормалан лет		± 10°
са симулираним отказом мотора		± 15°
Брзина		
полетање и прилаз		± 5 чворова
сви остали режими лета		± 10 чворова

### САДРЖАЈ ИСПИТА

5. Тачке у секцији 2(ц) и (е)(iv) и комплетне секције 5 и 6 могу да се изведу на *FNPT II* или на *FFS*.

Употреба листа провере авиона, вођење авиона, управљање авионом помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре за спречавање залеђивања/одлеђивање и принципи управљања претњама и грешкама се примењују у свим секцијама.

#### СЕКЦИЈА 1 - ПРЕТПОЛЕТНЕ ОПЕРАЦИЈЕ И ОДЛАЗАК

а	Претполетне операције, укључујући: Планирање лета, Документацију, Одређивање масе и положаја тежишта, Метеоролошку анализу, <i>NOTAMS</i>
б	Преглед авиона и опслуживање
ц	Вожење и полетање

д	Праћење перформанси и тримовање
е	Операције на аеродрому и у школском кругу
ф	Процедура одласка, подешавање висиномера, избегавање судара (осматрање ваздушног простора)
г	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
<b>СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ</b>	
а	Управљање авионом помоћу спољних визуелних оријентира, укључујући праволинијски и хоризонтални лет, пењање, снижавање, осматрање ваздушног простора
б	Лет на критично малим брзинама, укључујући препознавање и вађење из почетне фазе и фазе потпуног губитка узгона
ц	Заокрети, укључујући заокрете у конфигурацији за слетање. Оштри заокрети нагиба 45°
д	Лет на критично великим брзинама, укључујући препознавање и вађење из спиралних понирања
е	Лет искључиво на основу инструмената, укључујући: (i) хоризонтални лет, подешавање конфигурације за крстарење, одржавање смера лета, висине и брзине (ii) заокрете у пењању и снижавању са нагибом 10°-30° (iii) вађење из неправилних положаја (iv) ограничен број инструмената
ф	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
<b>СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ</b>	
а	Управљање авионом помоћу спољних оријентира, укључујући подешавање конфигурације за крстарење у односу на долет/трајање лета
б	Оријентација, читање карата
ц	Висина, брзина и одржавање смера лета, осматрање ваздушног простора
д	Подешавање висиномера. Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
е	Праћење напредовања лета, дневник лета, потрошња горива, процена одступања од задате путање лета и успостављање исправне путање
ф	Осматрање метеоролошких услова, процена развоја метеоролошке ситуације, планирање промене плана лета
г	Лет по задатој путањи лета, одређивање позиције (NDB или VOR), идентификација средстава (лет по инструментима). Примена промењеног плана лета на алтернативни аеродром (визуелни лет)
<b>СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛЕТАЊА</b>	
а	Процедуре доласка, подешавање висиномера, провере, осматрање ваздушног простора
б	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
ц	Продужавање са мале висине
д	Нормално слетање, слетање са бочним ветром (ако су погодни услови)
е	Слетање на кратку стазу
ф	Прилаз и слетање са снагом мотора на реланту (само једномоторни)
г	Слетање без употребе закрилаца
х	Поступци после лета
<b>СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ</b>	
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	Неисправности опреме, укључујући алтернативно извлачење стајног трапа, откази електро-система и кочница
ц	Принудно слетање (симулирано)
д	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
е	Усмена питања
<b>СЕКЦИЈА 6 - СИМУЛИРАНИ АСИМЕТРИЧНИ ЛЕТ И ОДГОВАРАЈУЋЕ ТАЧКЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП</b>	
Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5	
а	Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> )
б	Асиметричан прилаз и продужавање
ц	Асиметричан прилаз и слетање са потпуним заустављањем
д	Гашење мотора и поновно стартовање
е	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре, Вођење авиона
ф	Било која релевантна тачка практичног испита за класу или тип коју одреди <i>FE</i> , укључујући, ако је примењиво: (i) системе авиона, укључујући употребу аутопилота (ii) рад система за одржавање притиска (iii) употребу система за одлеђивање и спречавање залеђивања
г	Усмена питања

### **Ц. Садржај практичног испита за издавање CPL - Хеликоптери**

1. Хеликоптер који се користи за практичан испит мора да испуњава захтеве за хеликоптере за обуку.
2. Подручје и рута којом ће се летети бира *FE*, а сви маневри на малим висинама и током лебдења морају да се изводе на одобреном аеродрому/месту. Руте које се користе за секцију 3 могу да се заврше на аеродрому одласка или на другом аеродрому, а једно од одредишта мора да буде контролисани аеродром. Практичан испит се може спровести у два лета. Укупно трајање лета (летова) мора да буде најмање 90 минута.
3. Кандидат мора да покаже способност да:
  - (а) управља хеликоптером унутар његових ограничења;
  - (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
  - (ц) исправно расуђује и води хеликоптер;
  - (д) примењује ваздухопловна знања; и
  - (е) одржава све време контролу над хеликоптером на такав начин да никада није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или маневра.

### **ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ**

4. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе хеликоптера који се користи:

Релативна висина

нормалан лет

± 100 стопа

са симулираним већим отказима

± 150 стопа

Праћење путање лета према радио-средствима

± 10°

## Смер лета

нормалан лет	$\pm 10^\circ$
са симулираним већим отказима	$\pm 15^\circ$

## Брзина

полетање и прилаз (вишемоторни хеликоптер)	$\pm 5$ чворова
сви остали режими лета	$\pm 10$ чворова

## Померање/заношење у односу на земљу

лебдење под утицајем тла ( <i>I.G.E</i> )	$\pm 3$ стопе
слетање без заношења бочно или уназад	

## САДРЖАЈ ИСПИТА

5. Тачке у секцији 4 могу да се изведу на *FNPT* хеликоптера или на *FFS* хеликоптера. Употреба листа провере хеликоптера, вођење хеликоптера, управљање хеликоптером помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре за спречавање залеђивања и принципи управљања претњама и грешкама, се примењују у свим секцијама.

### СЕКЦИЈА 1 - ПРОВЕРЕ И ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ/ПОСЛЕ ЛЕТА

а	Познавање хеликоптера (нпр. техничка књижица, гориво, маса и положај тежишта, перформансе), планирање лета, документација, <i>NOTAMS</i> , метеоролошки услови
б	Претполетни преглед/поступци, положај и намена делова
ц	Преглед пилотске кабине, процедура стартовања
д	Провера комуникационе и навигационе опреме, избор и подешавање фреквенција
е	Претполетна процедура, <i>R/T</i> процедуре, комуникација/сарадња са <i>ATC</i>
ф	Паркирање, гашење мотора и процедура после лета

### СЕКЦИЈА 2 - МАНЕВРИ ЛЕБДЕЊА, НАПРЕДНО УПРАВЉАЊЕ И ОГРАНИЧЕНИ ТЕРЕНИ

а	Полетање и слетање (узлетање и пристајање)
б	Таксирање, таксирање у лебдењу
ц	Лебдење у месту са чеоним/бочним/леђним ветром
д	Окретање у лебдењу за $360^\circ$ леви и десни (у месту)
е	Померање у лебдењу према напред, бочно и уназад
ф	Симулирани отказ мотора у лебдењу
г	Брзо заустављање уз ветар и низ ветар
х	Слетање на и полетање са терена са нагибом/неприпремљених терена
и	Полетања (различити профили)
ј	Полетање са бочним ветром и низ ветар (ако је изводљиво)
к	Полетање са максималном масом на полетању (стварном или симулираном)
л	Прилази (различити профили)
м	Полетање и слетање са ограниченом снагом
н	Ауторотације ( <i>FE</i> бира две од следећих тачки - основна ауторотација, ауторотација брзином највећег долета, ауторотација на малој брзини, ауторотација са заокретом за $360^\circ$ )
о	Слетање ауторотацијом
п	Извођење принудног слетања поновним успостављањем снаге мотора
q	Провере снаге, техника праћења, техника прилаза и одласка

### СЕКЦИЈА 3 - НАВИГАЦИЈА - ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ

а	Навигација и оријентација на различитим апсолутним/релативним висинама, читање карата
---	---

б	Апсолутна/релативна висина, брзина, одржавање смера лета, осматрање ваздушног простора, подешавање висиномера
ц	Праћење напредовања лета, дневник лета, потрошња горива, дужина остајања у ваздуху, <i>ETA</i> , процена одступања од задате путање лета и успостављање исправне путање, праћење инструмената
д	Осматрање метеоролошких услова, планирање промене плана лета
е	Лет по задатој путањи лета, одређивање позиције ( <i>NDB</i> и/или <i>VOR</i> ), идентификација средстава
ф	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> и придржавање прописа, итд.

#### СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРЕ У ЛЕТУ И МАНЕВРИ ИСКЉУЧИВО НА ОСНОВУ ИНСТРУМЕНАТА

а	Хоризонтални лет, одржавање смера лета, апсолутна/релативна висина и брзина
б	Стандардни заокрети типа 1, са изласком у задати правац, леви и десни заокрети са променом правца за 180° и 360°
ц	Пењање и снижавање, укључујући стандардне заокрете типа 1, са изласком у задати правац
д	Вађење из неправилних положаја
е	Заокрети са нагибом од 30°, леви и десни, са променом правца за 90°

#### СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ (СИМУЛИРАНЕ ГДЕ ЈЕ МОГУЋЕ)

*Напомена 1:* Ако се испит спроводи на вишемоторном хеликоптеру, вежба симулираног отказа мотора, укључујући прилаз и слетање са једним мотором, мора да буде укључена у испит.

*Напомена 2:* *FE* бира 4 тачке од следећих:

а	Неисправности мотора, укључујући квар уређаја за контролу обртаја мотора, залеђивање карбуратора/мотора, уљног система, у зависности од случаја
б	Неисправност горивног система
ц	Неисправност електричног система
д	Неисправност хидрауличног система, укључујући прилаз и слетање са неисправним хидрауличним системом, ако је примењиво
е	Неисправност главног ротора и/или репног ротора (само на <i>FFS</i> или кроз дискусију)
ф	Поступци у случају пожара, укључујући контролу и отклањање дима, ако је примењиво
г	Друге ванредне процедуре и процедуре у случају опасности, као што је наведено у одговарајућем приручнику за управљање ваздухопловом, укључујући за 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> , убрзо након <i>TDP</i> или <i>DPATO</i> ; Слетање са симулираним отказом мотора: - слетање или продужавање 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 издавање CPL - Ваздушни бродови*

1. Ваздушни брод који се користи за практичан испит мора да испуњава захтеве за ваздушне бродове за обуку.
2. Подручје и рута којом ће се летети бира *FE*. Руте које се користе за секцију 3 могу да се заврше на аеродрому одласка или на другом аеродрому, а једно од одредишта мора да буде контролисани

аеродром. Практичан испит се може спровести у два лета. Укупно трајање лета (летова) мора да буде најмање 90 минута.

3. Кандидат мора да покаже способност да:

- (а) управља ваздушним бродом унутар његових ограничења;
- (б) изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- (ц) исправно расуђује и води ваздушни брод;
- (д) примењује ваздухопловна знања; и
- (е) одржава све време контролу над ваздушним бродом на такав начин да никада није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или маневра.

### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

4. Примењују се следећа ограничења, коригована да би се узели у обзир услови турбуленције и квалитети управљања и перформансе ваздушног брода који се користи:

Релативна висина	
нормалан лет	± 100 стопа
са симулираним већим отказима	± 150 стопа
Праћење путање лета према радио-средствима	± 10°
Смер лета	
нормалан лет	± 10°
са симулираним већим отказима	± 15°

### САДРЖАЈ ИСПИТА

5. Тачке у секцијама 5 и 6 могу да се изведу на *FNPT* ваздушног брода или на *FFS* ваздушног брода. Употреба листа провере ваздушног брода, вођење ваздушног брода, управљање ваздушним бродом помоћу спољних визуелних оријентира, процедуре за спречавање залеђивања и принципи управљања претњама и грешкама, се примењују у свим секцијама.

СЕКЦИЈА 1 - ПРЕТПОЛЕТНЕ ОПЕРАЦИЈЕ И ОДЛАЗАК	
а	Претполетне операције, укључујући: Планирање лета, Документацију, Одређивање масе и положаја тежишта, Метеоролошку анализу, <i>NOTAMS</i>
б	Преглед ваздушног брода и опслуживање
ц	Процедура одвезивања са платформе, маневри на земљи и полетање
д	Праћење перформанси и тримовање
е	Операције на аеродрому и у школском кругу
ф	Процедура одласка, подешавање висиномера, избегавање судара (осматрање ваздушног простора)
г	Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ВАЗДУШНИМ БРОДОМ	
а	Управљање ваздушним бродом помоћу спољних визуелних оријентира, укључујући праволинијски и хоризонтални лет, пењање, снижавање, осматрање ваздушног простора
б	Лет на висини притиска
ц	Заокрети
д	Оштра понирања и пењања
е	Лет искључиво на основу инструмената, укључујући:

	(i) хоризонтални лет, одржавање смера лета, висине и брзине (ii) заокрете у пењању и снижавању (iii) вађење из неправилних положаја (iv) ограничен број инструмената
ф	Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре
<b>СЕКЦИЈА 3 - ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ</b>	
а	Управљање ваздушним бродом помоћу спољних визуелних оријентира Разматрање долета/дужине остајања у ваздуху
б	Оријентација, читање карата
ц	Висина, брзина, одржавање смера лета, осматрање ваздушног простора
д	Подешавање висиномера. Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре
е	Праћење напредовања лета, дневник лета, потрошња горива, процена одступања од задате путање лета и успостављање исправне путање
ф	Осматрање метеоролошких услова, процена развоја метеоролошке ситуације, планирање промене плана лета
г	Лет по задатој путањи лета, одређивање позиције ( <i>NDB</i> или <i>VOR</i> ), идентификација средстава (лет по инструментима). Примена промењеног плана лета на алтернативни аеродром (визуелни лет)
<b>СЕКЦИЈА 4 - ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАЗА И СЛЕТАЊА</b>	
а	Процедуре доласка, подешавање висиномера, провере, осматрање ваздушног простора
б	Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре
ц	Продужавање са мале висине
д	Нормално слетање
е	Слетање на кратку стазу
ф	Прилаз и слетање са снагом мотора на реланту (само једномоторни)
г	Слетање без употребе закрилаца
х	Поступци после лета
<b>СЕКЦИЈА 5 - ВАНРЕДНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ</b> 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	Неисправности опреме
ц	Принудно слетање (симулирано)
д	Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре
е	Усмена питања
<b>СЕКЦИЈА 6 - ОДГОВАРАЈУЋЕ ТАЧКЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП</b> Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5	
а	Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> )
б	Прилаз и продужавање са неисправним мотором/моторима
ц	Прилаз и слетање са потпуним заустављањем са неисправним мотором/моторима
д	Неисправности система за одржавање притиска
е	Комуникација/сарадња са <i>АТС</i> , <i>R/T</i> процедуре, Вођење ваздушног брода
ф	Било која релевантна тачка практичног испита за класу или тип коју одреди <i>FE</i> , укључујући, ако је примењиво: (i) системе ваздушних бродова (ii) рад система за одржавање притиска
г	Усмена питања

*Додатак 5*  
**Интегрисана MPL обука**

**ОПШТЕ**

1. Циљ *MPL* интегрисане обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете као копилоти на вишемоторним турбинским авионима са више пилота у јавном авио-превозу у *VFR* и *IFR* условима и да стекну *MPL*.
2. Одобрење за *MPL* обуку може да добије само *ATO* која је део оператера који обавља јавни авио-превоз и која је сертификована у складу са Делом-*ORO* или има посебан уговор са таквим оператером.
3. Кандидат који жели да похађа *MPL* интегрисану обуку мора да заврши све фазе у једном континуираном курсу обуке у *ATO*. Обука се заснива на претходној оспособљености и спроводи се у оперативном окружењу вишечлане посаде.
4. Само кандидати почетници могу да буду примљени на обуку.
5. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *ATPL(A)*;
  - (б) летачку обуку за визуелно и инструментално летење;
  - (ц) *MCC* обуку за рад на авионима са више пилота; и
  - (д) обуку за овлашћење за летење на типу.
6. Кандидат који није завршио или није био у могућности да заврши комплетну *MPL* обуку може да поднесе надлежном органу захтев за теоријски и практичан испит за дозволу са мањим правима и за *IR*, ако су испуњени одговарајући захтеви.

**ТЕОРИЈСКО ЗНАЊЕ**

7. Одобрена *MPL* теоријска обука мора да садржи најмање 750 сати обуке за *ATPL(A)* ниво знања, као и број сати који је потребан за:
  - (а) теоријску обуку за одговарајуће овлашћење за летење на типу, у складу са Главом X; и
  - (б) *UPRT* теоријску обуку у складу са *FCL.745.A*.

**ПРАКТИЧНА ОБУКА**

8. Практична обука мора да садржи укупно најмање 240 сати, укључујући сате у својству *PF* и *PM*, у стварним или симулираним условима, и мора да покрива следеће четири фазе обуке:
  - (а) Фаза 1 - Основне летачке вештине**  
Посебна основна обука на авиону са једним пилотом
  - (б) Фаза 2 - Основна**  
Увођење операција са вишечланом посадом и лета по инструментима
  - (ц) Фаза 3 - Средња**  
Примена вишечланих операција на вишемоторне турбинске авионе сертификоване као авиони високих перформанси у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012
  - (д) Фаза 4 - Напредна**  
Обука за овлашћење за летење на типу у компанијски оријентисаном окружењу.  
*MCC* захтеви морају да буду укључени у одговарајуће горенаведене фазе.  
Обука у асиметричном лету се спроводи на авиону или на *FFS*.
- 8а. Летачко искуство у стварном лету укључује:
  - (а) све захтеве у погледу искуства из Главе X;
  - (б) *UPRT* практичну обуку у складу са *FCL.745.A*;
  - (ц) *UPRT* вежбе на авиону које су повезане са специфичностима одговарајућег типа у складу са *FCL.725.A(ц)*;
  - (д) ноћно летење;
  - (е) лет искључиво на основу инструмената; и



(ф) искуство потребно за постизање одговарајуће способности вођења лета.

9. Свака фаза обуке у програму практичне обуке мора да се састоји од утврђивања знања и од сегмената практичне обуке.

10. Обука мора да укључује континуирани процес процене програма обуке и континуирано процену ученика који прате дати програм. Процена мора да обезбеди:

(а) да оспособљеност и повезана процена одговарају задацима копилота на авиону са више пилота; и

(б) да ученици стекну потребну оспособљеност на прогресиван и задовољавајући начин.

11. Обука мора да укључује најмање 12 полетања и слетања како би се осигурала оспособљеност. Овај број полетања и слетања се може смањити на најмање шест, под условом да пре спровођења обуке АТО и оператер обезбеде да:

(а) постоји процедура за процену захтеваног нивоа оспособљености пилота ученика; и

(б) постоји поступак којим се обезбеђује предузимање корективних мера ако процена током обуке укаже потребу за тим.

Ова полетања и слетања морају да буду извршена под надзором инструктора на авиону за који се издаје овлашћење за летење на типу.

### **НИВО ПРОЦЕНЕ**

12. Кандидат за *MPL* мора да докаже успешност у свих девет јединица оспособљености наведених доле у тачки 13, на напредном нивоу оспособљености који је потребан за рад и интеракцију у својству копилота на вишемоторном турбинском авиону, у визуелним и инструменталним условима. Процена мора да потврди да се контрола над авионом или ситуацијом одржава све време, како би се осигурало успешно извођење процедуре или маневра. Кандидат мора доследно да доказује знање, вештине и ставове неопходне за безбедно извођење операција на одговарајућем типу авиона, у складу са *MPL* критеријумима успешности.

### **ЈЕДИНИЦЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ**

13. Кандидат мора да прикаже оспособљеност у следећих девет јединица оспособљености:

- 1) примена принципа људских могућности, укључујући принципе управљања претњама и грешкама;
- 2) извођење радњи на авиону на земљи;
- 3) извођење полетања;
- 4) извођење пењања;
- 5) извођење крстарења;
- 6) извођење снижавања;
- 7) извођење прилаза;
- 8) извођење слетања; и
- 9) извођење радњи после слетања и после лета.

### **СИМУЛИРАНИ ЛЕТ**

14. Минимални захтеви за *FSTDs*:

(а) Фаза 1 - Основне летачке вештине

*E*-обука и уређаји са делимичним задацима одобрени од стране надлежног органа који имају следеће карактеристике:

- укључују додатну опрему поред оне која се везује за десктоп рачунаре, као што су функционалне реплике квадранта, палица за управљање или *FMS* тастатура, и

- укључују психомоторне активности са одговарајућом применом силе и временом мерења реакције.

(б) Фаза 2 - Основна

*FNTP II MCC* који представља општи вишемоторни турбински авион.

(ц) Фаза 3 - Средња

*FSTD* који представља вишемоторни турбински авион за чије управљање је потребан и копилот и који је квалификован за стандард еквивалентан нивоу *B*, а који додатно поседује:

- визуелни систем кокпита за дан/сумрак/ноћ са минималним видним пољем које сваком пилоту пружа 180° хоризонталне и 40° вертикалне видљивости, и

- симулацију *ATC* окружења.

(д) Фаза 4 - Напредна

*FFS* који је у потпуности еквивалентан нивоу *D* или нивоу *C* са напредним визуелним системом за дан, укључујући симулацију *ATC* окружења.

### Додатак 6

## Модуларне обуке за *IR*

### *A. IR(A) - Модуларна летачка обука*

#### ОПШТЕ

1. Циљ *IR(A)* модуларне летачке обуке је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете авионима према *IFR* и у *IMC* условима. Обука се састоји из два модула, који могу да се похађају одвојено или комбиновано:

(а) Модул основног инструменталног летења

Овај модул се састоји од десет сати обуке по инструментима, од чега највише пет сати може да буде време летења по инструментима на *BITD*, *FNPT I* или *II* или *FFS*. По завршетку Модула основног инструменталног летења кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(б) Модул процедуралног инструменталног летења

Овај модел се састоји од преосталог дела програма обуке за *IR(A)*, 40 сати обуке по инструментима са инструктором на једномоторном авиону или 45 сати обуке по инструментима са инструктором на вишемоторном авиону и теоријске обуке за *IR(A)*.

2. Кандидати за модуларну *IR(A)* обуку морају да буду имаоци *PPL(A)* или *CPL(A)*. Кандидати за Модул процедуралног инструменталног летења који не поседују *CPL(A)*, морају да поседују *BIR* или сертификат о завршеном Модулу основног инструменталног летења.

*ATO* мора да обезбеди да кандидат за обуку за вишемоторни *IR(A)* који није поседовао овлашћење за летење на типу или класи вишемоторних авиона, заврши обуку за вишемоторни авион наведену у Глави X, пре започињања практичне обуке за *IR(A)*.

3. Кандидат који жели да похађа Модул процедуралног инструменталног летења модуларне обуке за *IR(A)* мора да заврши све фазе у једном континуираном одобреном курсу обуке. Пре започињања Модула процедуралног инструменталног летења, *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. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *IR*;

(б) практичну обуку за инструментално летење.

#### ТЕОРИЈСКА ОБУКА

6. Одобрена модуларна обука за *IR(A)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

## ПРАКТИЧНА ОБУКА

7. Обука за једномоторни *IR(A)* мора да садржи најмање 50 сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише 20 сати може да буде време летења по инструментима на *FNPT I* или највише 35 сати на *FFS* или *FNPT II*. Највише десет сати летења по инструментима уместо на *FNPT II* или *FFS*, може да буде спроведено на *FNPT I*.

8. Обука за вишемоторни *IR(A)* мора да садржи најмање 55 сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише 25 сати може да буде време летења по инструментима на *FNPT I* или највише 40 сати на *FFS* или *FNPT II*. Највише десет сати летења по инструментима уместо на *FNPT II* или *FFS*, може да буде спроведено на *FNPT I*. Преостали део обуке у летењу по инструментима мора да укључи најмање 15 сати на вишемоторним авионима.

9. Ималац једномоторног *IR(A)* који поседује овлашћење за летење на класи или типу вишемоторног авиона и који први пут жели да стекне вишемоторни *IR(A)*, мора да заврши обуку у *ATO*, која садржи најмање пет сати обуке у инструменталном летењу на вишемоторним авионима, од чега три сата може да буде на *FFS* или *FNPT II*.

10.1. Имаоцима *CPL(A)*, *BIR* или сертификата о завршеном Модулу основног инструменталног летења признаје се највише до десет сати за потребе укупног налета у обуци који се захтева у горенаведеним ст. 7. или 8.

10.2. Имаоцу *IR(H)* укупан налет у обуци који се захтева у горенаведеним ст. 7. или 8 може да се умањи на десет сати.

10.3. Укупна обука у летењу по инструментима на авиону мора да буде у складу са ст. 7 или 8, у зависности од случаја.

11. До практичног испита за *IR(A)*, летачке вежбе морају да садрже:

(а) Модул основног инструменталног летења: Процедуре и маневри за основни инструментални лет, који покривају најмање:

- основни инструментални лет без спољних визуелних оријентира;
- хоризонтални лет;
- пењање;
- снижавање;
- заокрете у хоризонталном лету, пењању и снижавању;
- инструментални узорак;
- оштри заокрет;
- радио-навигацију;
- вађење из неправилних положаја;
- ограничен број инструмената;
- препознавање и вађење из почетног и потпуног губитка узгона;

(б) Модул процедуралног инструменталног летења:

(i) претполетне процедуре за *IFR* летове, укључујући коришћење приручника за управљање ваздухопловом и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;

(ii) процедуре и маневре за *IFR* операције у нормалним условима, ванредним условима и условима опасности, покривајући најмање:

- прелазак са визуелног на инструментални лет током полетања;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- *IFR* процедуре на рути;
- процедуре чекања;
- инструменталне прилазе до одређених минимума;
- процедуре неуспелог прилаза;
- слетања после инструменталних прилаза, укључујући кружење;

(iii) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;

(iv) ако је потребно, управљање вишемоторним авионом у горенаведеним вежбама, укључујући управљање авионом искључиво на основу инструмената са симулираним отказом једног мотора и гашењем и поновним стартовањем мотора (последња вежба се мора изводити на безбедној висини, осим ако се изводи на *FFS* или *FNPT II*).

#### ***Aa. IR(A) - Модуларна летачка обука заснована на претходној оспособљености***

### **ОПШТЕ**

1. Циљ модуларне летачке обуке засноване на претходној оспособљености је да се имаоци *PPL* или *CPL* обуче за овлашћење за инструментално летење, узимајући у обзир претходну практичну обуку за инструментално летење и искуство. Обука је конципирана тако да обезбеди ниво стручности потребан за летење авионима према *IFR* и у *IMC* условима. Обука се спроводи у *ATO* или се састоји од комбинације инструменталне практичне обуке спроведене од стране *IRI(A)* или *FI(A)* који има право да обучава за *IR* и практичне обуке у *ATO*.

2. Кандидат за модуларну обуку за *IR(A)* заснованој на претходној оспособљености мора да поседује *PPL(A)* или *CPL(A)*.

3. Теоријска обука мора да буде завршена у року од 18 месеци. Практична обука за инструментално летење и практични испит морају да се заврше у року важења положених теоријских испита.

4. Обука мора да садржи:

- (a) теоријску обуку до нивоа знања за *IR(A)*;
- (b) практичну обуку за инструментално летење.

### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

5. Одобрена модуларна обука за *IR(A)* заснована на претходној оспособљености мора да садржи најмање 80 сати теоријске обуке. Теоријска обука може да обухвати обуку на рачунару и елементе електронског учења. Мора се обезбедити минимални број часова у учионици у складу са захтевима *ORA.ATO.305*.

### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

6. Метода стицања *IR(A)* у оквиру ове модуларне обуке се заснива на претходној оспособљености. Међутим, кандидат мора да испуни доленаведене минималне захтеве. За стицање потребне оспособљености може да се захтева додатна обука.

(a) Модуларна обука заснована на претходној оспособљености за једномоторни *IR(A)* мора да садржи најмање 40 сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише десет сати може да буде време летења по инструментима на *FNPT I* или највише 25 сати на *FFS* или *FNPT II*. Највише пет сати летења по инструментима може да буде спроведено на *FNPT I*, уместо на *FNPT II* или *FFS*.

(i) Ако је кандидат:

(A) завршио практичну обуку за инструментално летење са *IRI(A)* или *FI(A)* који има право да врши обуку за *IR*; или

(B) имао претходно искуство инструменталног летења у својству *PIC* на авионима, у складу са овлашћењем које даје право летења према *IFR* и у *IMC* условима, ти сати се могу признати у оквиру горенаведених 40 сати, али највише до 30 сати;

(ii) Ако је кандидат претходно остварио време летења по инструментима са инструктором, изузев оног које је наведено у тачки (a)(i), ти сати се могу признати у оквиру захтеваних 40 сати, али највише до 15 сати.

(iii) У сваком случају, практична обука мора да укључи најмање десет сати летења по инструментима са инструктором на авиону у *ATO*.

- (iv) Укупно трајање практичне обуке за инструментално летење са инструктором не сме да буде мање од 25 сати.
- (б) Модуларна обука заснована на претходној оспособљености за вишемоторни *IR(A)* мора да садржи најмање 45 сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише десет сати може да буде време летења по инструментима на *FNPT I* или највише 30 сати на *FFS* или *FNPT II*. Највише пет сати летења по инструментима може да буде спроведено на *FNPT I*, уместо на *FNPT II* или *FFS*.
  - (i) Ако је кандидат:
    - (А) завршио практичну обуку за инструментално летење са *IRI(A)* или *FI(A)* који има право да врши обуку за *IR*; или
    - (Б) имао претходно искуство инструменталног летења у својству *PIC* на авионима, у складу са овлашћењем које даје право летења према *IFR* и у *IMC* условима, ти сати се могу признати у оквиру горенаведених 45 сати, али највише до 35 сати.
  - (ii) Ако је кандидат претходно остварио време летења по инструментима са инструктором, изузев оног које је наведено у тачки (б)(i), ти сати се могу признати у оквиру захтеваних 45 сати, али највише до 15 сати.
  - (iii) У сваком случају, практична обука мора да укључи најмање десет сати летења по инструментима са инструктором на вишемоторном авиону у *ATO*.
  - (iv) Укупно трајање практичне обуке за инструментално летење са инструктором не сме да буде мање од 25 сати, од чега најмање 15 сати мора да буде на вишемоторном авиону.
- (ц) Да би се одредио број сати који се признаје и утврдиле потребе за обуком, *ATO* мора да изврши улазну процену оспособљености кандидата.
- (д) Завршена практична обука за инструментално летење са *IRI(A)* или *FI(A)*, у складу са тачком (а)(i) или (б)(i), мора да буде документована у посебној евиденцији обуке и потписана од стране инструктора.

7. Практична обука за *IR(A)* у оквиру модуларне обуке засноване на претходној оспособљености мора да садржи:

- (а) процедуре и маневре за основни инструментални лет, који покривају најмање:
  - (i) основни инструментални лет без спољних визуелних оријентира;
  - (ii) хоризонтални лет;
  - (iii) пењање;
  - (iv) снижавање;
  - (v) заокрете у хоризонталном лету, пењању и снижавању;
  - (vi) инструментални узорак;
  - (vii) оштри заокрет;
  - (viii) радио-навигацију;
  - (ix) вађење из неправилних положаја;
  - (x) ограничен број инструмената; и
  - (xi) препознавање и вађење из почетног и потпуног губитка узгона;
- (б) претполетне процедуре за *IFR* летове, укључујући коришћење приручника за управљање ваздухопловом и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;
- (ц) процедуре и маневре за *IFR* операције у нормалним условима, ванредним условима и условима опасности, покривајући најмање:
  - (i) прелазак са визуелног на инструментални лет током полетања;
  - (ii) стандардне инструменталне одласке и доласке;
  - (iii) *IFR* процедуре на рути;
  - (iv) процедуре чекања;
  - (v) инструменталне прилазе до одређених минимума;
  - (vi) процедуре неуспелог прилаза; и

- (vii) слетања после инструменталних прилаза, укључујући кружење;
  - (д) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;
  - (е) ако је потребно, управљање вишемоторним авионом у горенаведеним вежбама, укључујући:
    - (i) управљање авионом искључиво на основу инструмената са симулираним отказом једног мотора;
    - (ii) гашење и поновно стартовање мотора (изводи се на безбедној висини, осим ако се изводи на *FFS* или *FNPT II*).
8. Кандидатима за *IR(A)* на модуларној обуци заснованој на претходној оспособљености, који поседују Део-*FCL PPL* или *CPL* и важеће *IR(A)* које је издала трећа држава у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке Конвенције, у потпуности се могу признати захтеви у погледу обуке из става 4. Да би му се издало *IR(A)*, кандидат мора да:
- (а) положи практични испит за *IR(A)* у складу са Додатком 7;
  - (б) покаже испитивачу током практичног испита да поседује одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловних прописа, метеорологије и перформанси и планирања лета (*IR*); и
  - (ц) има искуство од најмање 50 сати летења по *IFR* у својству *PIC* на авионима.
9. Кандидатима за *IR(A)* на модуларној обуци заснованој на претходној оспособљености, који поседују *BIR* у складу са тачком *FCL.835* и који су остварили најмање десет сати летења по инструментима са инструктором у *ATO*, могу се признати захтеви у погледу обуке из става 4, под условом да су све теме обуке заснованој на претходној оспособљености за инструментално летење укључене у обуку за *BIR* и да су процењене од стране *ATO* који спроводи модуларни курс летачке обуке засноване на претходној оспособљености.
10. Кандидати за *IR(A)* на модуларној обуци заснованој на претходној оспособљености који поседују *BIR* и имају искуство од најмање 50 сати летења по *IFR* у својству *PIC* на авионима, морају да:
- (а) у *ATO*:
    - (i) буду процењени да имају прихватљив ниво теоријског знања за инструментално летење на основу претходне оспособљености;
    - (ii) заврше одговарајућу практичну обуку ради проширења *IFR* права у складу са *FCL.605.IR(a)*;
  - (б) након испуњења захтева под (а):
    - (i) положи практични испит за *IR(A)* у складу са Додатком 7;
    - (ii) током практичног испита усмено докажу испитивачу да поседују одговарајући ниво теоријског знања из ваздухопловних прописа, метеорологије и перформанси и планирања лета.

## **УЛАЗНА ПРОЦЕНА**

11. Садржај и трајање улазне процене одређује *ATO* на основу претходног искуства кандидата у инструменталном летењу.

## **ВИШЕМОТОРНИ АВИОНИ**

12. Ималац једномоторног *IR(A)* који поседује овлашћење за летење на класи или типу вишемоторног авиона и који први пут жели да стекне вишемоторни *IR(A)*, мора да заврши обуку у *ATO*, која садржи најмање пет сати обуке у инструменталном летењу на вишемоторним авионима, од чега три сата може да буде на *FFS* или *FNPT II* и мора да положи практичан испит.

## **Б. IR(H) - Модуларна летачка обука**

### **ОПШТЕ**

1. Циљ модуларне летачке обуке за *IR(H)* је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете хеликоптерима према *IFR* и у *IMC* условима.
2. Кандидат за модуларну обуку за *IR(H)* мора да поседује *PPL(H)* или *CPL(H)* или *ATPL(H)*. Пре започињања фазе *IR(H)* обуке на ваздухоплову, кандидат мора да поседује овлашћење за летење на типу хеликоптера који ће се користити на практичном испиту за *IR(H)* или да је завршио одобрену обуку за овлашћење за летење на том типу. Кандидат мора да поседује сертификат о успешном завршетку *MCC*, ако се практични испит спроводи у условима летења са више пилота.
3. Кандидат који жели да похађа *IR(H)* модуларну обуку мора да заврши све фазе у једном континуираном одобреном курсу обуке.
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. Обука мора да садржи:
  - (а) теоријску обуку до нивоа знања за *IR*;
  - (б) практичну обуку за инструментално летење.

### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. Одобрена модуларна обука за *IR(H)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

7. Обука за *IR(H)* мора да садржи најмање 55 сати летења по инструментима са инструктором, од чега:
  - (а) до 20 сати може да буде летење по инструментима на *FNPT I (H)* или (*A*). Ових 20 сати обуке на *FNPT I (H)* или (*A*) се може заменити са 20 сати обуке за *IR(H)* на авиону који је одобрен за ову обуку; или
  - (б) до 40 сати може да буде летење по инструментима на *FTD 2/3*, *FNPT II/III* или *FFS* хеликоптера.Практична обука за инструментално летење мора да укључи најмање десет сати на хеликоптеру који је сертификован за *IFR*.
  - 8.1. Имаоцима *ATPL(H)* се умањује теоријска обука за 50 сати.
  - 8.2. Имаоцу *IR(A)* се може умањити захтевана обука на десет сати.
  - 8.3. Имаоцу *PPL(H)* са овлашћењем за ноћно летење хеликоптером или *CPL(H)* може да се умањи укупно захтевана обука у инструменталном летењу са инструктором за пет сати.
9. Летачке вежбе до практичног испита за *IR(H)* морају да садрже:
  - (а) претполетне процедуре за *IFR* летове, укључујући коришћење приручника за управљање ваздухопловом и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;
  - (б) процедуре и маневре за *IFR* операције у нормалним условима, ванредним условима и условима опасности, покривајући најмање:
    - прелазак са визуелног на инструментални лет током полетања;
    - стандардне инструменталне одласке и доласке;
    - *IFR* процедуре на рути;
    - процедуре чекања;
    - инструменталне прилазе до одређених минимума;
    - процедуре неуспелог прилаза;
    - слетања после инструменталних прилаза, укључујући кружење;
  - (ц) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;

(д) ако је потребно, управљање вишемоторним хеликоптером у горенаведеним вежбама, укључујући управљање хеликоптером искључиво на основу инструмената са симулираним отказом једног мотора и гашењем и поновним стартовањем мотора (последња вежба се изводи на *FFS* или *FNPT II* или *FTD 2/3*).

## **Ц. *IR(As)* - Модуларна летачка обука**

### **ОПШТЕ**

1. Циљ модуларне летачке обуке за *IR(As)* је да се пилоти обуче до нивоа стручности потребног да лете ваздушним бродовима према *IFR* и у *IMC* условима. Обука се састоји из два модула који могу да се похађају одвојено или комбиновано:

(а) Модул основног инструменталног летења

Овај модул се састоји од десет сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише пет сати може да буде летење по инструментима на *BITD*, *FNPT I* или *II* или *FFS*. По завршетку Модула основног инструменталног летења кандидату се издаје сертификат о завршеној обуци.

(б) Модул процедуралног инструменталног летења

Овај модул се састоји од преосталог дела програма обуке за *IR(As)*, 25 сати летења по инструментима са инструктором и теоријске обуке за *IR(As)*.

2. Кандидат за модуларну *IR(As)* обуку мора да поседује *PPL(As)*, укључујући право да лети ноћу, или *CPL(As)*. Кандидат за Модул процедуралног инструменталног летења који не поседује *CPL(As)*, мора да поседује сертификат о завршеном Модулу основног инструменталног летења.

3. Кандидат који жели да похађа Модул процедуралног инструменталног летења модуларне обуке за *IR(As)* мора да заврши све фазе у једном континуираном одобреном курсу обуке. Пре започињања Модула процедуралног инструменталног летења, *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 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. Обука мора да садржи:

(а) теоријску обуку до нивоа знања за *IR*;

(б) практичну обуку за инструментално летење.

### **ТЕОРИЈСКА ОБУКА**

6. Одобрена модуларна обука за *IR(As)* мора да садржи најмање 150 сати теоријске обуке.

### **ПРАКТИЧНА ОБУКА**

7. Обука за *IR(As)* мора да садржи најмање 35 сати летења по инструментима са инструктором, од чега највише 15 сати може да буде летење по инструментима на *FNPT I* или највише 20 сати на *FFS* или *FNPT II*. Највише пет сати летења по инструментима може да буде спроведено на *FNPT I*, уместо на *FNPT II* или *FFS*.

8. Ималац *CPL(As)* или сертификата о завршеном Модулу основног инструменталног летења може да има укупан број сати обуке који се захтева у ставу 7. умањен за десет сати. Укупна практична обука за инструментално летење на ваздушном броду мора да буде у складу са ставом 7.

9. Ако је кандидат ималац *IR* за другу категорију ваздухоплова, укупно захтевана практична обука може да се умањи за десет сати на ваздушним бродовима.

10. До практичног испита за *IR(As)*, летачке вежбе морају да садрже:

(а) Модул основног инструменталног летења:



Процедуре и маневри за основни инструментални лет, који покривају најмање:

- основни инструментални лет без спољних визуелних оријентира;
- хоризонтални лет;
- пењање;
- снижавање;
- заокрете у хоризонталном лету, пењању и снижавању;
- инструментални узорак;
- оштри заокрет;
- радио-навигацију;
- вађење из неправилних положаја;
- ограничен број инструмената;

(б) Модул процедуралног инструменталног летења:

(i) претполетне процедуре за *IFR* летове, укључујући коришћење приручника за управљање ваздухопловом и одговарајућих докумената служби контроле летења у припреми *IFR* плана лета;

(ii) процедуре и маневре за *IFR* операције у нормалним условима, ванредним условима и условима опасности, покривајући најмање:

- прелазак са визуелног на инструментални лет током полетања;
- стандардне инструменталне одласке и доласке;
- *IFR* процедуре на рути;
- процедуре чекања;
- инструменталне прилазе до одређених минимума;
- процедуре неуспелог прилаза;
- слетања после инструменталних прилаза, укључујући кружење;

(iii) маневре у току лета и одређене карактеристике лета;

(iv) управљање ваздушним бродом у горенаведеним вежбама, укључујући управљање ваздушним бродом искључиво на основу инструмената са симулираним отказом једног мотора и гашењем и поновним стартовањем мотора (последња вежба се изводи на безбедној висини, осим ако се спроводи на *FFS* или *FNPT II*).

#### Додатак 7

#### Практичан испит за *BIR* и *IR*

1. Кандидати морају да се обучавају на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту и који мора да буде одговарајуће опремљен за потребе обуке и испитивања.
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 целокупан испит. Ако кандидат не положи једну секцију практичног испита, он мора поново да полаже само ту секцију. Ако не положи било коју секцију поновљеног испита, укључујући оне секције које су положене у претходном покушају, кандидат мора поново да полаже целокупан испит. Кандидат мора да положи све релевантне секције практичног испита у року од шест месеци. Неуспело полагање свих релевантних секција испита из два покушаја ће захтевати додатну обуку.
3. Ако кандидат није положио практичан испит, може се захтевати додатна обука. Не постоји ограничење броја покушаја полагања практичног испита.

#### СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА

4. Испит је намењен да симулира реалан лет. Испитивач бира руту којом ће се летети. Битан елемент је способност кандидата да испланира и спроведе лет са уобичајеним материјалом за

припрему. Кандидат је дужан да обави припрему лета и да се увери да се сва опрема и документација за извршење лета налазе у авиону. Трајање лета мора да буде најмање један сат.

5. У случају да кандидат одлучи да прекине практичан испит из разлога које испитивач сматра неоправданим, кандидат мора поново да полаже цео практични испит. Ако је испит прекинут из разлога које испитивач сматра оправданим, накнадно ће се проверавати само оне секције које нису завршене.

6. По нахођењу испитивача, сваки маневар или процедуру на испиту кандидат може да понови једанпут. Испитивач може да прекине испит у било којој фази, ако сматра да летачке способности кандидата захтевају да се понови целокупан испит.

7. Кандидат мора да управља ваздухопловом са позиције са које се могу обављати дужности *PIC* и да изводи испит као да није присутан ниједан други члан посаде. Испитивач не учествује у управљању ваздухопловом, изузев у случају када је интервенција неопходна у интересу безбедности или да би се избегло неприхватљиво кашњење осталог саобраћаја. Одговорност за лет мора да буде у складу са националним прописима.

8. Релативне/апсолутне висине одлуке, минималне релативне/апсолутне висине снижавања и тачку неуспелог прилаза одређује кандидат уз сагласност испитивача.

9. Кандидати морају да покажу испитивачу све провере и задатке које су спровели, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере морају да буду обављене у складу са одобреним контролним листама за ваздухоплов на коме се испит спроводи. У току претполетне припреме за практичан испит кандидати морају да одреде вредности за снагу мотора и брзине. Кандидати морају да израчунају податке перформанси за полетање, прилаз и слетање у складу оперативним приручником или приручником за управљање ваздухоплова који се користи.

## ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

10. Кандидат мора да покаже способност да:

- управља ваздухопловом унутар његових ограничења;
- изводи све маневре са лакоћом и прецизно;
- исправно расуђује и води ваздухоплов;
- примењује ваздухопловна знања; и
- одржава све време контролу над ваздухопловом на такав начин да никада није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или маневра.

11. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе ваздухоплова који се користи:

### Висина

Опште	± 100 стопа
Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке	+ 50 стопа / – 0 стопа
Минимална релативна висина снижавања/ <i>MAP</i> /апсолутна висина	+ 50 стопа / – 0 стопа

### Праћење путање лета

Према радио-средствима	± 5°
За угловна одступања	Пола отклона скале, азимут и прилазна раван (нпр. <i>LPV</i> , <i>ILS</i> , <i>MLS</i> , <i>GLS</i> )

2D (*LNAV*) и 3D (*LNAV/VNAV*)  
„линеарна” латерална одступања

грешка/одступање од задате путање лета нормално је ограничено на  $\pm 1/2 RNP$  вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена највише до једне *RNP* вредности.

3D линеарна вертикална одступања  
(нпр. *RNP APCH (LNAV/VNAV)*  
применом *Baro VNAV*)

не више од - 75 стопа испод вертикалног  
профила у било ком тренутку и не више од  
+ 75 стопа изнад вертикалног профила на  
1.000 стопа или мање изнад нивоа аеродрома.

### Смер лета

са свим исправним моторима  $\pm 5^\circ$   
са симулираним отказом мотора  $\pm 10^\circ$

### Брзина

са свим исправним моторима  $\pm 5$  чворова  
са симулираним отказом мотора  $+ 10$  чворова /  $- 5$  чворова

## САДРЖАЈ ИСПИТА

### Авиони

СЕКЦИЈА 1 - РАДЊЕ ПРЕ ПОЛЕТАЊА И ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење авиона, процедуре за одлеђивање/спречавање залеђивања, итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба приручника за управљање ваздухопловом (или еквивалентног), нарочито за прорачун перформанси, масе и положаја тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената службе контроле летења, метеоролошких докумената
ц	Припрема <i>ATC</i> плана лета, <i>IFR</i> плана лета/дневника лета
д	Идентификација неопходних навигационих средстава за одлазне, долазне и прилазне процедуре
е	Претполетни преглед
ф	Метеоролошки минимуми
г	Вожење
х	<i>PBN</i> одлазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна проверка између приказа навигационог система и одлазне карте.
и	Претполетни брифинг, полетање
ј <sup>(1)</sup>	Прелазак на лет по инструментима
к <sup>(1)</sup>	Процедуре инструменталног одласка, укључујући <i>PBN</i> одласке и подешавање висиномера
л <sup>(1)</sup>	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ <sup>(1)</sup>	
а	Управљање авионом искључиво на основу инструмената, укључујући хоризонтални лет при различитим брзинама, тримовање
б	Заокрети у пењању и понирању са континуираним заокретом типа 1
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући континуиране заокрете нагиба $45^\circ$ и оштре заокрете у понирању
д <sup>(*1)</sup>	Вађење из приближавања превлачењу у хоризонталном лету, заокрети током пењања/понирања и у конфигурацији за слетање

е	Ограничен број инструмената: стабилизовано пењање или снижавање, стандардни заокрети са нагибом типа 1 са изласком у задати правац, вађење из неправилних положаја
СЕКЦИЈА 3 - <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ <sup>(1)</sup>	
а	Праћење путање лета, укључујући пресретање сигнала, нпр. <i>NDB</i> , <i>VOR</i> или летење између тачака на рути
б	Употреба навигационог система и радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање смера лета, висине и брзине, подешавање снаге, техника тримовања
д	Подешавање висиномера
е	Мерење времена и корекција <i>ETAs</i> (чекање на рути, ако је потребно)
ф	Праћење напредовања лета, дневник лета, потрошња горива, управљање системима
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно
х	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре
СЕКЦИЈА 3а - ПРОЦЕДУРЕ ДОЛАСКА	
а	Подешавање и провера навигационих уређаја, идентификација средстава, ако је примењиво
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Ограничења висине и брзине, ако је примењиво
д	<i>PBN</i> долазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и долазне карте.
СЕКЦИЈА 4 <sup>(1)</sup> - <i>3D</i> ОПЕРАЦИЈЕ <sup>(3)</sup>	
а	Подешавање и провера навигационих средстава Провера угла вертикалне путање За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор за прилаз и слетање, укључујући провере снижавања/прилаза/слетања, укључујући идентификацију средстава
ц <sup>(2)</sup>	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Планирање времена током прилаза
ф	Одржавање висине, брзине и смера лета (стабилизовани прилаз)
г <sup>(2)</sup>	Поступак продужавања
х <sup>(2)</sup>	Процедура неуспелог прилаза/слетања
и	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре
СЕКЦИЈА 5 <sup>(1)</sup> - <i>2D</i> ОПЕРАЦИЈЕ <sup>(3)</sup>	
а	Подешавање и провера навигационих уређаја За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор за прилаз и слетање, укључујући провере снижавања/прилаза/слетања, укључујући идентификацију средстава
ц <sup>(2)</sup>	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Планирање времена током прилаза

ф	Висина/растојање до <i>MAPT</i> , одржавање брзине и смера лета (стабилизовани прилаз), тачке степенастог снижавања ( <i>SDF(s)</i> ), ако је применљиво
г <sup>(2)</sup>	Поступак продужавања
х <sup>(2)</sup>	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре
СЕКЦИЈА 6 - ЛЕТ СА ОТКАЗОМ ЈЕДНОГ МОТОРА (само вишемоторни авиони) <sup>(1)</sup>	
а	Симулирани отказ мотора након полетања или у току продужавања
б	Прилаз, продужавање и процедура неуспелог прилаза са отказом једног мотора
ц	Прилаз и слетање са отказом једног мотора
д	Комуникација/сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре
<sup>(1)</sup> Мора да се изведе искључиво на основу инструмената. <sup>(*1)</sup> Може да буде изведено на <i>FFS</i> , <i>FTD 2/3</i> или <i>FNPT II</i> . <sup>(2)</sup> Може да буде изведено у секцији 4 или секцији 5. <sup>(3)</sup> За стицање <i>PBN</i> права, један прилаз у секцији 4 или секцији 5 мора да буде <i>RNP APCH</i> . Ако <i>RNP APCH</i> није изводљив, прилаз мора да буде изведен на одговарајуће опремљеном <i>FSTD</i> .	

## Хеликоптери

СЕКЦИЈА 1 - ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење хеликоптера, процедуре за одлеђивање/спречавање залеђивања, итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба приручника за управљање ваздухопловом (или еквивалентног), нарочито за прорачун перформанси; маса и положај тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената службе контроле летења, метеоролошких докумената
ц	Припрема <i>ATC</i> плана лета, <i>IFR</i> плана лета/дневника лета
д	Идентификација неопходних навигационих средстава за одлазне, долазне и прилазне процедуре
е	Претполетни преглед
ф	Метеоролошки минимуми
г	Вожење/вожење у ваздуху у складу са <i>ATC</i> или упутствима инструктора
х	<i>PBN</i> одлазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и одлазне карте.
и	Претполетни брифинг, процедуре и провере
ј	Прелазак на лет по инструментима
к	Процедуре инструменталног одласка, укључујући <i>PBN</i> процедуре
СЕКЦИЈА 2 - ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ	
а	Управљање хеликоптером искључиво на основу инструмената, укључујући:
б	Заокрети у пењању и понирању са континуираним стандардним заокретом типа 1
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући континуиране заокрете нагиба 30° и оштре заокрете у понирању
СЕКЦИЈА 3 - <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ	
а	Праћење путања лета, укључујући пресретање сигнала, нпр. <i>NDB</i> , <i>VOR</i> , <i>RNAV</i>
б	Употреба радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање смера лета, висине и брзине, подешавање снаге
д	Подешавање висиномера
е	Мерење времена и корекција <i>ETAs</i>

ф	Праћење напредовања лета, дневник лета, потрошња горива, управљање системима
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно и ако је примењиво
х	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
СЕКЦИЈА 3а - ПРОЦЕДУРЕ ДОЛАСКА	
а	Подешавање и провера навигационих средстава, ако је примењиво
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Ограничења висине и брзине, ако је примењиво
д	<i>PBN</i> долазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и долазне карте.
СЕКЦИЈА 4 - 3D ОПЕРАЦИЈЕ ( <sup>1</sup> )	
а	Подешавање и провера навигационих средстава Провера угла вертикалне путање За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор за прилаз и слетање, укључујући провере снижавања/прилаза/слетања
ц (*1)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Планирање времена током прилаза
ф	Одржавање висине, брзине и смера лета (стабилизовани прилаз)
г (*1)	Поступак продужавања
х (*1)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
СЕКЦИЈА 5 - 2D ОПЕРАЦИЈЕ ( <sup>1</sup> )	
а	Подешавање и провера навигационих уређаја За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор за прилаз и слетање, укључујући провере снижавања/прилаза/слетања и идентификацију средстава
ц (*1)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Планирање времена током прилаза
ф	Одржавање висине, брзине и смера лета (стабилизован прилаз)
г (*1)	Поступак продужавања
х (*1)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Комуникација/сарадња са АТС, R/T процедуре
СЕКЦИЈА 6 - ВАНРЕДНЕ ПРОЦЕДУРЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ	
Ова секција се може комбиновати са секцијама од 1 до 5. На испиту се морају узети у обзир управљање хеликоптером, идентификација неисправног мотора, хитни поступци (вежбе додира тла), накнадне радње и провере и прецизност летења, у следећим ситуацијама:	
а	Симулирани отказ мотора после полетања и на/у току прилаза (*2) (на безбедној висини, изузев ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II/III, FTD 2,3</i> )
б	Отказ уређаја за стабилност лета/хидрауличног система (ако је примењиво)
ц	Ограничен број инструмената
д	Ауторотација и враћање на претходно утврђену висину

e	3D операције ручно, без система за управљање летом (*3) 3D операције ручно, са системом за управљање летом (*3)
<p>(<sup>1</sup>) За стицање <i>PBN</i> права, један прилаз у секцији 4 или секцији 5 мора да буде <i>RNP APCH</i>. Ако <i>RNP APCH</i> није изводљив, прилаз мора да буде изведен на одговарајуће опремљеном <i>FSTD</i>.  (*<sup>1</sup>) Може да буде изведено у секцији 4 или секцији 5.  (*<sup>2</sup>) Само за вишемоторне хеликоптере.  (*<sup>3</sup>) Проверава се само једна тачка.</p>	

### Додатак 8

## Признавање *IR* дела провере стручности за овлашћење за летење на класи или типу

### А. Авиони

Признавање се даје само ако имаоци продужавају или обнављају важеће *IR* права за једномоторне авионе са једним пилотом и вишемоторне авионе са једним пилотом, у зависности од случаја.

Ако се спроводи практичан испит или провера стручности укључујући <i>IR</i> , а имаоци поседују важеће:	Признавање је важеће за <i>IR</i> део у провери стручности за:
<i>MPA</i> овлашћење за летење на типу; Овлашћење за летење на типу сложеног авиона високих перформанси са једним пилотом	<i>SE</i> овлашћење за летење на класи (* <sup>1</sup> ), и <i>SE</i> овлашћење за летење на типу (* <sup>1</sup> ), и <i>SP ME</i> овлашћење за летење на класи или типу, изузев за типове сложених авиона високих перформанси, само признавање секције 3Б провере стручности у тачки Б.5 Додатка 9
<i>SP ME</i> овлашћење за летење на класи или типу авиона, изузев за сложене авионе високих перформанси, за операције са једним пилотом	<i>SE</i> овлашћење за летење на класи, и <i>SE</i> овлашћење за летење на типу, и <i>SP ME</i> овлашћење за летење на класи или типу, изузев за типове сложених авиона високих перформанси
<i>SP ME</i> овлашћење за летење на класи или типу авиона, изузев за типове сложених авиона високих перформанси, ограничено на <i>MP</i> операције	<i>SE</i> овлашћење за летење на класи (* <sup>1</sup> ), и <i>SE</i> овлашћење за летење на типу (* <sup>1</sup> ), и <i>SP ME</i> овлашћење за летење на класи или типу, изузев за типове сложених авиона високих перформанси (* <sup>1</sup> )
<i>SP SE</i> овлашћење за летење на класи или типу авиона	<i>SE</i> овлашћење за летење на класи, и <i>SE</i> овлашћење за летење на типу
(* <sup>1</sup> ) Под условом да су током претходних 12 месеци кандидати спровели најмање три <i>IFR</i> одласка и прилаза користећи <i>PBN</i> права, укључујући најмање један <i>RNP APCH</i> прилаз на <i>SP</i> класи или типу авиона у <i>SP</i> операцијама или, за вишемоторне авионе који нису <i>HP</i> сложени авиони, да су положили секцију 6 практичног испита за <i>SP</i> авионе који нису <i>HP</i> сложени авиони, летећи искључиво на основу инструмената у <i>SP</i> операцијама.	

### Б. Хеликоптери

Признавање се даје само ако имаоци продужавају или обнављају важеће *IR* права за хеликоптере са једним пилотом, у зависности од случаја.

Ако се спроводи практичан испит или провера стручности укључујући <i>IR</i> , а имаоци поседују важеће:	Признавање је важеће за <i>IR</i> део у провери стручности за:
Овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота ( <i>MPH</i> )	Хеликоптер са једним пилотом ( <i>SPH</i> ) истог типа, укључујући права за операције са једним пилотом (* <sup>1</sup> )
Овлашћење за летење на типу хеликоптера са једним пилотом ( <i>SPH</i> ), у операцијама са више пилота	Права за операције са једним пилотом на истом типу (* <sup>1</sup> )
(* <sup>1</sup> ) Под условом да су током претходних 12 месеци спроведена најмање три <i>IFR</i> одласка и прилаза коришћењем <i>PBN</i> права, укључујући један <i>RNP APCH</i> прилаз (може да буде прилаз преко тачке у простору ( <i>PinS</i> )), на <i>SP</i> типу хеликоптера у <i>SP</i> операцијама.	

#### Додатак 9

### Обука, практичан испит и провера стручности за *MPL*, *ATPL*, овлашћења за летење на типу и класи и провера стручности за *BIR* и *IR*

#### А. Опште

1. Кандидати за практичан испит морају да се обучавају на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на испиту.

Обука за овлашћења за летење на типу *MPA* и *PL* се спроводи на *FFS* или у комбинацији *FSTD(s)* и *FFS*. Практичан испит или провера стручности за овлашћења за летење на типу *MPA* и *PL* и издавање *ATPL* и *MPL* се спроводи на *FFS*, ако је доступан.

Обука, практичан испит или провера стручности за овлашћења за летење на класи или типу за *SPA* и хеликоптере се спроводи:

- (а) на расположивом и доступном *FFS*, или
- (б) у комбинацији *FSTD(s)* и ваздухоплова, ако *FFS* није расположив или доступан; или
- (ц) на ваздухоплову, ако *FSTD* није расположив или доступан.

Ако се *FSTD(s)* користе током обуке, испита или провере, прикладност коришћеног *FSTD(s)* се проверава у односу на одговарајућу „Табелу функционалних и субјективних тестова” и одговарајућу „Табелу валидационих тестова за *FSTD*”, које се налазе у основном референтном документу уређаја који се користи. Морају се узети у обзир све рестрикције и ограничења наведена у уверењу о квалификацији уређаја.

2. Ако се не положи све секције 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 за коришћење утврђеним у складу са Анексом I (Део-21) Уредбе (ЕУ) бр. 748/2012 (*OSD*), програм практичне обуке, практични испит и провера стручности морају да буду у складу са овим додатком. Програм, практични испит и провера стручности се могу умањити признавањем претходног искуства на сличним типовима ваздухоплова, како је одређено у *OSD*.

5. Осим у случају практичних испита за издавање *ATPL*, када је тако одређено у *OSD* за конкретан ваздухоплов, могу се признати делови практичног испита који су заједнички са другим типовима или варијантама за које су пилоти квалификовани.



## **СПРОВОЂЕЊЕ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ**

6. Испитивач може да изабере између различитих сценарија практичног испита или провере стручности који садрже симулиране одговарајуће операције. Користиће се уређаји за потпуно симулирање летења и други уређаји за обуку, како је утврђено у овом анексу (Део-*FCL*).
7. Током провере стручности испитивач проверава да ли имаоци овлашћења за летење на класи или типу одржавају одговарајући ниво теоријског знања.
8. У случају да кандидати одлуче да прекину испит из разлога које испитивач сматра неоправданим, они морају поново да полажу цео практични испит. Ако је испит прекинут из разлога које испитивач сматра оправданим, накнадно ће се проверавати само оне секције које нису завршене.
9. По нахођењу испитивача, сваки маневар или процедуру на испиту кандидати могу да понове једанпут. Испитивач може да прекине испит у било којој фази, ако сматра да летачке способности кандидата захтевају да се понови целокупан испит.
10. Од кандидата се захтева да управљају авионом са позиције са које се могу обављати одговарајуће дужности *PIC* или копилота. У условима лета са једим пилотом, испит се спроводи као да није присутан ниједан други члан посаде.
11. У току претполетне припреме за испит, од кандидата се захтева да одреде вредности за снагу мотора и брзине. Кандидати морају да испитивачу покажу провере и радње које су извршили, укључујући идентификацију радио-средстава. Провере морају буду обављене у складу са контролном листом за ваздухоплов на коме се испит спроводи и, ако је могуће, у складу са *MCC* концептом. Кандидати морају да израчунају податке перформанси за полетање, прилаз и слетање у складу са оперативним приручником или приручником за управљање ваздухоплова који се користи. Релативне/апсолутне висине одлуке, минималне релативне/апсолутне висине снижавања и тачка неуспелог прилаза се одређују уз сагласност испитивача.
12. Испитивач не учествује у управљању ваздухопловом, изузев у случају када је интервенција неопходна у интересу безбедности или да би се избегло неприхватљиво кашњење осталог саобраћаја.

## **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ ЗА ПРАКТИЧАН ИСПИТ/ПРОВЕРУ СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА ТИПУ ВАЗДУХОПЛОВА СА ВИШЕ ПИЛОТА, ЗА ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА ТИПУ ВАЗДУХОПЛОВА СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ КАДА СЕ ЊИМЕ УПРАВЉА У ОПЕРАЦИЈАМА СА ВИШЕ ПИЛОТА, ЗА *MPL* И ЗА *ATPL***

13. Практичан испит за ваздухоплов са више пилота или за ваздухоплов са једним пилотом када се њиме управља у операцијама са више пилота се спроводи у оквиру вишечлане посаде. Други кандидат или други пилот квалификован за тај тип може да обавља функцију другог пилота. Ако се користи ваздухоплов, други пилот је испитивач или инструктор.
14. Кандидати имају функцију *PF* током свих секција практичног испита, осим током ванредних процедура и процедура у случају опасности, које могу да спроведу као *PF* или *PM* у зависности од *MCC*. Кандидати за прво издавање овлашћења за летење на типу ваздухоплова са више пилота или *ATPL* такође морају да покажу способност да делују као *PM*. Кандидати могу да изаберу за практичан испит лево или десно седиште, ако све тачке испита могу да се спроведу са изабраног седишта.
15. Следеће делове испитивач посебно проверава код кандидата за *ATPL* или за овлашћење за летење на типу ваздухоплова са више пилота или за операције са више пилота у ваздухоплову са једним пилотом који обухватају дужности *PIC*, без обзира на то да ли кандидати делују као *PF* или *PM*:
  - (а) руковођење сарадњом унутар посаде;
  - (б) одржавање општег надгледања радњи у ваздухоплову путем одговарајућег надзора; и

(ц) постављање приоритета и доношење одлука у складу са безбедносним аспектима и релевантним правилима и прописима који одговарају оперативној ситуацији, укључујући случајеве опасности.

16. Испит или проверу је потребно спровести према *IFR*, ако је укључено *IR* овлашћење и, колико год је то могуће, у симулираном окружењу јавног авио-превоза. Битан елемент који се мора проверити је способност планирања и спровођења лета на основу уобичајеног материјала за припрему лета.

17. Ако обука за овлашћење за летење на типу укључује мање од два сата практичне обуке на ваздухоплову, практичан испит може да се обави на *FFS* и може да се заврши пре практичне обуке на ваздухоплову.

Одобрену практичну обуку спроводи квалификовани инструктор под надлежношћу:

(а) *ATO*; или

(б) организације која поседује *AOC* издат у складу са Анексом III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 и која је посебно одобрена за такву обуку; или

(ц) инструктора, у случајевима кад није одобрена практична обука на *SP* ваздухоплову у *ATO* или код имаоца *AOC*, већ ју је одобрио надлежни орган кандидата.

Сертификат о завршеној обуци за овлашћење за летење на типу, укључујући практичну обуку на ваздухоплову, се мора доставити надлежном органу пре него што се ново овлашћење за летење на типу унесе у дозволу кандидата.

18. У случају обуке за вађење из неправилног положаја, „догађај превлачења” значи приближавање превлачењу или губитак узгона. *ATO* може да користи *FFS* за обуку вађења из превлачења или за демонстрацију назнака губитка узгона које су карактеристичне за одређени тип, или за обоје, ако је:

(а) *FFS* квалификован у складу са посебним захтевима за оцењивање из *CS-FSTD(A)*; и

(б) *ATO* успешно доказао надлежном органу да је ублажен негативан утицај са претходних обука.

## **Б. Специфични захтеви за категорију авиона**

### **ПРОЛАЗНЕ ОЦЕНЕ**

1. У случају авиона са једним пилотом, са изузетком сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, кандидати морају да положе све секције практичног испита или провере стручности. Ако не положе било коју тачку секције, кандидати поново полажу само ту секцију. Ако не положе само једну секцију, они морају да понове само ту секцију. Ако не положе више од једне секције, кандидати морају да понове целокупан испит или проверу. Ако не положе било коју секцију поновљеног испита или провере, укључујући оне секције које су положене у претходном покушају, кандидати морају поново да полажу целокупан испит или проверу. За вишемоторне авионе са једним пилотом је обавезно да се положи секција б одговарајућег испита или провере, која се односи на асиметрични лет.

2. У случају авиона са више пилота и сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, кандидати морају да положе све секције практичног испита или провере стручности. Ако не положе више од пет тачака, кандидати морају да понове целокупан испит или проверу. Кандидати који не положе до пет тачака, морају поново да полажу само те тачке. Ако не положе било коју тачку поновљеног испита или провере, укључујући оне тачке које су положене у претходном покушају, кандидати морају поново да полажу целокупан испит или проверу.

### **ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ**

3. Кандидати морају да покажу способност да:

(а) управљају авионом унутар његових ограничења;

(б) изводе све маневре са лакоћом и прецизно;

- (ц) исправно расуђују и воде лет;  
 (д) примењују ваздухопловна знања;  
 (е) одржавају све време контролу над авионом на такав начин да никада није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или маневра;  
 (ф) разумеју и примењују процедуре сарадње унутар посаде и процедуре у случају онеспособљености посаде, ако је примењиво; и  
 (г) ефикасно комуницирају са другим члановима посаде, ако је примењиво.  
 4. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе авиона који се користи:

### Висина

Опште	$\pm 100 \text{ ft}$
Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке	$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$
Минимална релативна висина снижавања/ <i>MAPt</i> /апсолутна висина	$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$

### Праћење путање лета

Према радио-средствима	$\pm 5^\circ$
За угловна одступања	Пола отклона скале, азимут и прилазна раван (нпр. <i>LPV, ILS, MLS, GLS</i> )

2D (*LNAV*) и 3D (*LNAV/VNAV*)  
 „линеарна” латерална одступања

грешка/одступање од задате путање лета нормално је ограничено на  $\pm 1/2 RNP$  вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена највише до једне *RNP* вредности.

3D линеарна вертикална одступања  
 (нпр. *RNP APCH (LNAV/VNAV)*  
 применом *Baro VNAV*)

не више од  $- 75 \text{ ft}$  испод вертикалног профила у било ком тренутку и не више од  $+ 75 \text{ ft}$  изнад вертикалног профила на  $1.000 \text{ ft}$  или мање изнад нивоа аеродрома.

### Смер лета

са свим исправним моторима	$\pm 5^\circ$
са симулираним отказом мотора	$\pm 10^\circ$

### Брзина

са свим исправним моторима	$\pm 5 \text{ knots}$
са симулираним отказом мотора	$+ 10 \text{ knots} / - 5 \text{ knots}$

## САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

5. Авиони са једним пилотом, изузев сложених авиона високих перформанси

(а) Следећи симболи означавају:

<i>P</i> =	Обучен као <i>PIC</i> или копилот и као <i>PF</i> и <i>PM</i>
<i>OTD</i> =	За ову вежбу се могу користити други уређаји за обуку
<i>X</i> =	За ову вежбу се мора користити <i>FFS</i> ; у супротном мора да се користи авион, ако је одговарајући за маневар или процедуру
<i>P#</i> =	Обука мора да буде допуњена надзором у авиону

(б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу опреме за обуку који је означен са (*P*) или се може спровести на било ком вишем нивоу опреме који је означен стрелицом (---->).

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему за обуку:

<i>A</i> =	Авион
<i>FFS</i> =	Уређај за потпуно симулирање летења
<i>FSTD</i> =	Уређај за симулирање летења

(ц) Тачке у секцији 3Б и, за вишемоторне авионе у секцији 6, означене звездом (\*) се спровode искључиво на основу инструмената, ако је продужење важења/обнова *IR* укључено у практичан испит или проверу стручности. Ако се током практичног испита или провере стручности тачке означене звездом (\*) не спровode искључиво на основу инструмената и ако нема признавања права за *IR*, овлашћење за летење на класи или типу се ограничава само на *VFR*.

(д) Секција 3А мора да се заврши за продужење важења овлашћења за летење на типу или вишемоторној класи, само *VFR*, ако захтевано искуство од десет рутних сектора није остварено унутар претходних 12 месеци. Секција 3А се не захтева ако је секција 3Б завршена.

(е) Ако се слово „*M*” појављује у колони практичног испита или провере стручности, то указује на обавезну вежбу или избор ако се појављује више од једне вежбе.

(ф) У практичној обуци за овлашћења за летење на типу или *ME* класи се користи *FSTD* ако је то саставни део одобрене обуке за овлашћење за летење на типу или класи. За одобрење обуке се узима у обзир следеће:

(i) квалификација *FSTD* како је наведено у одговарајућим захтевима Анекса VI (Део-*ARA*) и Анекса VII (Део-*ORA*);

(ii) квалификације инструктора;

(iii) број вежби на *FSTD* који је предвиђен обуком; и

(iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.

(г) Ако се права за операције са више пилота траже први пут, пилоти који имају права за операције са једним пилотом морају да:

1) заврше допунску обуку у *ATO* која обухвата маневре и процедуре, укључујући *MCC*, као и вежбе из секције 7, користећи управљање претњама и грешкама (*TEM*), *CRM* и људски фактор у *ATO*; и

2) заврше проверу стручности у операцијама са више пилота.

(х) Ако се права за операције са једним пилотом траже први пут, пилоти који имају права за операције са више пилота морају да заврше обуку у *ATO* и проверу за следеће додатне маневре и процедуре у операцијама са једним пилотом:

1) за *SE* авионе, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б; и

2) за *ME* авионе, 1.6, секцију 6 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б.

(и) Пилоти који имају права за операције са једним и са више пилота у складу са тач. (г) и (х) могу да продуже важење права за оба типа операција обављањем провере стручности у операцијама са више пилота, поред обављања вежби из тачке (х)1) или (х)2), по потреби, у операцијама са једним пилотом.

(ј) Ако су практични испит или провера стручности обављени само у операцијама са више пилота, овлашћење за летење на типу се ограничава на операције са више пилота. Ограничење се уклања када пилоти испуне захтев из тачке (х).

(к) Обука, испит и провера морају да буду у складу са доленаведеном табелом.

1) Обука у *ATO*, захтеви за испит и проверу за права на операције са једним пилотом

2) Обука у *ATO*, захтеви за испит и проверу за права на операције са више пилота

3) Обука у *ATO*, захтеви за испит и проверу за пилоте који имају права за операције са

једним пилотом који први пут траже права за операције са више пилота (допунска обука)

4) Обука у АТО, захтеви за испит и проверу за пилоте који имају права за операције са више пилота који први пут траже права за операције са једним пилотом (допунска обука)

5) Обука у АТО, захтеви за испит и проверу за комбиновано продужење важења и обнову права за операције са једним и више пилота

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	Врста операције									
Тип ваздухоплова	SP		MP		SP → MP (прво)		MP → SP (прво)		SP + MP	
	Обука	Испит / проверка	Обука	Испит / проверка	Испит	Испит / проверка	Обука, испит и проверка (SE авиони)	Обука, испит и проверка (ME авиони)	SE авиони	ME авиони
<b>Прво издавање</b>										
Сви (осим SP сложених)	Секције 1-6	Секције 1-6	MCC CRM Људски фактор TEM	Секције 1-6	MCC CRM Људски фактор TEM	Секције 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б	1.6, секција 6 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б		
SP сложени	1-7	1-6	Секције 1-7		Секција 7					
<b>Продужење</b>										
Сви	n/a	Секције 1-6	n/a	Секције 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	MPO: Секције 1-7 (обука) Секције 1-6 (провера) SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б	MPO: Секције 1-7 (обука) Секције 1-6 (провера) SPO: 1.6, секција 6 и, ако је применљиво, један прилаз из секције 3.Б
<b>Обнова</b>										
Сви	FCL.740	Секције 1-6	FCL.740	Секције 1-6	n/a	n/a	n/a	n/a	Обука FCL.740 Провера: као за продужење	Обука FCL.740 Провера: као за продужење

(л) Да би се стекла или задржала PBN права један прилаз мора да буде RNP APCH. Ако RNP APCH прилаз није изводљив, он се обавља на одговарајуће опремљеном FSTD.

Одступајући од горенаведеног подстава, у случајевима када провера стручности за продужење важења PBN права не укључује RNP APCH вежбу, права пилота за PBN не укључују RNP APCH. Ограничење се укида ако пилот заврши проверу стручности која укључује RNP APCH вежбу.

<b>TMGs И АВИОНИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ, ИЗУЗЕВ СЛОЖЕНИХ АВИОНА ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ</b>	<b>ПРАКТИЧНА ОБУКА</b>	<b>ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ ИЛИ ТИПУ</b>
--	------------------------	--

Маневри/процедуре	<i>FSTD</i>	<i>A</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Испитан или проверен на <i>FSTD</i> или <i>A</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита или провере
<b>СЕКЦИЈА 1</b>					
1. Полетање	<i>OTD</i>				
1.1 Припрема пре лета, укључујући: - документацију; - масу и положај тежишта; - метеоролошку анализу; и - <i>NOTAM</i>					
1.2 Провере пре стартовања мотора					
1.2.1 Спољашња	<i>OTD</i> <i>P#</i>	<i>P</i>		<i>M</i>	
1.2.2 Унутрашња	<i>OTD</i> <i>P#</i>	<i>P</i>		<i>M</i>	
1.3 Стартовање мотора: уобичајене неисправности	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
1.4 Вожење	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
1.5 Провере пре полетања: Проба мотора (ако је применљиво)	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
1.6 Процедура полетања: - нормално, са закрилцима подешеним према приручнику за управљање ваздухопловом; и - са бочним ветром (ако постоје услови)	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
1.7 Пењање: - $V_x/V_y$ - излазак на задати правац; и - превођење у хоризонтални лет	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	

1.8 Комуникација/ сарадња са АТС, R/T процедуре	P---->			M	
СЕКЦИЈА 2					
2. Вежбе у ваздуху (визуелни метеролошки услови (VМС)) 2.1 Праволинијски хоризонтални лет на различитим брзинама, укључујући лет на критично малој брзини, са и без закрилаца (укључујући приближавање V <sub>МСА</sub> када је то применљиво)	P---->	---->			
2.2 Оштри заокрети (360° леви и десни са нагибом од 45°)	P---->	---->		M	
2.3 Превлачење и вађење из превученог лета: (i) превучени лет са чистом конфигурацијом; (ii) приближавање превлачењу у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз; (iii) приближавање превлачењу са снагом и конфигурацијом за слетање; и (iv) приближавање превлачењу у пењућем заокрету са снагом за пењање и закрилцима за полетање (само једномоторни авиони)	P---->	---->		M	
2.4 Поступци употребе аутопилота и система за управљање летом (може да се спроведе у секцији 3), ако је примењиво	P---->	---->		M	
2.5 Комуникација/	P---->	---->		M	

сарадња са <i>ATC, R/T</i> процедуре					
<b>СЕКЦИЈА 3А</b>					
3А <i>VFR</i> процедуре на рути 3А.1 (види Б.5(ц) и (д)) План лета, рачунска навигација и читање карте	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
3А.2 Одржавање висине, смера лета и брзине	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
3А.3 Оријентација, мерење времена и корекција <i>ETAs</i>	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
3А.4 Употреба радионавигационих средстава (ако је примењиво)	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
3А.5 Управљање летом (евиденција лета, рутинске провере, укључујући гориво, системе и залеђивање)	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
3А.6 Комуникација/ сарадња са <i>ATC, R/T</i> процедуре	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
<b>СЕКЦИЈА 3Б</b>					
3Б Инструментални лет 3Б.1* <i>IFR</i> одлазак	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
3Б.2* <i>IFR</i> рута	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
3Б.3* Процедуре чекања	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
3Б.4* <i>3D</i> операције до релативне/апсолутне висине одлуке ( <i>DH/A</i> ) од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i> ) или до већег минимума ако се захтева процедуром прилаза (аутопилот може да се користи до пресретања вертикалне путање у сегменту завршног прилаза)	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
3Б.5* <i>2D</i> операције до минималне релативне/апсолутне висине снижавања ( <i>MDH/A</i> )	<i>P-----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	



3B.6* Вежбе летења, укључујући симулирање отказа компаса и индикатора положаја: - заокрети типа 1; и - вађење из неправилних положаја	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
3B.7* Отказ локалајзера или предајника равни понирања	<i>P</i> ---->	---->			
3B.8* Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
Намерно остављено празно					
<b>СЕКЦИЈА 4</b>					
4. Долазак и слетање	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.1 Аеродромска процедура прилаза					
4.2 Нормално слетање	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.3 Слетање без закрилаца	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.4 Слетање са бочним ветром (ако су услови погодни)	<i>P</i> ---->	---->			
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине до 2.000 <i>ft</i> изнад полетно-слетне стазе (само једномоторни авиони)	<i>P</i> ---->	---->			
4.6 Продужавање са минималне висине	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.7. Продужавање и слетање ноћу (ако је примењиво)	<i>P</i> ---->	---->			
4.8 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 5</b>					
5. Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)					

5.1 Прекинуто полетање при разумној брзини	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само једномоторни авиони)		<i>P</i>		<i>M</i>	
5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само једномоторни авиони)		<i>P</i>		<i>M</i>	
5.4 Симулирани случајеви опасности: (i) пожар или дим у току лета; и (ii) неисправности система, у зависности од случаја	<i>P</i> ---->	---->			
5.5 Само за обуку за <i>ME</i> авионе и <i>TMG</i> : гашење и поновно покретање мотора (на безбедној висини ако се спроводи на ваздухоплову)	<i>P</i> ---->	---->			
5.6 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре					
<b>СЕКЦИЈА 6</b>					
6. Симулирани асиметрични лет 6.1* (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5) Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, изузев ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II</i> )	<i>P</i> ---->	---> <i>X</i>		<i>M</i>	
6.2* Асиметричан прилаз и продужавање	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
6.3* Асиметричан прилаз и слетање са потпуним заустављањем	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
6.4* Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре	<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 7</b>					

7. UPRT					
7.1 Маневри и процедуре у лету					
7.1.1 Ручно управљање помоћу система за управљање летом или без њега (без аутопилота, без аутоматског потиска/снаге и, према потреби, уз различите контролне модове лета)	P---->	---->			
7.1.1.1 На различитим брзинама (укључујући спори лет) и висинама у оквиру ограничења <i>FSTD</i>	P---->	---->			
7.1.1.2 Оштри заокрет са 45° нагиба, за 180° до 360° леви и десни	P---->	---->			
7.1.1.3 Заокрети са и без спојлера	P---->	---->			
7.1.1.4 Процедурално инструментално летење и маневрисање, укључујући инструментални одлазак и долазак, и визуелни прилаз	P---->	---->			
7.2 Обука за вађење из неправилног положаја	P---->	---->			
7.2.1 Извлачење из превлачења у: - конфигурацији за полетање; - чистој конфигурацији на малој висини; - чистој конфигурацији близу максималне оперативне висине; и - конфигурацији за слетање					
7.2.2 Следеће вежбе које се односе на неправилан положај: - вађење из положаја са носом према горе при	P	X За ову вежбу се не користи авион			

различитим угловима бочног нагиба; и - вађење из положаја са носом према доле при различитим угловима бочног нагиба.					
7.3 Продужавање са свим исправним моторима* из различитих фаза током инструменталног прилаза	<i>P</i> ---->	---->			
7.4 Прекинуто слетање са свим исправним моторима: - с различитих висина испод <i>DH/MDH 15 m (50 ft)</i> изнад прага полетно-слетне стазе - након додира са тлом (прекинуто слетање) - У авионима који нису сертифицирани као транспортна категорија авиона ( <i>JAR/FAR 25</i> ) или као <i>commuter</i> категорија авиона ( <i>SFAR 23</i> ), прекинуто слетање са свим исправним моторима почиње се испод <i>MDH/A</i> или након додира са тлом.	<i>P</i> ---->	---->			

6. Авиони са више пилота и сложени авиони високих перформанси са једним пилотом:

(а) Следећи симболи означавају:

<i>P</i> =	Обучен као <i>PIC</i> или копилот и као <i>PF</i> и <i>PM</i> за издавање овлашћења за летење на типу, по потреби
<i>OTD</i> =	За ову вежбу се могу користити други уређаји за обуку
<i>X</i> =	За ову вежбу се мора користити <i>FFS</i> ; у супротном мора да се користи авион, ако је одговарајући за маневар или процедуру
<i>P#</i> =	Обука мора да буде допуњена надзором у авиону

(б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу опреме за обуку који је означен са (*P*) или се може спровести на било ком вишем нивоу опреме који је означен стрелицом (---->).

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему за обуку:

<i>A</i> =	Авион
<i>FFS</i> =	Уређај за потпуно симулирање летења
<i>FSTD</i> =	Уређај за симулирање летења

- (ц) Тачке означене са звездicom (\*) се спроводе искључиво на основу инструмената.
- (д) Ако се слово „*M*” појављује у колони практичног испита или провере стручности, то указује на обавезну вежбу или избор ако се појављује више од једне вежбе.
- (е) *FFS* се користи за практичну обуку и испит ако је *FFS* саставни део одобрене обуке за овлашћење за летење на типу. За одобрење обуке се узима у обзир следеће:
- (i) квалификације инструктора;
  - (ii) квалификација и број вежби на *FSTD* који је предвиђен обуком; и
  - (iii) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.
- (ф) Маневри и процедуре морају да обухвате *MCC* за авионе са више пилота и сложене 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 авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са једним пилотом.
- (х) У случају сложених авиона високих перформанси са једним пилотом, ако се практичан испит или провера стручности спроводе у операцијама са више пилота, овлашћење за летење на типу се ограничава на операције са више пилота. Ако су затражена права за једног пилота, маневри/процедуре из 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и најмање један маневар/процедура из секције 3.4 морају да буду додатно извршени у улози једног пилота.
- (и) У случају ограниченог овлашћења за летење на типу издатог у складу са FCL.720.A(ц), кандидати морају да испуне исте захтеве као и други кандидати за овлашћење за летење на типу, изузев вежби које се односе на фазе полетања и слетања.
- (ј) Да би се стекла или задржала *PBN* права један прилаз мора да буде *RNP APCH*. Ако *RNP APCH* прилаз није изводљив, он се обавља на одговарајуће опремљеном *FSTD*.
- Одступајући од горенаведеног подстава, у случајевима када провера стручности за продужење важења *PBN* права не укључује *RNP APCH* вежбу, права пилота за *PBN* не укључују *RNP APCH*. Ограничење се укида ако пилот заврши проверу стручности која укључује *RNP APCH* вежбу.

АВИОНИ СА ВИШЕ ПИЛОТА И СЛОЖЕНИ АВИОНИ ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ	ПРАКТИЧНА ОБУКА			ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА <i>ATPL/MPL</i> /ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА ТИПУ		
	Маневри/процедуре	<i>FSTD</i>	<i>A</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Испитан или проверен на <i>FSTD</i> или <i>A</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита или провере
<b>СЕКЦИЈА 1</b>						
1. Припрема за лет	<i>OTD</i>					
1.1 Прорачун перформанси	<i>P</i>					

1.2 Визуелни преглед спољашњости авиона; локација сваког уређаја и сврха прегледа	<i>OTD P#</i>	<i>P</i>			
1.3 Преглед пилотске кабине	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
1.4 Коришћење листе провере пре стартовања мотора, процедура стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
1.5 Вожење у складу са <i>АТС</i> инструкцијама или инструкцијама инструктора	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
1.6 Провере пре полетања	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 2</b>					
2. Полетања	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
2.1 Нормална полетања са различитим позицијама закрилаца, укључујући убрзано полетање	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
2.2* Инструментално полетање; прелаз на инструментални лет се захтева током ротације или одмах по полетању	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
2.3 Полетање при бочном ветру	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
2.4 Полетање са максималном	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			

масом на полетању (стварна или симулирана максимална маса на полетању)					
2.5 Полетање са симулираним отказом мотора:  2.5.1* непосредно након достизања $V_2$ (У авионима који нису сертификовани као транспортна категорија или као <i>commuter</i> категорија авиона, отказ мотора не треба да буде симулиран до достизања минималне висине од 500 <i>ft</i> изнад краја полетно- слетне стазе. 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 убрзо након достизања $V_2$ )	$P\text{----}>$	$\text{----}>$			
2.5.2* између $V_1$ и $V_2$	$P$	$X$		$M$ само $FFS$	
2.6 Прекинуто полетање при разумној брзини пре достизања $V_1$	$P\text{----}>$	$\text{----}>X$		$M$	
СЕКЦИЈА 3					

3. Маневри и процедуре у лету 3.1 Ручно управљање помоћу система за управљање летом или без њега (без аутопилота, без аутоматског потиска/снаге и, када је то применљиво, уз различите контролне модове лета)	<i>P</i> ---->	---->			
3.1.1 На различитим брзинама (укључујући спори лет) и висинама у оквиру ограничења <i>FSTD</i>	<i>P</i> ---->	---->			
3.1.2 Оштри заокрет са 45° нагиба, за 180° до 360° леви и десни	<i>P</i> ---->	---->			
3.1.3 Заокрети са и без спојлера	<i>P</i> ---->	---->			
3.1.4 Процедурално инструментално летење и маневрисање, укључујући инструментални одлазак и долазак, и визуелни прилаз	<i>P</i> ---->	---->			
3.2 Ударни таласи по достизању критичног Маховог броја (ако је применљиво), и друге специфичне карактеристике авиона (нпр. <i>Dutch Roll</i> )	<i>P</i> ---->	----> <i>X</i> Авион се не користи за ову вежбу		само <i>FFS</i>	
3.3 Нормалне операције система и контрола	<i>OTD</i> <i>P</i> ---->	---->			



инжењерског панела (ако је примењиво)					
3.4 Нормалне и ванредне операције следећих система:				<i>M</i>	Обавезан минимум од три тачке мора да буде изабран од 3.4.0 до и укључујући 3.4.14.
3.4.0 Мотор (ако је потребно елиса)	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.1 Пресуризација и климатизација	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.2 Пито-статички систем	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.3 Систем за гориво	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.4 Електрични систем	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.5 Хидраулични систем	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.6 Команде лета и систем за тримовање	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.7 Систем за одлеђивање/заштиту од залеђивања, грејање ветробранског стакла	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.8 Аутопилот/систем за управљање летом	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->		<i>M</i> (само са једним пилотом)	
3.4.9 Уређаји за упозоравање на губитак узгона или уређаји за избегавање губитка узгона и уређаји за стабилност лета	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.10 Систем за упозорење о близини земље, метеоролошки радар, радио висиномер, транспондер	<i>P----&gt;</i>	---->			

3.4.11 Радио уређаји, навигациона опрема, инструменти, <i>FMS</i>	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.12 Стајни трап и кочнице	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
3.4.13 Систем преткрилаца и закрилаца	<i>OTD</i>	---->			
3.4.14 Помоћни уређај за напајање ( <i>APU</i> )	<i>OTD</i> <i>P----&gt;</i>	---->			
Намерно остављено празно					
3.6 Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности				<i>M</i>	Обавезан минимум од три тачке мора да буде изабран од 3.6.1 до и укључујући 3.6.9.
3.6.1 Вежбе у случају пожара нпр. мотора, <i>APU</i> , кабине, теретног одељка, пилотске кабине, крила и електроинсталација укључујући евакуацију	<i>P----&gt;</i>	---->			
3.6.2 Контрола и уклањање дима	<i>P----&gt;</i>	---->			
3.6.3 Отказ мотора, гашење и поновно стартовање на безбедној висини	<i>P----&gt;</i>	---->			
3.6.4 Избацивање горива (симулирано)	<i>P----&gt;</i>	---->			
3.6.5 Смицање ветра на полетању/слетању	<i>P</i>	<i>X</i>		само <i>FFS</i>	
3.6.6 Симулирани пад притиска у кабини/снижавање у случају опасности	<i>P----&gt;</i>	---->			
3.6.7 Онеспособљеност	<i>P----&gt;</i>	---->			

члана летачке посаде					
3.6.8 Други поступци у случају опасности, као што је наведено у одговарајућем приручнику за управљање авионом ( <i>AFM</i> )	<i>P</i> ---->	---->			
3.6.9 <i>TCAS</i> догађај	<i>OTD</i> <i>P</i> ---->	Авион се не користи		само <i>FFS</i>	
3.7 Обука за вађење из неправилног положаја 3.7.1 Извлачење из превлачења у: - конфигурацији за полетање; - чистој конфигурацији на малој висини; - чистој конфигурацији близу највише оперативне висине; и - конфигурацији за слетање.	<i>P</i> Само <i>FFS</i> квалификован за тај задатак обуке	<i>X</i> Авион се не користи за ову вежбу			
3.7.2 Следеће вежбе које се односе на неправилан положај: - вађење из положаја са носом према горе при различитим угловима нагиба; и - вађење из положаја са носом према доле при различитим угловима нагиба	<i>P</i> Само <i>FFS</i> квалификован за тај задатак обуке	<i>X</i> Авион се не користи за ову вежбу		само <i>FFS</i>	
3.8 Процедуре инструменталног летења					

3.8.1* Придржавање одлазних и долазних рута и АТС инструкција	<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	
3.8.2* Процедуре чекања	<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
3.8.3* 3D операције до <i>DH/A</i> од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i> ) или до већег минимума ако се то захтева процедуром прилаза					
<i>Напомена: У складу са AFM, RNP APCH процедуре могу захтевати коришћење ауто-пилота или система за управљање летом. Процедура ручног управљања се бира узимајући у обзир таква ограничења (нпр. изабрати ILS за 3.8.3.1 у случају таквог ограничења у AFM).</i>					
3.8.3.1* Ручно, без система за управљање летом	<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i> (само практичан испит)	
3.8.3.2* Ручно, са системом за управљање летом	<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
3.8.3.3* Са аутопилотом	<i>P----</i> >	<i>----</i> >			
3.8.3.4* Ручно, са симулацијом отказа једног мотора за време завршног прилаза до додира са полетно-слетном стазом или током комплетне процедуре неуспелог прилаза (у зависности од случаја), с почетком: (i) пре проласка 1.000 <i>ft</i> изнад нивоа аеродрома; и (ii) након проласка 1.000 <i>ft</i> изнад нивоа аеродрома. У авионима који нису сертификовани	<i>P----</i> >	<i>----</i> >		<i>M</i>	

<p>као транспортна категорија авиона (<i>JAR/FAR 25</i>) или као <i>commuter</i> категорија авиона (<i>SFAR 23</i>), прилаз са симулираним отказом мотора и процедура продужавања започињу у комбинацији са <i>2D</i> прилазом у складу са 3.8.4. Продужавање започиње када се достигне објављена висина надвишавања препрека (<i>OCH/A</i>); међутим, не касније од достизања <i>MDH/A</i> од 500 ft изнад надморске висине прага полетно-слетне стазе. У авионима који имају исте перформансе као транспортна категорија авиона у погледу масе на полетању и висине по густини ваздуха, инструктор може да симулира отказ мотора у складу са вежбом 3.8.3.4.</p>					
<p>3.8.4* <i>2D</i> операције до <i>MDH/A</i></p>	<p><i>P*----&gt;</i></p>	<p><i>----&gt;</i></p>		<p><i>M</i></p>	
<p>3.8.5 Прилаз из кружења под следећим условима: (а)* прилаз до дозвољене минималне висине</p>	<p><i>P*----&gt;</i></p>	<p><i>----&gt;</i></p>			

<p>прилаза из кружења на аеродрому који је у питању, у складу са локалним средствима инструменталног прилаза у симулираним условима инструменталног лета;</p> <p>затим:</p> <p>(б) прилаз из кружења до друге полетно-слетне стазе најмање 90° од осе завршног прилаза коришћеног у тачки (а), на дозвољеној минималној висини прилаза из кружења.</p> <p><i>Напомена:</i> Ако (а) и (б) није могуће извести из АТС разлога, може се извести симулирани ниски круг са слабом видљивошћу.</p>					
3.8.6 Визуелни прилази	<i>P</i> ---->	---->			
СЕКЦИЈА 4					
4. Процедуре неуспелог прилаза					
4.1 Продужавање са свим исправним моторима* током 3D операције при достизању висине одлуке	<i>P</i> *---->	---->			
4.2 Продужавање са свим исправним моторима* из	<i>P</i> *---->	---->			

различитих фаза током инструменталног прилаза					
4.3 Друге процедуре непрецизног прилаза	<i>P*----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
4.4* Ручни поступак продужавања са симулираним отказом критичног мотора након инструменталног прилаза по достизању <i>DH</i> , <i>MDH</i> или <i>MAPt</i>	<i>P*----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
4.5 Прекинуто слетање са свим исправним моторима: - са различитих висина испод <i>DH/MDH</i> ; - након додира са полетно-слетном стазом (прекинути прилаз) У авионима који нису сертифицирани као транспортна категорија авиона ( <i>JAR/FAR 25</i> ) или као <i>commuter</i> категорија авиона ( <i>SFAR 23</i> ), прекинуто слетање са свим исправним моторима се започиње испод <i>MDH/A</i> или након додира са полетно-слетном стазом.	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
<b>СЕКЦИЈА 5</b>					
5. Слетања	<i>P</i>				

5.1 Нормална слетања* са визуелном референцом успостављеном по достизању <i>DA/H</i> након операције инструменталног прилаза					
5.2 Слетање са симулацијом заглављеног хоризонталног стабилизатора у било ком положају који није одговарајуће подешен	<i>P----&gt;</i>	Авион се не користи за ову вежбу		само <i>FFS</i>	
5.3 Слетање са бочним ветром (авион, ако је изводљиво)	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
5.4 Школски круг и слетање без извучених закрилаца и преткрилаца или са делимично извученим закрилцима и преткрилцима	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>			
5.5 Слетање са симулираним отказом критичног мотора	<i>P----&gt;</i>	<i>----&gt;</i>		<i>M</i>	
5.6 Слетање са отказом два мотора: - авиони са три мотора: централни мотор и један спољни мотор, ако је изводљиво у складу са подацима из <i>AFM</i> ; и - авиони са четири мотора: два мотора на једној страни	<i>P</i>	<i>X</i>		<i>M</i> само <i>FFS</i> (само практичан испит)	



7. Овлашћења за летење на класи (вода)

Секција 6 се мора завршити ради продужења важења овлашћења за летење на вишемоторној класи (вода), само *VFR*, ако захтевано искуство од десет рутних сектора није остварено унутар претходних 12 месеци.

<b>ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ (ВОДА)</b>	<b>ПРАКТИЧНА ОБУКА</b>	<b>ПРАКТИЧНИ ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ</b>
Маневри/процедуре	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Иницијали испитивача по завршетку испита
<b>СЕКЦИЈА 1</b>		
<b>1. Полетање</b> 1.1 Припрема пре лета, укључујући: - документацију; - масу и положај тежишта; - метеоролошку анализу; и <i>NOTAM</i> .		
1.2 Провере пре стартовања мотора Спољашња/унутрашња		
1.3 Стартовање и гашење мотора Уобичајене неисправности		
1.4 Вожење		
1.5 Постепено вожење		
1.6 Привезиште: Плажа Мол Бова		
1.7 Једрење са угашеним моторима		
1.8 Провере пре полетања: Проба мотора (ако је применљиво)		
1.9 Процедура полетања: - нормално, са закрилцима подешеним према приручнику за управљање ваздухопловом; и		

- са бочним ветром (ако постоје услови).		
1.10 Пењање: - излазак на задати правац - превођење у хоризонтални лет		
1.11 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре		
<b>СЕКЦИЈА 2</b>		
<b>2. Вежбе у ваздуху (<i>VFR</i>)</b> 2.1 Праволинијски хоризонтални лет на различитим брзинама, укључујући лет на критично малој брзини, са и без закрилаца (укључујући приближавање $V_{MSA}$ када је то применљиво)		
2.2 Оштри заокрети ( $360^\circ$ леви и десни са нагибом од $45^\circ$ )		
2.3 Превлачење и вађење из превученог лета: (i) превучени лет са чистом конфигурацијом; (ii) приближавање превлачењу у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз; (iii) приближавање превлачењу са снагом и конфигурацијом за слетање; и (iv) приближавање превлачењу у пењућем заокрету са снагом за пењање и закрилцима за полетање (само једномоторни авиони)		
2.4 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре		
<b>СЕКЦИЈА 3</b>		
<b>3. <i>VFR</i> процедуре на рути</b>		

3.1 План лета, рачунска навигација и читање карте		
3.2 Одржавање висине, смера лета и брзине		
3.3 Оријентација, мерење времена и корекција <i>ETAs</i>		
3.4 Употреба радио-навигационих средстава (ако је примењиво)		
3.5 Управљање летом (евиденција лета, рутинске провере, укључујући гориво, системе и залеђивање)		
3.6 Комуникација/ сарадња са <i>ATC, R/T</i> процедуре		
<b>СЕКЦИЈА 4</b>		
<b>4. Доласци и слетања</b>		
4.1 Аеродромска процедура прилаза (само амфибије)		
4.2 Нормално слетање		
4.3 Слетање без закрилаца		
4.4 Слетање са бочним ветром (ако су услови погодни)		
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине до 2.000' изнад воде (само једномоторни авиони)		
4.6 Продужавање са минималне висине		
4.7. Слетање на мирну површину воде Слетање на узбуркану површину воде		
4.8 Комуникација/ сарадња са <i>ATC, R/T</i> процедуре		
<b>СЕКЦИЈА 5</b>		
<b>5. Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности</b>		

(Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)		
5.1 Прекинуто полетање при разумној брзини		
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само једномоторни авиони)		
5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само једномоторни авиони)		
5.4 Симулирани случајеви опасности: (i) пожар или дим у току лета; и (ii) неисправности система, у зависности од случаја		
5.5 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре		
<b>СЕКЦИЈА 6</b>		
<b>6. Симулирани асиметрични лет</b> (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5)		
6.1 Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, изузев ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II</i> )		
6.2 Гашење и поновно стартовање мотора (само практични испит за <i>ME</i> )		
6.3 Асиметрични прилаз и продужавање		
6.4 Асиметрични прилаз и слетање са потпуним заустављањем		
6.5 Комуникација/ сарадња са <i>ATC</i> , <i>R/T</i> процедуре		

## Ц. Специфични захтеви за категорију хеликоптера

1. У случају практичног испита или провере стручности за овлашћења за летење на типу и *ATPL*, кандидати морају да положе секције од 1 до 4 и секцију 6 (ако је применљиво) практичног испита или провере стручности. Ако кандидати не положе више од пет тачака, они морају поново да полажу целокупан испит или проверу. Кандидати који не положе пет или мање тачака морају поново да полажу те тачке. Ако не положе било коју тачку поновљеног испита или провере или не положе било коју тачку коју су већ положили у претходном покушају, кандидати морају поново да полажу целокупан испит или проверу. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

2. У случају провере стручности за *IR*, кандидати морају да положе секцију 5 провере стручности. Ако кандидати не положе више од три тачке, они морају поново да полажу целокупну секцију 5. Кандидати који не положе три или мање тачака морају поново да полажу те тачке. Ако не положе било коју тачку поновљене провере или не положе било коју тачку секције 5 коју су већ положили у претходном покушају, кандидати морају поново да полажу целокупну проверу.

### ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

3. Кандидати морају да покажу способност да:

(а) управљају хеликоптером унутар његових ограничења;

(б) изводе све маневре са лакоћом и прецизно;

(ц) исправно расуђују и воде лет;

(д) примењују ваздухопловна знања;

(е) одржавају све време контролу над хеликоптером на такав начин да никад није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или провере;

(ф) разумеју и примењују процедуре сарадње унутар посаде и процедуре у случају онеспособљености посаде, ако је примењиво; и

(г) ефикасно комуницирају са другим члановима посаде, ако је примењиво.

4. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе хеликоптера који се користи:

(а) Ограничења *IFR* лета

Висина

Опште

$\pm 100 \text{ ft}$

Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке

$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$

Минимална релативна висина снижавања/*MAPt*/апсолутна висина

$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$

Праћење путање лета

Према радио-средствима

$\pm 5^\circ$

За угловна одступања

Пола отклона скале, азимут и прилазна раван  
(нпр. *LPV*, *ILS*, *MLS*, *GLS*)

*2D (LNAV)* и *3D (LNAV/VNAV)*

„линеарна” латерална одступања

грешка/одступање од задате путање лета нормално је ограничено на  $\pm \frac{1}{2} RNP$  вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена највише до једне *RNP* вредности.

*3D* линеарна вертикална одступања  
(нпр. *RNP APCH (LNAV/VNAV)*)

не више од  $- 75 \text{ ft}$  испод вертикалног профила у било ком тренутку и не више од

применом *Baro VNAV*)

+ 75 *ft* изнад вертикалног профила на 1.000 *ft*  
или мање изнад нивоа аеродрома.

#### Смер лета

са свим исправним моторима  $\pm 5^\circ$   
са симулираним отказом мотора  $\pm 10^\circ$

#### Брзина

са свим исправним моторима  $\pm 5 \text{ knots}$   
са симулираним отказом мотора  $+ 10 \text{ knots} / - 5 \text{ knots}$

#### (б) Ограничења *VFR* лета

Висина  
Опште  $\pm 100 \text{ ft}$   
Смер лета  
Нормалне операције  $\pm 5^\circ$   
Ванредне операције/операције у случају опасности  $\pm 10^\circ$   
Брзина  
Опште  $\pm 10 \text{ knots}$   
Са симулираним отказом мотора  $+ 10 \text{ knots} / - 5 \text{ knots}$   
Померање/заношење у односу на земљу  
Лебдење под утицајем тла (*I.G.E*)  $\pm 3 \text{ ft}$   
Слетање  $\pm 2 \text{ ft}$  (са 0 *ft* лета уназад или бочног лета)

### САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

#### ОПШТЕ

##### 5. Следећи симбол означава:

*P* = Обучен као *PIC* за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са једним пилотом (*SPH*) или обучен као *PIC* или копилот, и као *PF* и *PM*, за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота (*MPH*).

6. Практична обука се спроводи најмање на нивоу опреме за обуку који је означен са (*P*) или се може спровести на било ком вишем нивоу опреме који је означен стрелицом (---->).

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему за обуку:

<i>FFS</i> =	Уређај за потпуно симулирање летења
<i>FSTD</i> =	Уређај за симулирање летења
<i>H</i> =	Хеликоптер

7. Тачке означене звездицом (\*) изводе се у стварним или симулираним *IMC* условима, само за кандидате који желе да обнове или продуже важење *IR(H)* или да прошире права тог овлашћења на други тип.

8. Процедуре инструменталног летења (секција 5) изводе само кандидати који желе да обнове или продуже важење *IR(H)* или да прошире права тог овлашћења на други тип. За ту сврху се могу користити *FFS* или *FTD 2/3*.

8а Да би се стекла или задржала *PBN* права један прилаз мора да буде *RNP APCH*. Ако *RNP APCH* прилаз није изводљив, он се обавља на одговарајуће опремљеном *FSTD*.

Одступајући од горенаведеног подстава, у случајевима када провера стручности за продужење важења *PBN* права не укључује *RNP APCH* вежбу, права пилота за *PBN* не укључују *RNP APCH*. Ограничење се укида ако пилот заврши проверу стручности која укључује *RNP APCH* вежбу.

9. Ако се слово „*M*” појављује у колони практичног испита или провере стручности, то указује на обавезну вежбу.

10. У практичној обуци и испиту се користи *FSTD* ако је *FSTD* део обуке за овлашћење за летење на типу. За одобрење обуке се узима у обзир следеће:

- (а) квалификација *FSTD* како је наведено у одговарајућим захтевима Анекса VI (Део-*ARA*) и Анекса VII (Део-*ORA*);
- (б) квалификације инструктора и испитивача;
- (ц) број вежби на *FSTD* који је предвиђен обуком;
- (д) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима; и
- (е) летачко искуство под надзором остварено након издавања новог овлашћења за летење на типу.

### ХЕЛИКОПТЕРИ СА ВИШЕ ПИЛОТА

11. Кандидати за практичан испит за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота и *ATPL(H)* морају да положи само секције од 1 до 4 и, ако је примењиво, секцију 6.

12. Кандидати за продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота морају да положи само секције од 1 до 4 и, ако је примењиво, секцију 6 провере стручности.

ХЕЛИКОПТЕРИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ / СА ВИШЕ ПИЛОТА	ПРАКТИЧНА ОБУКА			ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	<i>FSTD</i>	<i>H</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на <i>FSTD</i> или <i>H</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита
СЕКЦИЈА 1 - Припреме и провере пред лет					
1.1 Визуелни преглед спољашњости хеликоптера; локација сваког уређаја и сврха прегледа		<i>P</i>		<i>M</i> (ако се обавља у хеликоптеру)	
1.2 Преглед пилотске кабине	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
1.4 Вожење/вожење лебдењем у складу са <i>АТС</i> инструкцијама или инструкцијама инструктора	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	

1.5 Процедуре и провере пре лета	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету</b>					
2.1 Полетања (различити профили)	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
2.2 Полетања и слетања на терен под нагибом или са бочним ветром	<i>P</i>	---->			
2.3 Полетање са максималном масом на полетању (стварна или симулирана максимална маса на полетању)	<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 убрзо након достизања <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
2.5 Заокрети у пењању и понирању са изласком у задати правац	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
2.5.1 Леви и десни заокрети нагиба 30°, са променом правца од 180° до 360°, искључиво на основу инструмената	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
2.6 Снижавање ауторотацијом	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
2.6.1 За једномоторне хеликоптере ( <i>SEH</i> ) слетање ауторотацијом или за вишемоторне хеликоптере ( <i>MEH</i> ) поновно успостављање 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 након симулираног отказа мотора пре <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	



2.7.2 Слетање након симулираног отказа мотора после <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>	<i>P</i>	---->		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 3 - Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура</b>					
3. Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура:				<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање 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 Систем команди лета и систем тримовања	<i>P</i>	---->			
3.8 Систем за спречавање залеђивања и одлеђивање	<i>P</i>	---->			
3.9 Аутопилот/систем за управљање летом	<i>P</i>	---->			
3.10 Уређаји за стабилност лета	<i>P</i>	---->			
3.11 Метеоролошки радар, радио висиномер, транспондер	<i>P</i>	---->			
3.12 Просторни навигациони систем	<i>P</i>	---->			
3.13 Стајни трап	<i>P</i>	---->			
3.14 <i>APU</i>	<i>P</i>	---->			
3.15 Радио и навигациона опрема, инструменти и <i>FMS</i>	<i>P</i>	---->			
<b>СЕКЦИЈА 4 - Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности</b>					
4. Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности				<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање три тачке
4.1 Поступци у случају пожара (укључујући евакуацију, ако је примењиво)	<i>P</i>	---->			
4.2 Контрола и уклањање дима	<i>P</i>	---->			
4.3 Откази мотора, гашење и поновно	<i>P</i>	---->			

стартовање на безбедној висини					
4.4 Избацивање горива (симулирано)	<i>P</i>	---->			
4.5 Отказ команди репног ротора (ако је примењиво)	<i>P</i>	---->			
4.5.1 Губитак репног ротора (ако је примењиво)	<i>P</i>	----> За ову вежбу се не користи хеликоптер			
4.6 Онеспособљеност члана посаде - само <i>MPH</i>	<i>P</i>	---->			
4.7 Неисправности трансмисије	<i>P</i>	---->			
4.8 Друге процедуре у случају опасности, као што је наведено у одговарајућем приручнику за управљање ваздухопловом	<i>P</i>	---->			
<b>СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (спроводе се у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)</b>					
5.1 Инструментално полетање: прелазак на инструментални лет се захтева што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	---->*			
5.1.1 Симулирани отказ мотора током одласка	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и <i>ATC</i> инструкција	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.3 Процедуре чекања	<i>P*</i>	---->*			
5.4 <i>3D</i> операције до <i>DH/A</i> од 200 ft (60 m) или до већег минимума ако се то захтева процедуром прилаза	<i>P*</i>	---->*			
5.4.1 Ручно, без система за управљање летом. Напомена: У складу са <i>AFM, RNP APCH</i> процедуре могу захтевати коришћење ауто-пилота или система за управљање	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	

летом. Процедуре ручног управљања се бирају узимајући у обзир таква ограничења (нпр. изабрати <i>ILS</i> за 5.4.1 у случају оваквих ограничења у <i>AFM</i> ).					
5.4.2 Ручно, са системом за управљање летом	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.4.3 Са упареним аутопилотом	<i>P*</i>	---->*			
5.4.4 Ручно, симулираним отказом једног мотора; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза пре проласка 1.000 <i>ft</i> изнад нивоа аеродрома до додира са тлом или до завршетка поступка неуспелог прилаза	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.5 2D операције до <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.6 Продужавање са свим исправним моторима приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	---->*			
5.6.1 Друге процедуре неуспелог прилаза	<i>P*</i>	---->*			
5.6.2 Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.7 Ауторотација у <i>IMC</i> са поновним успостављањем снаге мотора	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
5.8 Вађење из неправилних положаја	<i>P*</i>	---->*		<i>M*</i>	
<b>СЕКЦИЈА 6 - Употреба опционе опреме</b>					
6. Употреба опционе опреме	<i>P*</i>	---->*			

## **ХЕЛИКОПТЕРИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ**

13. Кандидати за издавање, продужење важења или обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера са једним пилотом морају да:

- (а) ако се траже права за операције са једним пилотом, положи практичан испит или проверу стручности у операцији са једним пилотом;
- (б) ако се траже права за операције са више пилота, положи практичан испит или проверу стручности у операцији са више пилота;
- (ц) ако се траже права за операције са једним пилотом и за операције са више пилота, положи практичан испит или проверу стручности у операцији са више пилота, и додатно, следеће маневре и процедуре у операцији са једним пилотом:
  - 1) за хеликоптере са једним мотором: 2.1 полетање и 2.6 и 2.6.1 снижавање ауторотацијом и слетање ауторотацијом;
  - 2) за хеликоптере са више мотора: 2.1 полетање и 2.4 и 2.4.1 отказ мотора непосредно пре и убрзо након достизања *TDP*;
  - 3) за *IR* права, поред тач. 1) и 2), у зависности од случаја, један прилаз из Секције 5, осим ако су испуњени критеријуми из Додатка 8 овог анекса;
- (д) да би се уклонило ограничење за операције са више пилота из овлашћења за летење на типу хеликоптера са једним пилотом који није сложен, положи проверу стручности која укључује маневре и процедуре из тач. (ц)1) или (ц)2), у зависности од случаја.

### ***Д. Специфични захтеви за категорију ваздухоплова са вертикалним узлетањем***

1. У случају практичних испита или провера стручности за овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем, кандидати морају да положи секције од 1 до 5 и секцију 6 (ако је примењиво) практичног испита или провере стручности. Ако кандидати не положи више од пет тачака, они морају поново да полажу целокупан испит или проверу. Кандидати који не положи пет или мање тачака морају поново да полажу те тачке. Ако не положи било коју тачку поновљеног испита или провере или не положи било коју тачку коју су већ положили у претходном покушају, кандидати морају поново да полажу целокупан испит или проверу. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

## **ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ**

3. Кандидати морају да покажу способност да:

- (а) управљају ваздухопловом са вертикалним узлетањем унутар његових ограничења;
- (б) изводе све маневре са лакоћом и прецизно;
- (ц) исправно расуђују и воде лет;
- (д) примењују ваздухопловна знања;
- (е) одржавају све време контролу над ваздухопловом са вертикалним узлетањем на такав начин да никад није озбиљно доведен у питање успешан исход процедуре или провере;
- (ф) разумеју и примењују процедуре сарадње унутар посаде и процедуре у случају онеспособљености посаде, ако је примењиво; и
- (г) ефикасно комуницирају са другим члановима посаде, ако је примењиво.

4. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе ваздухоплова са вертикалним узлетањем који се користи:

(a) Ограничења *IFR* лета

Висина

Опште	$\pm 100\text{ ft}$
Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке	$+ 50\text{ ft} / - 0\text{ ft}$
Минимална релативна висина снижавања/апсолутна висина	$+ 50\text{ ft} / - 0\text{ ft}$

Праћење путање лета

Према радио-средствима	$\pm 5^\circ$
Прецизан прилаз	пола отклона скале, азимут и прилазна раван

Смер лета

Нормалне операције	$\pm 5^\circ$
Ванредне операције/операције у случају опасности	$\pm 10^\circ$

Брзина

Опште	$\pm 10\text{ knots}$
Са симулираним отказом мотора	$+ 10\text{ knots} / - 5\text{ knots}$

(б) Ограничења *VFR* лета

Висина

Опште	$\pm 100\text{ ft}$
-------	---------------------

Смер лета

Нормалне операције	$\pm 5^\circ$
Ванредне операције/операције у случају опасности	$\pm 10^\circ$

Брзина

Опште	$\pm 10\text{ knots}$
Са симулираним отказом мотора	$+ 10\text{ knots} / - 5\text{ knots}$

Померање/заношење у односу на земљу

Лебдење под утицајем тла ( <i>I.G.E</i> )	$\pm 3\text{ ft}$
Слетање	$\pm 2\text{ ft}$ (са $0\text{ ft}$ лета уназад или бочног лета)

## САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Следећи симболи означавају:

*P* = обучен као *PIC* или копилот и као *PF* и *PM* за издавање овлашћења за летење на типу ако је примењиво.

5. Практична обука се спроводи најмање на нивоу опреме за обуку који је означен са (*P*) или се може спровести на било ком вишем нивоу опреме који је означен стрелицом (---->).

6. Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему за обуку:

<i>FFS</i> =	Уређај за потпуно симулирање летења
<i>FTD</i> =	Тренажер летења
<i>OTD</i> =	Други уређаји за обуку
<i>PL</i> =	Ваздухоплов са вертикалним узлетањем

ба. Тачке означене звездicom (\*) се изводе искључиво 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. Ако се слово „*M*” појављује у колони практичног испита или провере стручности, то указује на обавезну вежбу.

8. У практичној обуци и испиту се користе *FSTDs* ако су они део обуке за овлашћење за летење на типу. За одобрење обуке се узима у обзир следеће:

- (а) квалификација *FSTDs* како је наведено у одговарајућим захтевима Анекса VI (Део-*ARA*) и Анекса VII (Део-*ORA*); и  
 (б) квалификације инструктора.

КАТЕГОРИЈА ВАЗДУХОПЛОВА СА ВЕРТИКАЛНИМ УЗЛЕТАЊЕМ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	<i>OTD</i>	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>PL</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на <i>FFS</i> <i>PL</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита
СЕКЦИЈА 1 - Припреме и провере пред лет							
1.1 Визуелни преглед спољашњости ваздухоплова са вертикалним узлетањем; локација сваког уређаја и сврха прегледа				<i>P</i>			
1.2 Преглед пилотске кабине	<i>P</i>	--->	--->	--->			
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција	<i>P</i>	--->	--->	--->		<i>M</i>	
1.4 Вожење у складу са <i>ATC</i> инструкцијама или инструкцијама инструктора		<i>P</i>	--->	--->			
1.5 Процедуре и провере пре лета, укључујући проверу снаге	<i>P</i>	--->	--->	--->		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету							
2.1 Нормални <i>VFR</i> профили полетања: Операције на полетно-слетној стази (кратко полетање и слетање ( <i>STOL</i> ) и вертикално полетање и слетање ( <i>VTOL</i> )), укључујући бочни ветар Издигнути хелидроми		<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	

Хелидроми на нивоу земље							
2.2 Полетање са максималном масом на полетању (стварна или симулирана максимална маса на полетању)		<i>P</i>	--->				
2.3.1 Прекинуто полетање: - током операција на полетно-слетној стази; - током операција на издигнутом хелидрому; и - током операција на нивоу земље.		<i>P</i>	--->			<i>M</i>	
2.3.2 Полетање са симулираним отказом мотора након преласка тачке одлуке: - током операција на полетно-слетној стази; - током операција на издигнутом хелидрому; и - током операција на нивоу земље.		<i>P</i>	--->			<i>M</i>	
2.4 Снижавање ауторотацијом у моду хеликоптера на земљи (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)	<i>P</i>	---	---	---		<i>M</i> само <i>FFS</i>	
2.4.1 Снижавање у бочној ротацији у моду авиона (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)		<i>P</i>	---	---		<i>M</i> само <i>FFS</i>	
2.5 Нормални <i>VFR</i> профили слетања: - операције на полетно-слетној стази ( <i>STOL</i> и <i>VTOL</i> ); - издигнути хелидроми; - хелидроми на нивоу земље.		<i>P</i>	---	---	---	<i>M</i>	
2.5.1 Слетање са симулираним отказом мотора након достигања тачке одлуке:							

- током операција на полетно-слетној стази; - током операција на издигнутом хелидрому; и - током операција на нивоу земље							
2.6 Продужавање или слетање након симулираног отказа мотора пре тачке одлуке		<i>P</i>	--->			<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 3 - Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура</b>							
3. Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура (могу да се спроведу на <i>FSTD</i> ако је квалификован за вежбу):						<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање три тачке
3.1 Мотор	<i>P</i>	---	---				
3.2 Пресуризација и 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 Систем команди лета и систем тримовања	<i>P</i>	---	---				
3.8 Систем за спречавање залеђивања и одлеђивање, грејање ветробрана (ако постоји)	<i>P</i>	---	---				
3.9 Аутопилот/систем за управљање летом	<i>P</i>	---	---				
3.10 Уређаји за упозоравање на губитак узгона или уређаји за избегавање губитка узгона и уређаји за стабилност лета	<i>P</i>	---	---				
3.11 Метеоролошки радар, радио висиномер,							



транспондер, систем за упозорење о близини земље (ако постоји)	<i>P</i>	--->	--->				
3.12 Стајни трап	<i>P</i>	--->	--->				
3.13 <i>APU</i>							
3.14 Радио и навигациона опрема, инструменти и <i>FMS</i>	<i>P</i>	--->	--->				
3.15 Систем закрилаца	<i>P</i>	--->	--->				
<b>СЕКЦИЈА 4 - Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности</b>							
4. Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности (могу да се спроведу на <i>FSTD</i> ако је квалификован за вежбу)						<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање три тачке
4.1 Поступци у случају пожара, мотор, <i>APU</i> , теретни одељак, пилотска кабина и пожар електроинсталација, укључујући евакуацију ако је примењиво	<i>P</i>	--->	--->				
4.2 Контрола и уклањање дима	<i>P</i>	--->	--->				
4.3 Отказ мотора, гашење и поновно стартовање (за ову вежбу се не користи ваздухоплов), укључујући прелазак са мода хеликоптера на мод авиона и обрнуто, уз отказ једног мотора	<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 (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)			<i>P</i>			само <i>FFS</i>	
4.6 Симулирани пад притиска у кабини / снижавање у случају опасности (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)	<i>P</i>	--->	--->			само <i>FFS</i>	

4.7 ACAS догађај (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)	<i>P</i>	--->	--->			само <i>FFS</i>	
4.8 Онеспособљеност члана посаде	<i>P</i>	--->	--->				
4.9 Неисправности трансмисије	<i>P</i>	--->	--->			само <i>FFS</i>	
4.10 Вађење из превлачења (са и без снаге) или након активирања уређаја за упозоравање на губитак узгона у конфигурацији за пењање, крстарење и прилаз (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)	<i>P</i>	--->	--->			само <i>FFS</i>	
4.11 Друге процедуре у случају опасности, као што је наведено у одговарајућем приручнику за управљање ваздухопловом	<i>P</i>	--->	--->				
<b>СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (спроводe се у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)</b>							
5.1 Инструментално полетање: прелазак на инструментални лет се захтева што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току полетања након тачке одлуке	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i>	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и <i>ATC</i> инструкција	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i>	
5.3 Процедуре чекања	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.4 Прецизан прилаз до висине одлуке не мање од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i> )	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.4.1 Ручно, без система за управљање летом	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i> (само практичан испит)	
5.4.2 Ручно, са системом за управљање летом	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.4.3 Са употребом аутопилота	<i>P*</i>	-->*	->*				

5.4.4 Ручно, са симулираним отказом једног мотора; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза, пре преласка <i>OM</i> и наставља се до додира са тлом или до завршетка процедуре неуспелог прилаза	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i>	
5.5 Непрецизан прилаз до <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i>	
5.6 Продужавање са свим исправним моторима приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.6.1 Друге процедуре неуспелог прилаза	<i>P*</i>	-->*	->*				
5.6.2 Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>					<i>M*</i>	
5.7 <i>IMC</i> ауторотација са поновним постизањем пуне снаге за слетање на полетно-слетну стазу само у моду хеликоптера (за ову вежбу се не користи ваздухоплов)	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i> само <i>FFS</i>	
5.8 Вађење из неправилних положаја (ова вежба зависи од квалитета <i>FFS</i> )	<i>P*</i>	-->*	->*			<i>M*</i>	
<b>СЕКЦИЈА 6 - Опциона опрема</b>							
6. Употреба опционе опреме		<i>P</i>	--->	--->			

### *Е. Специфични захтеви за категорију ваздушних бродова*

1. У случају практичних испита или провера стручности за овлашћење за летење на типу ваздушног брода, кандидати морају да положе секције од 1 до 5 и секцију 6 (ако је примењиво) практичног испита или провере стручности. Ако кандидати не положе више од пет тачака, они морају поново да полажу целокупан испит или проверу. Кандидати који не положе пет или мање тачака морају поново да полажу те тачке. Ако не положе било коју тачку поновљеног испита или

провере или не положије било коју тачку коју су већ положили у претходном покушају, кандидати морају поново да полагају целокупан испит или проверу. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

## ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА У ЛЕТУ

2. Кандидати морају да покажу способност да:

- (а) управљају ваздушним бродом унутар његових ограничења;
- (б) изводе све маневре са лакоћом и прецизно;
- (ц) исправно расуђују и воде лет;
- (д) примењују ваздухопловна знања;
- (е) одржавају све време контролу над ваздушним бродом на такав начин да успешан исход процедуре или провере никад није озбиљно доведен у питање;
- (ф) разумеју и примењују процедуре сарадње унутар посаде и процедуре у случају онеспособљености посаде; и
- (г) ефикасно комуницирају са другим члановима посаде.

3. Примењују се следећа ограничења, уз допуштена одступања како би се узели у обзир могућност појаве турбуленције и начин управљања и перформансе ваздушног брода који се користи:

(а) Ограничења *IFR* лета

Висина

Опште	$\pm 100 \text{ ft}$
Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке	$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$
Минимална релативна висина снижавања/апсолутна висина	$+ 50 \text{ ft} / - 0 \text{ ft}$

Праћење путање лета

Према радио-средствима	$\pm 5^\circ$
Прецизан прилаз	пола отклона скале, азимут и прилазна раван

Смер лета

Нормалне операције	$\pm 5^\circ$
Ванредне операције/операције у случају опасности	$\pm 10^\circ$

(б) Ограничења *VFR* лета

Висина

Опште	$\pm 100 \text{ ft}$
-------	----------------------

Смер лета

Нормалне операције	$\pm 5^\circ$
Ванредне операције/операције у случају опасности	$\pm 10^\circ$

## САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

4. Следећи симболи означавају:

*P* = обучен као *PIC* или копилот и као *PF* и *PM* за издавање овлашћења за летење на типу ако је примењиво.

5. Практична обука се спроводи најмање на нивоу опреме за обуку који је означен са (*P*) или се може спровести на било ком вишем нивоу опреме који је означен стрелицом (---->).

6. Следеће скраћенице се користе да означе коришћену опрему за обуку:

<i>FFS</i> =	Уређај за потпуно симулирање летења
<i>FTD</i> =	Тренажер летења
<i>OTD</i> =	Други уређаји за обуку
<i>As</i> =	Ваздушни брод

ба. Тачке означене звездицом (\*) се изводе искључиво 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. Ако се слово „*M*” појављује у колони практичног испита или провере стручности, то указује на обавезну вежбу.

8. У практичној обуци и испиту се користе *FSTDs* ако су они део обуке за овлашћење за летење на типу. За одобрење обуке се узима у обзир следеће:

(а) квалификација *FSTDs* како је наведено у одговарајућим захтевима Анекса VI (Део-*ARA*) и Анекса VII (Део-*ORA*); и

(б) квалификације инструктора.

КАТЕГОРИЈА ВАЗДУШНОГ БРОДА	ПРАКТИЧНА ОБУКА				Иницијали инструктора по завршетку обуке	ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	<i>OTD</i>	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>As</i>		Проверен на <i>FFS</i> <i>As</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита
<b>СЕКЦИЈА 1 - Припреме и провере пред лет</b>							
1.1 Преглед пре лета				<i>P</i>			
1.2 Преглед пилотске кабине	<i>P</i>	--->	--->	--->			
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, избор и постављање навигационих и комуникационих фреквенција		<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
1.4 Процедуре одвезивања и маневрисање на земљи			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
1.5 Процедуре и провере пре лета	<i>P</i>	--->	--->	--->		<i>M</i>	
<b>СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету</b>							
2.1 Нормални <i>VFR</i> профил полетања			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.2 Полетање са симулираним отказом мотора			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.3 Полетање са тежином > 0 (Тешко <i>T/O</i> )			<i>P</i>	--->			
2.4 Полетање са тежином < 0 (Лако <i>T/O</i> )			<i>P</i>	--->			
2.5 Процедура нормалног пењања			<i>P</i>	--->			

2.6 Пењање до висине по притиску			<i>P</i>	--->			
2.7 Препознавање висине по притиску			<i>P</i>	--->			
2.8 Лет на висини по притиску или близу ње			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.9 Нормално снижавање и прилаз			<i>P</i>	--->			
2.10 Нормални <i>VFR</i> профил слетања			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.11 Слетање са тежином > 0 (Тешко <i>Ldg.</i> )			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.12 Слетање са тежином < 0 (Лако <i>Ldg.</i> )			<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
Намерно остављено празно							
<b>СЕКЦИЈА 3 - Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура</b>							
3. Нормалне и ванредне операције следећих система и процедура (могу да се спроведу на <i>FSTD</i> ако је квалификован за вежбу):						<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање три тачке
3.1 Мотор	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.2 Пресуризација анвелопе	<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 Систем команди лета и систем тримовања	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.8 Систем балона	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.9 Аутопилот/систем за управљање летом	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.10 Уређаји за стабилност лета	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.11 Метеоролошки радар, радио висиномер, транспондер, систем за упозорење о близини земље (ако постоји)	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.12 Стајни трап	<i>P</i>	--->	--->	--->			
3.13 <i>APU</i>	<i>P</i>	--->	--->	--->			

3.14 Радио, навигациона опрема, инструменти и <i>FMS</i>	<i>P</i>	--->	--->	--->			
Намерно остављено празно							
<b>СЕКЦИЈА 4 - Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности</b>							
4. Ванредне процедуре и процедуре у случају опасности (могу да се спроведу на <i>FSTD</i> ако је квалификован за вежбу)						<i>M</i>	Из ове секције се морају изабрати најмање три тачке
4.1 Поступци у случају пожара, мотор, <i>APU</i> , теретни одељак, пилотска кабина и пожар електроинсталација, укључујући евакуацију ако је примењиво	<i>P</i>	--->	--->	--->			
4.2 Контрола и уклањање дима	<i>P</i>	--->	--->	--->			
4.3 Отказ мотора, гашење и поновно стартовање: у одређеним фазама лета, укључујући отказ више мотора	<i>P</i>	--->	--->	--->			
4.4 Онеспособљеност члана посаде	<i>P</i>	--->	--->	--->			
4.5 Неисправности трансмисије/мењача	<i>P</i>	--->	--->	--->		само <i>FFS</i>	
4.6 Друге процедуре у случају опасности, као што је наведено у одговарајућем приручнику за управљање ваздухопловом	<i>P</i>	--->	--->	--->			
<b>СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (спроводе се у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)</b>							
5.1 Инструментално полетање: прелазак на инструментални лет се захтева што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току полетања	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i>	

5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и АТС инструкција	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i>	
5.3 Процедуре чекања	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.4 Прецизан прилаз до висине одлуке не мање од 60 m (200 ft)	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.4.1 Ручно, без система за управљање летом	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i> (само практичан испит)	
5.4.2 Ручно, са системом за управљање летом	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.4.3 Са употребом аутопилота	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.4.4 Ручно, са симулираним отказом једног мотора; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза, пре преласка <i>OM</i> и наставља се до додира са тлом или до завршетка процедуре неуспелог прилаза	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i>	
5.5 Непрецизан прилаз до <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i>	
5.6 Продужавање са свим исправним моторима приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.6.1 Друге процедуре неуспелог прилаза	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*			
5.6.2 Продужавање са симулираним отказом једног мотора приликом достизања <i>DA/H</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>					<i>M*</i>	
5.7 Вађење из неправилних положаја (ова вежба зависи од квалитета <i>FFS</i> )	<i>P*</i>	-->*	->*	-->*		<i>M*</i>	
<b>СЕКЦИЈА 6 - Опциона опрема</b>							
6. Употреба опционе опреме		<i>P</i>	--->				



## Додатак 10

### Продужење важења и обнова овлашћења за летење на типу и продужење важења и обнова *IRs* када се комбинује са продужењем важења или обновом овлашћења за летење на типу - *EBT* практична процена

#### А – Опште

1. Продужење важења и обнова овлашћења за летење на типу, као и продужење важења и обнова *IRs* када се комбинује са продужењем важења или обновом овлашћења за летење на типу у складу са овим додатком, се спроводи код *EBT* оператера који испуњавају следеће услове:

- (а) успоставили су *EBT* програм релевантан за одговарајуће овлашћење за летење на типу или *IR* у складу са тачком ORO.FC.231 Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012;
- (б) имају најмање три године искуства у спровођењу мешовитог *EBT* програма;
- (ц) за свако овлашћење за летење на типу у оквиру *EBT* програма организација је именовала *EBT* руководиоца. *EBT* руководиоци морају да испуњавају следеће услове:
  - (i) они поседују права испитивача за одговарајуће овлашћење за летење на типу;
  - (ii) они имају велико искуство у обуци као инструктори за одговарајуће овлашћење за летење на типу;
  - (iii) то су лица именована у складу са тачком ORO.AOC.135(a)2) Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 или су заменици тог лица.

2. *EBT* руководиоца надлежан за одговарајуће овлашћење за летење на типу мора да обезбеди да кандидат испуњава све захтеве у погледу квалификација, обуке и искуства из овог анекса за продужење важења или обнову одговарајућег овлашћења.

3. Кандидати који желе да продуже важење или обнове овлашћење у складу са овим додатком морају да испуњавају следеће услове:

- (а) уписани су на оператеров *EBT* програм;
- (б) у случају продужења важења овлашћења, морају да заврше оператеров *EBT* програм унутар периода важења одговарајућег овлашћења;
- (ц) у случају обнове овлашћења, морају да се придржавају процедура које је развио *EBT* оператер у складу са тачком ORO.FC.231(a)5) Анекса III (Део-*ORO*) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.

4. Продужење важења или обнова овлашћења у складу са овим додатком мора да садржи следеће:

- (а) континуирану *EBT* практичну процену у оквиру *EBT* програма;
- (б) показивање прихватљивог нивоа спровођења свих компетенција;
- (ц) административни поступак продужења важења или обнове дозволе, при чему *EBT* руководиоца надлежан за одговарајуће овлашћење за летење на типу обавља следеће:
  - 1) осигурава да су испуњени захтеви из тачке FCL.1030;
  - 2) када поступа у складу са тачком FCL.1030(б)2) уписује у дозволу кандидата нов датум важења овлашћења. Тај упис може да обави друго лице у име *EBT* руководиоца, ако је *EBT* руководиоца том лицу дао то право у складу са процедурама установљеним у *EBT* програму.

#### Б - Спровођење *EBT* практичне процене

*EBT* практична процена се спроводи у складу са оператеровим *EBT* програмом.

## АНЕКС II

### УСЛОВИ ЗА КОНВЕРЗИЈУ ПОСТОЈЕЋИХ НАЦИОНАЛНИХ ДОЗВОЛА И ОВЛАШЋЕЊА ЗА АВИОНЕ И ХЕЛИКОПТЕРЕ

#### А. АВИОНИ

##### 1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* дозволу под условом да кандидат испуни следеће захтеве:

- (а) за *ATPL(A)* и *CPL(A)* испуни, кроз проверу стручности, захтеве из Дела-*FCL* за продужење важења овлашћења за летење на типу/класи и овлашћења за инструментално летење, релевантне за права из дозволе коју поседује;
- (б) покаже познавање одговарајућих делова оперативних захтева и Дела-*FCL*;
- (ц) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (д) испуни захтеве приказане у следећој табели:

Национална дозвола коју поседује	Укупни сати налета	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> дозволу и ограничења (где је примењиво)	Уклањање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 сати као <i>PIC</i> на авионима са више пилота	Нема	<i>ATPL(A)</i>	Није примењиво	(а)
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 сати на авионима са више пилота	Нема	Као у (ц) (4)	Као у (ц) (5)	(б)
<i>ATPL(A)</i>	> 500 сати на авионима са више пилота	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.515</i>	<i>ATPL(A)</i> , са овлашћењем за летење на типу ограниченим на копилота	Показати способност да лети у својству <i>PIC</i> , као што се захтева у Додатку 9 Дела- <i>FCL</i>	(ц)
<i>CPL/IR(A)</i> и положен <i>ICAO ATPL</i> теоријски испит у држави чланици у којој је дозвола издата		(i) показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615(б)</i> (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.A(ц)</i>	<i>CPL/IR(A)</i> са признатом <i>ATPL</i> теоријом	Није применљиво	(д)
<i>CPL/IR(A)</i>	> 500 сати на авионима са више пилота или у операцијама са више пилота на авионима са једним пилотом <i>CS-23 commuter</i> категорије или еквивалентне, у складу са релевантним захтевима Дела- <i>CAT</i> и Дела- <i>ORO</i> за јавни авио-превоз	(i) положити теоријски испит за <i>ATPL(A)</i> у држави чланици у којој је дозвола издата (*) (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.A(ц)</i>	<i>CPL/IR(A)</i> са признатом <i>ATPL</i> теоријом	Није применљиво	(е)
<i>CPL/IR(A)</i>	> 500 сати као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	Нема	<i>CPL/IR(A)</i> са овлашћењем за летење на класи и овлашћењем за летење на типу ограниченим на авионе са једним пилотом	Стећи овлашћење за летење на типу са више пилота у складу са Делом- <i>FCL</i>	(ф)
<i>CPL/IR(A)</i>	< 500 сати као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета за <i>CPL/IR</i> ниво	Као у (4) (ф)	Као у (5) (ф)	(г)

<i>CPL(A)</i>	> 500 сати као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	Овлашћење за ноћно летење, ако је применљиво	<i>CPL(A)</i> са овлашћењем за летење на типу/класи ограниченим на авионе са једним пилотом		(х)
<i>CPL(A)</i>	< 500 сати као <i>PIC</i> на авионима са једним пилотом	(i) овлашћење за ноћно летење, ако је применљиво; (ii) показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.310</i>	Као у (4) (х)		(и)
<i>PPL/IR(A)</i>	≥ 75 сати у складу са <i>IFR</i>		<i>PPL/IR(A)</i> ( <i>IR</i> је ограничено на <i>PPL</i> )	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.615(б)</i>	(j)
<i>PPL(A)</i>	≥ 70 сати на авионима	Показати знање коришћења радио-навигационих средстава	<i>PPL(A)</i>		(к)

(\*) Имаоци *CPL* који већ поседују овлашћење за летење на типу авиона са више пилота не морају да полагају теоријски испит за *ATPL(A)* све док лете на истом типу авиона, али им се не признаје *ATPL(A)* теорија за Део-*FCL* дозволу. Ако захтевају овлашћење за други тип авиона са више пилота, морају да испуне захтеве наведене у колони (3) ред (е) (i) горње табеле.

## 2. Сертификати инструктора

Сертификат инструктора који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да кандидат испуни следеће захтеве:

Национални сертификат или права које поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)</i>	Према захтевима из Дела- <i>FCL</i> за одговарајући сертификат	<i>N/A</i>	<i>FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)</i>

## 3. *SFI* сертификат

*SFI* сертификат који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да ималац испуни следеће захтеве:

Национални сертификат који поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>SFI(A)</i>	> 1.500 сати као пилот на <i>MPA</i>	(i) поседује или је поседовао <i>CPL</i> , <i>MPL</i> или <i>ATPL</i> за авионе коју је издала држава чланица; (ii) завршена обука на симулатору у оквиру одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу, укључујући <i>MCC</i>	<i>SFI(A)</i>
<i>SFI(A)</i>	Три године претходног искуства као <i>SFI</i>	Завршена обука на симулатору у оквиру	<i>SFI(A)</i>

		одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу, укључујући <i>MCC</i>	
--	--	--	--

Конверзија ће важити у периоду од највише три године. Продужење важења ће зависити од испуњења релевантних захтева прописаних у Делу-*FCL*.

#### 4. *STI* сертификат

*STI* сертификат који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима може да се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да ималац испуни захтеве наведене у табели испод:

Национални сертификат који поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>STI(A)</i>	> 500 сати као пилот на <i>SPA</i>	(i) поседује или је поседовао дозволу пилота коју је издала држава чланица; (ii) завршена провера стручности у складу са Додатком 9 Дела- <i>FCL</i> на <i>FSTD</i> одговарајућем 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 Дела- <i>FCL</i> на <i>FSTD</i> одговарајућем за намеравану обуку	<i>STI(A)</i>

Продужење важења сертификата ће зависити од испуњења релевантних захтева прописаних у Делу-*FCL*.

### Б. ХЕЛИКОПТЕРИ

#### 1. Пилотске дозволе

Дозвола пилота коју је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* дозволу под условом да кандидат испуни следеће захтеве:

- (а) испуни, кроз проверу стручности, захтеве из Дела-*FCL* за продужење важења овлашћења за летење на типу и овлашћења за инструментално летење, релевантне за права из дозволе коју поседује;
- (б) покаже познавање одговарајућих делова оперативних захтева и Дела-*FCL*;
- (ц) покаже знање енглеског језика у складу са *FCL.055*;
- (д) испуни захтеве приказане у следећој табели:

Национална дозвола коју поседује	Укупни сати налета	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> дозволу и ограничења (где је примењиво)	Уклањање ограничења	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR(H)</i>	> 1.000 сати 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 сати 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 сати на хеликоптерима са више пилота	Нема	<i>ATPL(H)</i> и <i>IR</i> са овлашћењем за летење на типу ограниченим на копилоота	Показати способност да лети као <i>PIC</i> , као што се захтева у Додатку 9 Дела- <i>FCL</i>	(ц)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR(H)</i> права	> 1.000 сати на хеликоптерима са више пилота	Нема	<i>ATPL(H)</i> са овлашћењем за летење на типу ограниченим на копилоота	Показати способност да лети као <i>PIC</i> , као што се захтева у Додатку 9 Дела- <i>FCL</i>	(д)
<i>ATPL(H)</i> важеће <i>IR(H)</i>	> 500 сати на хеликоптерима са више пилота	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.515</i> и <i>FCL.615(б)</i>	Као у (4) (ц)	Као у (5) (ц)	(е)
<i>ATPL(H)</i> без <i>IR(H)</i> права	> 500 сати на хеликоптерима са више пилота	Као (3) (е)	Као у (4) (д)	Као у (5) (д)	(ф)
<i>CPL/IR(H)</i> и положен <i>ICAO ATPL(H)</i> теоријски испит у држави чланици у којој је дозвола издата		(i) показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615(б)</i> (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.H(б)</i>	<i>CPL/IR(H)</i> са признатом <i>ATPL(H)</i> теоријом, под условом да је <i>ICAO ATPL(H)</i> теоријски испит процењен као Део- <i>FCL ATPL</i> ниво	Не примењује се	(г)
<i>CPL/IR(H)</i>	> 500 сати на хеликоптерима са више пилота	(i) положити теоријски испит за Део- <i>FCL ATPL(H)</i> у држави чланици која је издала дозволу (*) (ii) испунити остале захтеве из <i>FCL.720.H(б)</i>	<i>CPL/IR(H)</i> са признатом Део- <i>FCL ATPL(H)</i> теоријом	Не примењује се	(х)
<i>CPL/IR(H)</i>	> 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Нема	<i>CPL/IR(H)</i> са овлашћењима за летење на типу ограниченим на хеликоптере са једним пилотом		(и)
<i>CPL/IR(H)</i>	< 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у <i>FCL.310</i> и <i>FCL.615(б)</i>	Као (4) (и)	Стећи овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота, као што се захтева у Делу- <i>FCL</i>	(ј)
<i>CPL(H)</i>	> 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Овлашћење за ноћно летење	<i>CPL(H)</i> са овлашћењима за летење на типу ограниченим на хеликоптере са једним пилотом		(к)
<i>CPL(H)</i>	< 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Овлашћење за ноћно летење Показати знање из предмета	Као (4) (к)		(л)

		Перформансе и планирање лета, као што се захтева у FCL.310			
<i>CPL(H)</i> без овлашћења за ноћно летење	> 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом		Као (4) (к) и ограничено на <i>VFR</i> операције дању	Стећи овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота, као што се захтева у Делу- <i>FCL</i> и овлашћење за ноћно летење	(м)
<i>CPL(H)</i> без овлашћења за ноћно летење	< 500 сати као <i>PIC</i> на хеликоптерима са једним пилотом	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у FCL.310	Као (4) (к) и ограничено на <i>VFR</i> операције дању		(н)
<i>PPL/IR(H)</i>	≥ 75 сати у складу са <i>IFR</i>		<i>PPL/IR(H)</i> ( <i>IR</i> ограничено на <i>PPL</i> )	Показати знање из предмета Перформансе и планирање лета, као што се захтева у FCL.615(6)	(о)
<i>PPL(H)</i>	≥ 75 сати на хеликоптерима	Показати знање коришћења радионавигационих средстава	<i>PPL(H)</i>		(п)

(\*) Имаоци *CPL* који већ поседују овлашћење за летење на типу хеликоптера са више пилота не морају да полагају теоријски испит за *ATPL(H)* све док лете на истом типу хеликоптера, али им се не признаје *ATPL(H)* теорија за Део-*FCL* дозволу. Ако захтевају овлашћење за други тип хеликоптера са више пилота, морају да испуне захтеве наведене у колони (3) ред (х) (i) табеле.

## 2. Сертификати инструктора

Сертификат инструктора који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да кандидат испуни следеће захтеве:

Национални сертификат или права које поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>FI(H)/IRI(H)/TRI(H)</i>	Према захтевима из Дела- <i>FCL</i> за одговарајући сертификат		<i>FI(H)/IRI(H)/TRI(H)</i> (*)

Продужење важења сертификата ће зависити од испуњења релевантних захтева прописаних у Делу-*FCL*.

## 3. *SFI* сертификат

*SFI* сертификат који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да ималац испуни следеће захтеве:

Национални сертификат који поседује	Искуство	Додатни захтеви	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
<i>SFI(H)</i>	> 1.000 сати као пилот на <i>MPH</i>	(i) поседује или је поседовао <i>CPL</i> , <i>MPL</i> или <i>ATPL</i> коју је издала држава чланица; (ii) завршена обука на симулатору у оквиру одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу, укључујући <i>MCC</i>	<i>SFI(H)</i>
<i>SFI(H)</i>	Три године претходног искуства као <i>SFI</i>	Завршена обука на симулатору у оквиру одговарајуће обуке за овлашћење за летење на типу, укључујући <i>MCC</i>	<i>SFI(H)</i>

Продужење важења сертификата ће зависити од испуњења релевантних захтева прописаних у Делу-*FCL*.

#### 4. *STI* сертификат

*STI* сертификат који је издала држава чланица у складу са својим националним захтевима може да се конвертује у Део-*FCL* сертификат под условом да ималац испуни захтеве наведене у табели испод:

Национални сертификат који поседује (1)	Искуство (2)	Додатни захтеви (3)	Замена за Део- <i>FCL</i> сертификат (4)
<i>STI(H)</i>	> 500 сати као пилот на <i>SPH</i>	(i) поседује или је поседовао дозволу пилота коју је издала држава чланица; (ii) завршена провера стручности у складу са Додатком 9 Дела- <i>FCL</i> на <i>FSTD</i> одговарајућем 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 Дела- <i>FCL</i> на <i>FSTD</i> одговарајућем за намеравану обуку	<i>STI(A)</i>

Продужење важења сертификата ће зависити од испуњења релевантних захтева прописаних у Делу-*FCL*.

АНЕКС III  
Брисан

## АНЕКС IV

### [ДЕО-MED]

#### ГЛАВА А ОПШТИ ЗАХТЕВИ

##### ОДЕЉАК 1 *Опште*

###### **MED.A.001 Надлежни орган**

У сврху овог анекса (Део-MED), надлежни орган је:

(а) за ваздухопловно-медицинске центре (*AeMCs*):

- 1) орган одређен од државе чланице у којој *AeMC* има своје главно место пословања;
- 2) Агенција, ако се *AeMC* налази у трећој држави;

(б) за овлашћене лекаре (*AMEs*):

- 1) орган одређен од државе чланице у којој *AME* обавља праксу;
- 2) ако је место обављања праксе *AME* у трећој држави, орган одређен од државе чланице којој *AME* подноси захтев за издавање *AME* сертификата;

(ц) за лекаре специјалисте опште медицине (*GMPs*), орган одређен од државе чланице којег *GMP* обавештава о својој активности;

(д) за лекаре специјалисте медицине рада (*OHMPs*) који обављају оцену здравствене способности кабинске посаде, орган одређен од државе чланице којег *OHMP* обавештава о својој активности.

###### **MED.A.005 Подручје примене**

Овај анекс (Део-MED) утврђује захтеве за:

- (а) издавање, важење, продужење важења и обнову лекарског уверења потребног за коришћење права из дозволе пилота или пилота ученика;
- (б) здравствену способност кабинске посаде;
- (ц) сертификацију *AMEs*;
- (д) квалификацију *GMPs* и *OHMPs*.

###### **MED.A.010 Дефиниције**

У сврху овог анекса (Део-MED), примењују се следеће дефиниције:

- „ограничење” означава услов наведен у лекарском уверењу или медицинском извештају кабинске посаде који се мора поштовати док се користе права из дозволе или потврде кабинске посаде;
- „ваздухопловно-медицински преглед” означава инспекцију, палпацију, перкусију, аускултацију или било који други начин прегледа у циљу одређивања здравствене способности за коришћење права из дозволе или за обављање безбедносних дужности кабинске посаде;
- „ваздухопловно-медицинска оцена” означава закључак о здравственој способности кандидата заснован на процени кандидата као што се захтева у овом анексу (Део-MED) и даљим прегледима и медицинским испитивањима ако је то клинички индиковано;
- „значајан” означава степен здравственог стања чији ефекат може да спречи безбедно коришћење права из дозволе или обављање безбедносних дужности кабинске посаде;



- „кандидат” означава особу која подноси захтев за лекарско уверење или је ималац лекарског уверења и који пролази ваздухопловно-медицинску оцену способности за коришћење права из дозволе или за обављање безбедносних дужности кабинске посаде;
- „анамнеза” означава усмено давање података или подношење документације о ранијим болестима, повредама, лечењима или другим медицинским чињеницама, укључујући оцене о неспособности или ограничење у лекарском уверењу, које су или могу да буду релевантне за тренутно здравствено стање и ваздухопловно-медицинску способност кандидата;
- „орган надлежан за издавање дозвола” означава надлежни орган државе чланице који је издао дозволу, или коме лице подноси захтев за издавање дозволе, или, када лице још није поднело захтев за дозволу, надлежни орган одређен у складу са FCL.001 Анекса 1 (Део-FCL);
- „сигуран за боје” означава способност кандидата да лако разликује боје које се користе у ваздухопловној навигацији и да тачно идентификује ваздухопловна светла у боји;
- „испитивање” означава оцену суспектних патолошких стања кандидата на основу прегледа и испитивања у циљу потврде постојања или одсуства здравственог стања;
- „акредитовани медицински закључак” означава закључак једног или више медицинских стручњака прихватљивих органу надлежном за издавање дозвола, добијен на основу објективних и недискриминаторних критеријума, за потребе случаја који се разматра и уз консултацију са експертима из летачке делатности или другим експертима ако је потребно, за који процена оперативног ризика може да буде одговарајућа;
- „злоупотреба супстанци” означава употребу једне или више психоактивних супстанци од стране летачког особља на начин који алтернативно или удружено:
  - (а) представља директну опасност за корисника или угрожава животе, здравље или добробит других;
  - (б) узрокује или погоршава професионални, социјални, ментални или физички проблем или поремећај;
- „психоактивне супстанце” означава алкохол, опиоиде, канабис, седативе и хипнотике, кокаин, друге психостимулансе, халуциногене и испарљиве раствараче, са изузетком кофеина и дувана;
- „грешка рефракције” означава одступање од еметропије измерено у диоптријама највећег аметропног меридијана, измерено стандардним методама.

### **MED.A.015 Лекарска тајна**

Сва лица укључена у ваздухопловно-медицинске прегледе, оцене и сертификацију морају да осигурају поштовање лекарске тајне у сваком тренутку.

### **MED.A.020 Умањење здравствене способности**

- (а) Имаоци дозвола не могу да користе права из њихових дозвола и одговарајућих овлашћења или сертификата, а пилоти ученици не могу да лете самостално у било које време ако:
  - 1) су свесни било којег умањења здравствене способности које им онемогућава да безбедно користе своја права;
  - 2) узимају или користе било које прописане или непрописане лекове који би могли да утичу на безбедно коришћење права из одговарајуће дозволе;
  - 3) су подвргнути било ком медицинском, хируршком или другом третману који би могао да утиче на безбедно коришћење права из одговарајуће дозволе.
- (б) Додатно, имаоци лекарског уверења морају, без непотребног одлагања и пре коришћења права из њихових дозвола, да затраже ваздухопловно-медицински савет од *AeMC*, *AME* или *GMP*, у зависности шта је примењиво, ако су:
  - 1) били подвргнути хируршкој операцији или инвазивној процедури;
  - 2) започели редовну употребу било ког лека;

- 3) имали било какву значајну повреду која подразумева немогућност функционисања као члана летачке посаде;
- 4) имали било какву значајну болест која подразумева немогућност функционисања као члана летачке посаде;
- 5) у другом стању;
- 6) примљени у болницу или клинику;
- 7) им први пут потребна корективна сочива.

(ц) У случајевима из става (б):

- 1) имаоци лекарских уверења класе 1 и класе 2 морају да затраже ваздухопловно-медицински савет од *АеМС* или *АМЕ*. У том случају, *АеМС* или *АМЕ* мора да оцени њихову здравствену способност и одлучи да ли су способни да наставе да користе своја права;
- 2) имаоци *LAPL* лекарског уверења морају да затраже ваздухопловно-медицински савет од *АеМС*, *АМЕ* или *GMP* који је потписао лекарско уверење. У том случају, *АеМС*, *АМЕ* или *GMP* мора да оцени њихову здравствену способност и одлучи да ли су способни да наставе да користе своја права.

(д) Чланови кабинске посаде не могу да обављају своје дужности у ваздухоплову и, ако је примењиво, не могу да користе права из потврде кабинске посаде, ако су свесни било ког умањења своје здравствене способности, у мери у којој им то стање онемогућава извршавање безбедносних дужности и одговорности.

(е) Додатно, ако постоје било која медицинска стања наведена у ставу (б)1)-5), чланови кабинске посаде морају, без непотребног одлагања, да затраже савет од *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР*, у зависности шта је примењиво. У том случају, *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР* мора да оцени здравствену способност чланова кабинске посаде и одлучи да ли су способни да наставе да извршавају своје безбедносне дужности.

#### **MED.A.025 Обавезе *АеМС*, *АМЕ*, *GMP* и *ОНМР***

(а) Приликом обављања ваздухопловно-медицинских прегледа и ваздухопловно-медицинских оцена који се захтевају у овом анексу (Део-MED), *АеМС*, *АМЕ*, *GMP* и *ОНМР* морају да:

- 1) осигурају да се комуникација са кандидатом успостави без језичких препрека;
- 2) упознају кандидата са последицама пружања непотпуне, нетачне или лажне изјаве у његовој анамнези;
- 3) обавесте орган надлежан за издавање дозвола или, у случају ималаца потврде кабинске посаде, обавесте надлежни орган, ако кандидат пружа непотпуне, нетачне или лажне изјаве у његовој анамнези;
- 4) обавесте орган надлежан за издавање дозвола ако кандидат повуче пријаву за лекарско уверење у било којој фази поступка.

(б) Након завршетка ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена, *АеМС*, *АМЕ*, *GMP* и *ОНМР* морају:

- 1) да обавесте кандидата о томе да ли је способан или неспособан, или да га упуте медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола, *АеМС* или *АМЕ*, у зависности шта је примењиво;
- 2) да обавесте кандидата о било ком ограничењу које може да доведе до ограничења практичне обуке или права из његове/њене дозволе или потврде кабинске посаде, у зависности шта је примењиво;
- 3) ако је кандидат оцењен као неспособан, да га обавесте о његовом/њеном праву на разматрање одлуке у складу са процедурама надлежног органа;
- 4) да, у случају кандидата за лекарско уверење, без одлагања поднесу медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола потписан или електронски оверен извештај који садржи детаљне резултате ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена

који се захтевају за класу лекарског уверења и копије захтева, извештаја о лекарском прегледу и лекарског уверења;

5) да обавесте кандидата о његовој или њеној одговорности у случају умањења здравствене способности, као што је наведено у тачки MED.A.020.

(ц) Ако се консултација са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола захтева у складу са овим анексом (Део-MED), AeMC и AME морају да следе процедуру коју је установио надлежни орган.

(д) AeMCs, AMEs, GMPs и OHMPs морају да воде евиденцију са детаљима ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена обављених у складу са овим анексом (Део-MED) и њиховим резултатима најмање десет година или дуже ако се то захтева националним прописима.

(е) AeMCs, AMEs, GMPs и OHMPs морају да, на захтев, поднесу медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола сву медицинску документацију и извештаје и било које друге релевантне информације, када се то захтева за:

1) медицинску сертификацију;

2) надзорне функције.

(ф) AeMCs и AMEs морају да уносе или ажурирају податке који су укључени у Европску ваздухопловно-медицинску базу у складу са тачком ARA.MED.160(д).

## ОДЕЉАК 2

### Захтеви за лекарска уверења

#### **MED.A.030 Лекарска уверења**

(а) Пилот ученик не може да лети самостално ако нема лекарско уверење које се захтева за одговарајућу дозволу.

(б) Кандидат за дозволу, у складу са Анексом I (Део-FCL), мора да има лекарско уверење издато у складу са овим анексом (Део-MED) и које одговара правима из дозволе за коју је поднео захтев.

(ц) Ако користи права из:

1) дозволе пилота лаких ваздухоплова (LAPL), дозволе пилота балона (BPL) издате у складу са Анексом III (Део-BFCL) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или дозволе пилота једрилице (SPL) издате у складу са Анексом III (Део-SFCL) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, пилот мора минимално да има важеће LAPL лекарско уверење;

2) дозволе приватног пилота (PPL), пилот мора минимално да има важеће лекарско уверење класе 2;

3) BPL за потребе:

(i) комерцијалног превоза путника балоном, пилот мора минимално да има важеће лекарско уверење класе 2;

(ii) комерцијалних операција, изузев комерцијалног превоза путника балоном, са више од четири лица у ваздухоплову, пилот мора минимално да има важеће лекарско уверење класе 2;

4) SPL за потребе комерцијалних операција једрилицом, изузев оних које су наведене у члану 3. тачка 2. Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, пилот мора минимално да има важеће лекарско уверење класе 2;

5) дозволе професионалног пилота (CPL), дозволе пилота вишечлане посаде (MPL) или дозволе транспортног пилота (ATPL), пилот мора да има важеће лекарско уверење класе 1.

д) Ако је овлашћење за ноћно летење уписано у PPL или LAPL, ималац дозволе мора сигурно да распознаје боје.

(е) Ако се у PPL уписује овлашћење за инструментално летење или основно овлашћење за инструментално летење, имаоцу дозволе се мора урадити чиста тонална аудиометрија у складу са периодичношћу и стандардом који се захтевају за имаоце лекарског уверења класе 1.

(ф) Ималац дозволе ни у једном тренутку не може да има више од једног лекарског уверења издатог у складу са овим анексом (Део-*MED*).

#### **MED.A.035 Подношење захтева за лекарско уверење**

(а) Захтеви за лекарско уверење се подносе у облику и на начин које је одредио надлежни орган.

(б) Кандидати за лекарско уверење морају да *AeMC*, *AME* или *GMP*, у зависности шта је примењиво, доставе:

1) доказ о њиховом идентитету;

2) потписану изјаву:

(i) о медицинским чињеницама из њихове анамнезе;

(ii) о томе да ли су раније подносили захтев за лекарско уверење или су били подвргнути ваздухопловно-медицинском прегледу за лекарско уверење и, ако јесу, ко је обавио преглед и са којим резултатом;

(iii) о томе да ли су икада били оцењени као неспособни или им је лекарско уверење било суспендовано или стављено ван снаге.

(ц) Када подносе захтев за продужење важења или обнову лекарског уверења, кандидати морају да дају на увид најновије лекарско уверење *AeMC*, *AME* или *GMP*, пре почетка одговарајућих ваздухопловно-медицинских прегледа.

#### **MED.A.040 Издавање, продужење важења и обнова лекарских уверења**

(а) Лекарско уверење се издаје, продужава важење или обнавља тек након захтеваних ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена, у зависности шта је примењиво, и након што се кандидат оцени као способан.

(б) *Иницијално издавање*

1) Лекарска уверења класе 1 издаје *AeMC*.

2) Лекарска уверења класе 2 издаје *AeMC* или *AME*.

3) *LAPL* лекарска уверења издаје *AeMC* или *AME*. Њих, такође, може да издаје *GMP*, ако је то дозвољено националним законом државе чланице у којој се налази орган надлежан за издавање дозвола коме је поднет захтев за лекарско уверење.

(ц) *Продужење важења и обнова*

1) Важење лекарских уверења класе 1 и класе 2 продужава и обнавља *AeMC* или *AME*.

2) Важење *LAPL* лекарских уверења продужава и обнавља *AeMC* или *AME*. Њихово важење, такође, може да продужи или обнови *GMP*, ако је то дозвољено националним законом државе чланице у којој се налази орган надлежан за издавање дозвола коме је поднет захтев за лекарско уверење.

(д) *AeMC*, *AME* или *GMP* издаје, продужава важење или обнавља лекарско уверење само ако су испуњени следећи услови:

1) кандидат је дао комплетне податке из анамнезе и, ако то захтева *AeMC*, *AME* или *GMP*, резултате лекарских прегледа и тестова које је обавио изабрани лекар кандидата или други лекар специјалиста;

2) *AeMC*, *AME* или *GMP* је обавио ваздухопловно-медицинску оцену на основу лекарских прегледа и тестова који се захтевају за одговарајуће лекарско уверење ради потврде да кандидат испуњава све одговарајуће захтеве овог анекса (Део-*MED*).

(е) Пре издавања, продужења важења или обнове лекарског уверења, *AME*, *AeMC* или, у случају упућивања орган надлежан за издавање дозвола, може да захтева од кандидата додатне медицинске прегледе и испитивања ако постоје клиничке или епидемиолошке индикације.

(ф) Медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола може да изда или да поново изда лекарско уверење.

## **MED.A.045 Важење, продужење важења и обнова лекарских уверења**

### **(a) Важење**

- 1) Лекарска уверења класе 1 важе у периоду од 12 месеци.
- 2) Одступајући од тачке 1), лекарска уверења класе 1 важе у периоду од шест месеци за имаоце дозвола који су:
  - (i) укључени у операције са једним пилотом у јавном авио-превозу путника и навршили 40 година;
  - (ii) навршили 60 година.
- 3) Лекарска уверења класе 2 важе у периоду од:
  - (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 ималац дозволе наврши 42 године;
  - (ii) 24 месеца, за имаоце дозволе између 40 и 50 година. Лекарско уверење издато пре него што ималац дозволе наврши 50 година престаје да важи након што ималац дозволе наврши 51 годину;
  - (iii) 12 месеци, за имаоце дозволе изнад 50 година.
- 4) *LAPL* лекарска уверења важе у периоду од:
  - (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 ималац дозволе наврши 42 године;
  - (ii) 24 месеца, за имаоце дозволе изнад 40 година.
- 5) Рок важења лекарског уверења, укључујући све повезане прегледе или посебна испитивања, се одређује од датума ваздухопловно-медицинског прегледа у случају иницијалног издавања и обнове, и од датума истицања претходног лекарског уверења у случају продужења важења.

### **(б) Продужење важења**

Ваздухопловно-медицински прегледи и оцене, у зависности шта је примењиво, за продужење важења лекарског уверења се могу обавити најкасније до 45 дана пре датума истека важења лекарског уверења.

### **(ц) Обнова**

- 1) Ако ималац лекарског уверења не испуњава услов из става (б), захтевају се преглед и оцена за обнову лекарског уверења.
- 2) У случају лекарских уверења класе 1 и класе 2:
  - (i) ако је лекарско уверење истекло пре мање од две године, обавља се рутински ваздухопловно-медицински преглед за продужење важења;
  - (ii) ако је лекарско уверење истекло пре више од две, а мање од пет година, *АеМС* или *АМЕ* мора да спроведе ваздухопловно-медицински преглед за обнову важења, након оцене ваздухопловно-медицинских података кандидата;
  - (iii) ако је лекарско уверење истекло пре више од пет година, примењују се захтеви који се односе на ваздухопловно-медицински преглед за иницијално издавање, а оцена се мора заснивати на захтевима за продужење важења.
- 3) У случају *LAPL* лекарских уверења, *АеМС*, *АМЕ* или *GMP* мора да оцени анамнезу кандидата и да обави ваздухопловно-медицинске прегледе и испитивања, у зависности шта је примењиво, у складу са тач. MED.B.005 и MED.B.095.

## **MED.A.046 Суспензија или стављање ван снаге лекарских уверења**

(a) Лекарско уверење може да буде суспендовано или стављено ван снаге од стране органа надлежног за издавање дозвола.

- (б) Након суспензије лекарског уверења, ималац мора да врати лекарско уверење органу надлежном за издавање дозвола на захтев тог органа.
- (ц) Након стављања ван снаге лекарског уверења, ималац мора одмах да врати лекарско уверење органу надлежном за издавање дозвола.

#### **MED.A.050 Упућивање**

- (а) Ако је кандидат за лекарско уверење класе 1 или класе 2 упућен медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола у складу са тачком MED.B.001, *AeMC* или *AME* мора да проследи одговарајућу медицинску документацију органу надлежном за издавање дозвола.
- (б) Ако је кандидат за *LAPL* лекарско уверење упућен *AME* или *AeMC* у складу са тачком MED.B.001, *GMP* мора да проследи одговарајућу медицинску документацију *AME* или *AeMC*.

## ГЛАВА Б ЗАХТЕВИ ЗА ЛЕКАРСКА 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 захтеве за одговарајућу класу лекарског уверења, али се сматра да вероватно не угрожава безбедно коришћење права из одговарајуће дозволе, *AeMC* или *AME* мора да:
    - (i) у случају кандидата за лекарско уверење класе 1, одлуку о здравственој способности кандидата препусти медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола, како је назначено у овој глави;
    - (ii) у случајевима када упућивање на медицинског оцењивача органа надлежног за издавање дозвола није назначено у овој глави, процени да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности када се придржава једног или више ограничења уписаних у лекарско уверење и, по потреби, изда лекарско уверење са ограничењем/ограничењима;
    - (iii) у случају кандидата за лекарско уверење класе 2, процени, уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола како је назначено у овој глави, да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности када се придржава једног или више ограничења уписаних у лекарско уверење и, по потреби, изда лекарско уверење са ограничењем/ограничењима;
  - 2) *AeMC* или *AME* може да продужи важење или обнови лекарско уверење са истим ограничењем/ограничењима без упућивања кандидата медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола или без консултовања с њим.
- (б) *Ограничења LAPL лекарских уверења*
- 1) Ако *GMP*, након разматрања анамнезе кандидата, закључи да кандидат за *LAPL* лекарско уверење не испуњава у потпуности захтеве за здравствену способност, *GMP* мора да упути кандидата *AeMC* или *AME*, изузев ако је кандидату потребно само ограничење које се односи на употребу корективних сочива или на период важења лекарског уверења.
  - 2) Ако је кандидат за *LAPL* лекарско уверење упућен у складу са тачком 1), *AeMC* или *AME* мора да размотри тач. MED.B.005 и MED.B.095, процени да ли је кандидат способан да безбедно обавља своје дужности када се придржава једног или више ограничења уписаних у лекарско уверење и, по потреби, изда лекарско уверење са ограничењем/ограничењима.

*AeMC* или *AME* мора увек да размотри потребу да се кандидату одреди ограничење за превоз путника (оперативно ограничење за превоз путника, *OPL*).

3) *GMP* може да продужи важење или обнови *LAPL* лекарско уверење са истим ограничењем без упућивања кандидата *AeMC* или *AME*.

(ц) Приликом оцене да ли је ограничење потребно, посебна пажња мора да се обрати на следеће:

1) да ли акредитовани медицински закључак указује на то да је у посебним околностима немогућност кандидата да испуни неки од захтева, бројчани или други, таква да коришћење права из дозволе за коју је поднет захтев вероватно неће угрозити безбедност летења;

2) способност, вештину и искуство кандидата који су релевантни за операцију која ће се изводити.

(д) Кодови оперативних ограничења

1) Ограничење летења само у вишечлавној посади (*OML* - само класа 1)

(i) Када ималац *CPL*, *ATPL* или *MPL* не испуњава у потпуности захтеве за лекарско уверење класе 1 и када је упућен медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола, медицински оцењивач мора да оцени да ли лекарско уверење може да се изда са *OML* „важи само као или са квалификованим копилотом”.

(ii) Ималац лекарског уверења са *OML* може да управља ваздухопловом у операцијама са више пилота само ако је други пилот потпуно квалификован за одговарајућу класу и тип ваздухоплова, нема *OML* ограничење и није навршио 60 година.

(iii) Само медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола може иницијално да одреди *OML* за лекарска уверења класе 1 и само он може да га укине.

2) Ограничење за летење са сигурносним пилотом (*OSL* - класа 2 и *LAPL* права)

(i) Ималац лекарског уверења са *OSL* може да управља ваздухопловом само ако је у ваздухоплову други пилот потпуно квалификован да делује као *PIC* на одговарајућој класи и типу ваздухоплова, ако је ваздухоплов опремљен дуплим командама и ако други пилот заузима место за командама.

(ii) *OSL* за лекарска уверења класе 2 може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME* уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(iii) *OSL* за *LAPL* лекарска уверења може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME*.

3) Оперативно ограничење за превоз путника (*OPL* - класа 2 и *LAPL* права)

(i) Ималац лекарског уверења са *OPL* може да управља само ваздухопловом без путника.

(ii) *OPL* за лекарска уверења класе 2 може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME* уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(iii) *OPL* за *LAPL* лекарска уверења може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME*.

4) Оперативно ограничење за пилоте (*ORL* - класа 2 и *LAPL* права)

(i) Ималац лекарског уверења са *ORL* може да управља ваздухопловом само ако је испуњен један од следећа два услова:

(А) ако је у ваздухоплову други пилот потпуно квалификован да делује као *PIC* на одговарајућој класи и типу ваздухоплова, ако је ваздухоплов опремљен дуплим командама и ако други пилот заузима место за командама;

(Б) у ваздухоплову нема путника.

(ii) *ORL* за лекарска уверења класе 2 може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME* уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(iii) *ORL* за *LAPL* лекарска уверења може да одреди и укине медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC* или *AME*.

5) Посебна појединачно наведена ограничења (*SSL*)

*SSL* у лекарском уверењу мора да буде праћен описом ограничења.

(е) Медицински оцењивач органа надлежног за издавање дозвола, *AeMC*, *AME* или *GMP*, у зависности шта је примењиво, може да одреди било које друго ограничење имаоцу лекарског уверења, ако је то потребно за осигурање безбедности лета.

(ф) Било које ограничење одређено имаоцу лекарског уверења мора да буде наведено у лекарском уверењу.

### **MED.V.005 Општи медицински захтеви**

Кандидати за лекарско уверење се оцењују у складу са детаљним медицинским захтевима утврђеним у одељцима 2 и 3.

Осим тога, они се оцењују као неспособни ако имају било које од следећих медицинских стања чија је последица функционална неспособност која би могла да утиче на безбедно коришћење права из дозволе за коју је поднет захтев или због које би кандидат могао постати изненада неспособан да користи та права:

(а) абнормалност, урођена или стечена;

(б) активно, латентно, акутно или хронично обољење или неспособност;

(ц) рана, повреда или последица операције;

(д) дејство или нежељени ефекат било каквих прописаних или непрописаних терапеутских, дијагностичких или превентивних лекова.

## **ОДЕЉАК 2**

### ***Медицински захтеви за лекарска уверења класе 1 и класе 2***

### **MED.V.010 Кардиоваскуларни систем**

(а) *Преглед*

1) Стандардни 12-канални електрокардиограм (ЕКГ) у мировању и извештај морају да се ураде према клиничким индикацијама и у следећим случајевима:

(i) за лекарско уверење класе 1, приликом иницијалног прегледа, затим сваких пет година до навршених 30 година, сваке две године до навршених 40 година, сваке године до навршених 50 година и након тога приликом сваког продужења важења или обнове лекарског уверења;

(ii) за лекарско уверење класе 2, приликом иницијалног прегледа, приликом првог прегледа након навршених 40 година, приликом првог прегледа након навршених 50 година и након тога сваке две године.

2) Проширена кардиоваскуларна оцена се захтева ако је клинички индикована.

3) За лекарско уверење класе 1, проширена кардиоваскуларна оцена мора да буде спроведена приликом првог прегледа за продужење важења или обнову после навршених 65 година и након тога сваке четири године.

4) За лекарско уверење класе 1, процена серум липида, укључујући холестерол, се захтева приликом иницијалног прегледа и приликом првог прегледа након навршених 40 година.

(б) *Кардиоваскуларни систем - Опште*

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од следећих стања морају да буду оцењени као неспособни:



- (i) анеуризма грудне или надбубрежне аорте пре операције;
- (ii) значајна функционална или симптоматска абнормалност било ког срчаног залиска;
- (iii) трансплантација срца или срца/плућа;
- (iv) симптоматска хипертрофична кардиомиопатија.

2) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 1 са документованом анамнезом или дијагнозом било ког од следећих медицинских стања морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола:

- (i) болест периферних артерија, пре или после операције;
- (ii) анеуризма торакалне или супрареналне трбушне аорте после операције;
- (iii) анеуризма инфрареналне абдоминалне аорте пре или после операције;
- (iv) функционално безначајна абнормалност срчаних залисака;
- (v) након операције срчаних залисака;
- (vi) абнормалност перикарда, миокарда или ендокарда;
- (vii) урођена срчана мана, пре или после корективне операције;
- (viii) вазовагална синкопа непознатог узрока;
- (ix) тромбоза артерија или вена;
- (x) плућна емболија;
- (xi) кардиоваскуларна стања која захтевају систематску антикоагулантну терапију.

3) Кандидате за лекарско уверење класе 2 са установљеном дијагнозом једног од стања наведених у тач. 1) и 2), мора да оцени кардиолог пре доношења оцене способан, уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

4) Кандидати са срчаним проблемима који нису наведени у тач. 1) и 2) могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће кардиолошке оцене.

#### (ц) *Крвни притисак*

- 1) Крвни притисак кандидата мора да буде измерен приликом сваког прегледа.
- 2) Кандидати чији крвни притисак није у нормалним границама морају да буду даље оцењени у складу са њиховим кардиоваскуларним стањем и терапијом, како би се одредило да ли би требало да буду оцењени као неспособни у складу са тач. 3) и 4).
- 3) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са неким од следећих медицинских стања морају да буду оцењени као неспособни:
  - (i) симптоматска хипотензија;
  - (ii) крвни притисак приликом прегледа константно прелази 160 mm Hg систолни и/или 95 mm Hg дијастолни, са или без терапије.
- 4) Кандидати који су започели употребу лекова ради контроле крвног притиска морају да буду оцењени као неспособни све док се не утврди одсуство значајних нежељених ефеката.

#### (д) *Болест коронарних артерија*

- 1) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од следећих медицинских стања морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола и морају да прођу кардиолошку процену ради искључења исхемије миокарда:
  - (i) суспектна исхемија миокарда;
  - (ii) асимптоматско минор обољење коронарних артерија које не захтева антиангинално лечење.
- 2) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим медицинским стањем из тачке 1) морају да прођу задовољавајућу кардиолошку процену.
- 3) Кандидати са било којим од следећих медицинских стања морају да буду оцењени као неспособни:

- (i) исхемија миокарда;
- (ii) симптоматска болест коронарних артерија;
- (iii) симптоми болести коронарних артерија контролисане лековима.

4) Кандидати за иницијално издавање лекарског уверења класе 1 са анамнезом или дијагнозом било ког од следећих медицинских стања морају да буду оцењени као неспособни:

- (i) исхемија миокарда;
- (ii) инфаркт миокарда;
- (iii) реваскуларизација или уградња стента због болести коронарних артерија.

5) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 2 који немају симптоме након инфаркта миокарда или након операције коронарних артерија морају да прођу задовољавајућу кардиолошку оцену, уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола. Такви кандидати за продужење важења лекарског уверења класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.

(e) *Поремећаји срчаног ритма/спровођења*

1) Кандидати са било којим од следећих медицинских стања морају да буду оцењени као неспособни:

- (i) симптоматска синоатриална болест;
- (ii) комплетан атриовентрикуларни блок;
- (iii) симптоматски продужен *QT* интервал;
- (iv) аутоматски имплатабилни дефибрилаторски систем;
- (v) вентрикуларни анти-тахикардни пејсмејкер.

2) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола, ако имају било какав значајнији поремећај спровођења или ритма, укључујући следеће:

- (i) поремећај суправентрикуларног ритма, укључујући повремену или сталну синоатријалну дисфункцију, атријалну фибрилацију и/или флатер и симптоматску синус паузу;
- (ii) комплетан блок леве гране;
- (iii) атриовентрикуларни блок типа *Mobitz 2*;
- (iv) опсежна и/или кратка комплексна тахикардија;
- (v) вентрикуларна пре-ексцитација;
- (vi) асимптоматски продужени *QT* интервал;
- (vii) електрокардиографски доказан *Brugada* синдром.

3) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим медицинским стањем наведеним у тачки 2) морају да прођу задовољавајућу кардиолошку оцену, уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

4) Кандидати са било којим од следећих медицинских стања могу да се оцене као способни уз задовољавајућу кардиолошку оцену и ако не постоје друге абнормалности:

- (i) некомплетни блок леве гране;
- (ii) комплетни блок десне гране;
- (iii) стабилна девијација леве осе;
- (iv) асимптоматска синус брадикардија;
- (v) асимптоматска синус тахикардија;
- (vi) асимптоматски изоловани, униформни суправентрикуларни или вентрикуларни ектопични комплекси;
- (vii) атриовентрикуларни блок првог степена;

(viii) атриовентрикуларни блок типа *Mobitz 1*.

5) Кандидати са анамнезом било ког од следећих медицинских стања морају да прођу задовољавајућу кардиоваскуларну оцену пре доношења оцене способан:

- (i) аблациона терапија;
- (ii) уграђени пејсмејкер.

Такви кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола. Такви кандидати за лекарско уверење класе 2 морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.V.015 Респираторни систем**

(а) Кандидати са значајним оштећењем плућне функције морају да буду оцењени као неспособни. Ипак, они могу да буду оцењени као способни након задовољавајућег опоравка плућне функције.

(б) Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да прођу испитивања функције плућа и структурних промена приликом иницијалног прегледа и када је клинички индиковано.

(ц) Кандидати за лекарско уверење класе 2 морају да прођу испитивања функције плућа и структурних промена када је клинички индиковано.

(д) Кандидати са анамнезом или дијагнозом било ког од следећих медицинских стања морају да прођу пулмолошку оцену са задовољавајућим резултатом пре доношења оцене способан:

- 1) астма контролисана лековима;
- 2) акутно инфламаторно обољење респираторног система;
- 3) активна саркоидоза;
- 4) пнеумоторакс;
- 5) синдром прекида дисања у спавању;
- 6) већа операција грудног коша;
- 7) пулмектомија;
- 8) хронична опструктивна болест плућа.

Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати са установљеном дијагнозом било ког медицинског стања наведеног у тач. 3) и 5) морају да прођу задовољавајућу кардиолошку оцену.

(е) Ваздухопловно-медицинска оцена:

- 1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим медицинским стањем наведеним у ставу (д) морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.
- 2) Кандидати за лекарско уверење класе 2 са било којим медицинским стањем наведеним у ставу (д) морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(ф) Кандидати за лекарско уверење класе 1 који су били подвргнути пулмектомији морају да буду оцењени као неспособни.

### **MED.V.020 Дигестивни систем**

(а) Кандидати са било којом последицом болести или хируршке интервенције у било ком делу дигестивног система или његових аднекса која би могла да изазове онеспособљеност у лету, нарочито са било каквом врстом опструкције услед стриктуре или компресије, морају да буду оцењени као неспособни.

(б) Кандидати који имају хернију која би могла да доведе до симптома онеспособљености, морају да буду оцењени као неспособни.

(ц) Кандидати са било којим од следећих поремећаја гастроинтестиналног система могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће гастроинтестиналне оцене после успешног лечења или потпуног опоравка након операције:

- 1) рекурентни диспептични поремећај контролисан лековима;
  - 2) панкреатитис;
  - 3) симптоматски камен у жучној кеси;
  - 4) клиничка дијагноза или документована анамнеза о хроничној инфламаторној болести црева;
  - 5) стање после операције на дигестивном систему или његовим аднексима, укључујући операцију делимичног или потпуног одвајања или одстрањивања било ког од ових органа.
- (д) Ваздухопловно-медицинска оцена
- 1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са дијагнозом било ког медицинског стања наведеног у ставу (ц)2), 4) и 5) морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.
  - 2) Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са дијагнозом медицинског стања наведеног у ставу (ц)2), мора да буде оцењена уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозволе.

### **MED.V.025 Метаболички и ендокрини системи**

(а) Кандидати са метаболичком, нутритивном или ендокрином дисфункцијом могу да буду оцењени као способни ако се докаже стабилност медицинског стања и ако задовољавајуће прођу ваздухопловно-медицинску оцену.

(б) *Шећерна болест*

- 1) Кандидати са шећерном болешћу којима је потребан инсулин морају да буду оцењени као неспособни.
- 2) Кандидати са шећерном болешћу којима није потребан инсулин морају да буду оцењени као неспособни, изузев ако се докаже да је постигнута регулација шећера у крви и да је она стабилна.

(ц) *Ваздухопловно-медицинска оцена*

- 1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 којима су за регулацију шећера у крви потребни лекови који нису инсулин, морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозволе.
- 2) Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 којима су за регулацију шећера у крви потребни лекови који нису инсулин, мора да буде оцењена уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.V.030 Хематологија**

(а) Кандидатима за лекарско уверење класе 1 се мора проверити хемоглобин приликом сваког ваздухопловно-медицинског прегледа.

(б) Кандидати са хематолошким обољењем могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће ваздухопловно-медицинске оцене.

(ц) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од следећих хематолошких стања морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола:

- 1) абнормални хемоглобин, укључујући, али се не ограничавајући на анемију, полицитемију или хемаглобинопатију;
- 2) значајно лимфатичко увећање;
- 3) увећање слезине;
- 4) поремећај коагулације, хеморагија или тромбоза;
- 5) леукемија.

(д) Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са било којим хематолошким стањем наведеним у ставу (ц)4) и 5) мора да буде оцењена уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.B.035 Генитоуринарни систем**

(а) Анализа мокраће мора да буде део сваког ваздухопловно-медицинског прегледа. Кандидати морају да буду оцењени као неспособни ако урин садржи патолошки значајне абнормалне елементе који могу да изазову степен функционалне неспособности која може да угрози безбедно коришћење права из дозволе или да доведе до изненадне неспособности коришћења тих права.

(б) Кандидати са било којом последицом болести или хирушког захвата на генитоуринарном систему или његовим аднексима која би могла да изазове губитак способности, посебно са било каквом врстом опструкције услед стриктуре или компресије, морају да буду оцењени као неспособни.

(ц) Кандидати са дијагнозом или анамнезом следећих стања могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће оцене генитоуринарног система:

1) обољење бубрега;

2) један или више камена у бубрегу или анамнеза бубрежних колика.

(д) Кандидати који су били подвргнути већој операцији на генитоуринарном систему или његовим аднексима, укључујући операцију делимичног или потпуног одвајања или одстрањивања било ког од наведених органа, морају да буду оцењени као неспособни. Ипак, након потпуног опоравка, они могу да буду оцењени као способни.

(е) Кандидати за лекарско уверење класе 1 из ст. (ц) и (д) морају да се упуте медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.B.040 Инфективне болести**

(а) Кандидати морају да буду оцењени као неспособни када имају клиничку дијагнозу или анамнестички податак о било којој инфективној болести која би могла да угрози безбедно коришћење права из дозволе.

(б) Кандидати који су *HIV* позитивни могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће ваздухопловно-медицинске оцене. Такви кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да се упуте медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.B.045 Акушерство и гинекологија**

(а) Кандидаткиње које су биле подвргнуте већој гинеколошкој операцији морају да буду оцењене као неспособне. Ипак, оне могу да буду оцењене као способне након потпуног опоравка.

(б) *Трудноћа*

1) У случају трудноће, кандидаткиња може да настави да користи своја права све до краја 26. недеље трудноће само ако *АеМС* или *АМЕ* сматра да је она за то способна.

2) За имаоце лекарског уверења класе 1 који су у другом стању мора да се примени *ОМЛ*. Независно од *MED.B.001*, у овом случају *ОМЛ* може да одреди или укине *АеМС* или *АМЕ*.

3) Кандидаткиња може да настави да користити своја права после опоравка по завршетку трудноће.

### **MED.B.050 Мишићно-коштани систем**

(а) Кандидати који немају довољну висину у седећем положају, дужину руку и ногу и мишићну снагу за безбедно коришћење права из дозволе морају да буду оцењени као неспособни. Међутим, када је висина у седећем положају, дужина руку и ногу и мишићна снага довољна за безбедно коришћење права из дозволе за одређени тип ваздухоплова, што може да се демонстрира медицинским тестом у лету или тестом на симулатору летења, кандидат може да буде оцењен као способан и његова права морају да буду ограничена у складу са тим.

(б) Кандидати који немају задовољавајући ниво функционалности мишићно-коштаног система који им омогућава безбедно коришћење права из дозволе морају да буду оцењени као неспособни. Међутим, ако је функционалност њиховог мишићно-коштаног система задовољавајућа за

безбедно коришћење права за одређени тип вазухоплова, што може да се демонстрира медицинским тестом у лету или тестом на симулатору летења, кандидат може да буде оцењен као способан и његова права морају да буду ограничена у складу са тим.

(ц) У случају сумње проистекле у контексту оцењивања из ст. (а) и (б), кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу надлежног органа за издавање дозволе, а кандидати за лекарско уверење класе 2 морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.V.055 Ментално здравље**

(а) Свеобухватна процена менталног здравља мора да буде део иницијалног ваздухопловно-медицинског прегледа класе 1.

(б) Скрининг на лекове и алкохол мора да буде део иницијалног ваздухопловно-медицинског прегледа класе 1.

(ц) Кандидати са менталним поремећајем или поремећајем у понашању због употребе или злоупотребе алкохола или других психоактивних супстанци морају да буду оцењени као неспособни до опоравка и престанка употребе или злоупотребе психоактивних супстанци и до добијања задовољавајуће психијатријске оцене након успешног лечења.

(д) Кандидати са клиничком дијагнозом или документованом анамнезом било којег од следећих психијатријских стања морају да прођу задовољавајућу психијатријску оцену пре него што буду оцењени као способни:

- 1) поремећаји расположења;
- 2) неуротски поремећаји;
- 3) поремећаји личности;
- 4) ментални или поремећаји понашања;
- 5) злоупотреба психоактивних супстанци.

е) Кандидати са документованом анамнезом о појединачним или понављаним актима намерног самоповређивања морају да буду оцењени као неспособни. Ипак, они могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће психијатријске оцене.

ф) Ваздухопловно-медицинска оцена:

- 1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од стања наведених у ст. (ц), (д) или (е) морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.
- 2) Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са било којим од стања наведених у ст. (ц), (д) или (е) морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(г) Кандидати са документованом анамнезом или клиничком дијагнозом шизофреније, шизопатских поремећаја или поремећаја са суманутошћу морају да буду оцењени као неспособни.

### **MED.V.065 Неурологија**

(а) Кандидати са клиничком дијагнозом или документованом анамнезом било којег од следећих медицинских стања морају да буду оцењени као неспособни:

- 1) епилепсија, изузев у случајевима из става (б)1) и 2);
- 2) поновљени поремећаји свести непознатог узрока.

(б) Кандидати са клиничком дијагнозом или документованом анамнезом било којег од следећих медицинских стања морају да прођу даљу оцену пре него што буду оцењени као способни:

- 1) епилепсија без рецидива након навршених пет година;
- 2) епилепсија без рецидива и без било које врсте лечења више од десет година;
- 3) епилептиформне *EEG* абнормалности и спори фокални таласи;

- 4) прогресивна или непрогресивна болест нервног система;
- 5) инфламаторне болести централног или периферног нервног система;
- 6) мигрена;
- 7) једна епизода поремећаја свести непознатог узрока;
- 8) губитак свести након повреде главе;
- 9) перфоративна повреда мозга;
- 10) повреда спиналних или периферних нерава;
- 11) болести нервног система због васкуларних поремећаја, укључујући хеморагијске и исхемијске догађаје.

Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола. Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 мора да буде оцењена уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

## **MED.V.070 Офталмологија**

### **(а) Преглед**

- 1) За лекарско уверење класе 1:
  - (i) свеобухватни офталмолошки преглед мора да буде део иницијалног прегледа и мора се спровести када је клинички индиковано и периодично, у зависности од рефракције и функционалне способности ока.
  - (ii) рутински офталмолошки преглед мора да буде део свих прегледа за продужење важења и обнову лекарских уверења.
- 2) За лекарско уверење класе 2:
  - (i) рутински офталмолошки преглед мора да буде део иницијалног прегледа и свих прегледа за продужење важења и обнову лекарских уверења.
  - (ii) свеобухватни офталмолошки преглед мора да буде спроведен када је клинички индиковано.

### **(б) Оштрина вида**

- 1) За лекарско уверење класе 1:
  - i) Видна оштрина на даљину, са или без корекције, мора да буде 6/9 (0,7) или боља на сваком оку посебно, а видна оштрина са оба ока мора да буде 6/6 (1,0) или боља.
  - ii) На иницијалном прегледу кандидати са субстандардним видом на једном оку морају да буду оцењени као неспособни.
  - iii) На прегледима за продужење важења и обнову, независно од става (б)1)(i), кандидати са стеченим субстандардним видом на једном оку или стеченом монокуларношћу морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола и могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене.
- 2) За лекарско уверење класе 2:
  - i) видна оштрина за даљину, са или без корекције, мора да буде 6/12 (0,5) или боља на сваком оку посебно, а видна оштрина са оба ока мора да буде 6/9 (0,7) или боља.
  - ii) Независно од става (б)2)(i), кандидати са субстандардним видом на једном оку или монокуларношћу могу да буду оцењени као способни, уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола и након задовољавајуће офталмолошке оцене.
- 3) Кандидати морају да буду у могућности да прочитају N5 таблицу или еквивалентну на удаљености од 30-50 *cm* и N14 таблицу или еквивалентну на удаљености од 100 *cm*, ако је потребно са корекцијом.

### **(ц) Грешка рефракције и анизометропија**

1) Кандидати са грешком рефракције или анизометропијом могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене.

2) Независно од става (ц)1), кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од следећих медицинских стања морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола и могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене:

(i) миопија која прелази -6.0 диоптрије;

(ii) астигматизам који прелази 2.0 диоптрије;

(iii) анизометропија која прелази 2.0 диоптрије.

3) Независно од става (ц)1), кандидати за лекарско уверење класе 1 са хиперметропијом која прелази +5.0 диоптрије морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола и могу да буду оцењени као способни након задовољавајуће офталмолошке оцене, под условом да постоје адекватне фузионалне резерве, нормални интраокуларни притисци и предњи углови и да није доказана никаква значајна патологија. Независно од става (б)1)(i), коригована видна оштрина у сваком оку мора да буде 6/6 или боља.

4) Кандидати са клиничком дијагнозом кератоконуса могу да буду оцењени као способни након задовољавајућег прегледа офталмолога. Такви кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.

(д) *Бинокуларна функција*

1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду оцењени као неспособни, ако немају нормалну бинокуларну функцију и ако би то медицинско стање могло да угрози безбедно коришћење права из дозволе, узимајући у обзир све одговарајуће корективне мере где је то релевантно.

2) Кандидати са диплопијом морају да буду оцењени као неспособни.

(е) *Видна поља*

Кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду оцењени као неспособни, ако немају нормална видна поља и ако би то медицинско стање могло да угрози безбедно коришћење права из дозволе, узимајући у обзир све одговарајуће корективне мере где је то релевантно.

(ф) *Хирургија ока*

Кандидати који су били подвргнути операцији ока морају да буду оцењени као неспособни. Међутим, они могу да буду оцењени као способни после потпуног опоравка видне функције и након задовољавајуће офталмолошке оцене.

(г) *Наочаре и контактна сочива*

1) Ако се задовољавајућа видна функција постиже само уз употребу корекције, наочаре или контактна сочива морају да обезбеде оптималну видну функцију, да се добро подносе и да су погодни у сврху летења.

2) При коришћењу права из одговарајуће дозволе/дозвола, да би се испунили захтеви који се односе на вид може да се користи само један пар наочара.

3) За оштрину вида на даљину, наочаре или контактна сочива морају да се носе када се користе права из одговарајуће дозволе/дозвола.

4) За оштрину вида на близину, пар наочара мора да буде на располагању када се користе права из одговарајуће дозволе/дозвола.

5) Резервни пар наочара са сличном корекцијом, по потреби за вид на даљину или близину, мора да буде одмах на располагању када се користе права из одговарајуће дозволе/дозвола.

6) Ако се носе контактна сочива када се користе права из одговарајуће дозволе/дозвола, она морају да буду за оштрину вида на даљину, монофокална, безбојна и добро подношљива.



- 7) Кандидати са великом грешком рефракције морају да користе контактна сочива или наочаре са стаклима великог индекса преламања.
- 8) Ортокератологијска сочива не смеју да се користе.

### **MED.V.075 Колорни вид**

(а) Кандидати морају да буду оцењени као неспособни ако не могу да покажу способност лаког распознавања боја које су потребне за безбедно коришћење права из дозволе.

(б) *Преглед и процена*

- 1) За иницијално издавање лекарског уверења кандидати морају да прођу *Ishihara* тест. Кандидати који прођу овај тест могу да буду оцењени као способни.
- 2) За лекарско уверење класе 1:
  - (i) Кандидати који не прођу *Ishihara* тест морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола и морају да обаве додатна тестирања распознавања боја да би се установило да ли су сигурни за боје.
  - (ii) Кандидати морају да буду нормални трихромати или да буду сигурни за боје.
  - (iii) Кандидати који не прођу додатна тестирања распознавања боја морају да буду оцењени као неспособни.
- 3) За лекарско уверење класе 2:
  - (i) Кандидати који не прођу *Ishihara* тест морају да обаве додатна тестирања распознавања боја да би се установило да ли су сигурни за боје.
  - (ii) Кандидати који немају задовољавајуће распознавање боја, морају да буду ограничени у коришћењу права из одговарајуће дозволе само током дана.

### **MED.V.080 Оториноларингологија (ОРЛ)**

(а) *Преглед*

- 1) Слух кандидата мора да буде тестиран на сваком прегледу.
  - (i) За лекарско уверење класе 1, као и за лекарско уверење класе 2 ако се овлашћење за инструментално летење или овлашћење за инструментално летење на рути уписује у дозволу, слух мора да се тестира чистом тоналном аудиометријом на иницијалном прегледу, потом сваких пет година док ималац дозволе не наврши 40 и након тога сваке две године.
  - (ii) Приликом тестирања чистом тоналном аудиометријом, кандидати на иницијалном прегледу не смеју да имају губитак слуха већи од 35 *dB* на фреквенцијама од 500, 1.000 или 2.000 *Hz*, или већи од 50 *dB* на фреквенцији од 3.000 *Hz*, на сваком уху посебно. Кандидати за продужење важења или обнову са већим губитком слуха морају да покажу задовољавајућу функционалну способност слуха.
- 2) Свеобухватан преглед уха, носа и грла мора да се спроведе приликом иницијалног прегледа за издавање лекарског уверења класе 1 и након тога периодично када је то клинички индиковано.

(б) Кандидати са било којим од следећих медицинских стања морају да буду подвргнути даљем прегледу да би се утврдило да то медицинско стање не омета безбедно коришћење права из одговарајуће дозволе/дозвола:

- 1) хипоакузија;
- 2) активни патолошки процес унутрашњег или средњег ува;
- 3) незарасла перфорација или дисфункција бубне опне;
- 4) дисфункција Еустахијеве тубе/туба;
- 5) поремећај вестибуларне функције;
- 6) значајно сужење назалних путева;

- 7) дисфункција синуса;
- 8) значајна малформација или значајна инфекција усне дупље или горњих дисајних путева;
- 9) значајан поремећај говора или гласа;
- 10) било која последица операције унутрашњег или средњег ува.

(ц) Ваздухопловно-медицинска оцена

- 1) Кандидати за лекарско уверење класе 1 са било којим од медицинских стања наведених у ставу (б)1), 4) и 5) морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола.
- 2) Здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са било којим од медицинских стања наведених у ставу (б)4) и 5) морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.
- 3) Ако се овлашћење за инструментално летење или овлашћење за инструментално летење на рути уписује у дозволу, здравствена способност кандидата за лекарско уверење класе 2 са медицинским стањем наведеним у ставу (б)1) мора да буде оцењена уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

### **MED.V.085 Дерматологија**

Кандидати морају да буду оцењени као неспособни ако имају било које утврђено дерматолошко стање које би могло да угрози безбедно коришћење права из дозволе.

### **MED.V.090 Онкологија**

(а) Пре даљег разматрања њиховог захтева, кандидати са примарном или секундарном малигном болешћу морају да прођу задовољавајућу онколошку оцену. Такви кандидати за лекарско уверење класе 1 морају да буду упућени медицинском оцењивачу органа надлежног за издавање дозвола. Такви кандидати за лекарско уверење класе 2 морају да буду оцењени уз консултацију са медицинским оцењивачем органа надлежног за издавање дозвола.

(б) Кандидати са документованом анамнезом или клиничком дијагнозом интрацеребралног малигног тумора морају да се оцене као неспособни.

## ОДЕЉАК 3

### *Специфични захтеви за LAPL лекарска уверења*

### **MED.V.095 Лекарски прегледи и оцена кандидата за LAPL лекарска уверења**

(а) Кандидат за LAPL лекарско уверење мора да буде оцењен на основу најбоље ваздухопловно-медицинске праксе.

(б) Посебна пажња мора да се посвети комплетној анамнези кандидата.

(ц) Иницијална оцена, све наредне оцене након што ималац дозволе наврши 50 година и све оцене у случајевима када анамнеза кандидата није доступна овлашћеном лекару, морају да обухвате најмање следеће:

- 1) клинички преглед;
- 2) крвни притисак;
- 3) анализу урина;
- 4) испитивање видних функција;
- 5) испитивање слуха.

(д) Након иницијалне оцене, наредне оцене све док ималац дозволе не наврши 50 година морају да укључе најмање следеће:

- 1) оцену анамнезе имаоца LAPL;
- 2) ставке из става (ц) ако то АеМС, АМЕ или GMP сматра неопходним у складу са најбољом ваздухопловно-медицинском праксом.

ГЛАВА Ц  
**ЗАХТЕВИ ЗА ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ**

ОДЕЉАК 1  
*Општи захтеви*

**MED.C.001 Опште**

Чланови кабинске посаде могу да обављају дужности и одговорности које се захтевају безбедносним правилима у ваздухоплову само ако испуњавају примењиве захтеве овог анекса.

**MED.C.005 Ваздухопловно-медицинске оцене**

(а) Чланови кабинске посаде морају да прођу ваздухопловно-медицинске оцене како би се потврдило да немају било коју физичку или менталну болест која би могла да доведе до онеспособљености или до немогућности вршења додељених безбедносних дужности и одговорности.

(б) Сваки члан кабинске посаде мора да прође ваздухопловно-медицинску оцену пре него што му се први пут доделе дужности у ваздухоплову, а након тога у интервалима од највише 60 месеци.

(ц) Ваздухопловно-медицинске оцене мора да спроведе АМЕ, АеМС или ОНМП ако испуњава захтеве из MED.D.040.

ОДЕЉАК 2

*Захтеви за ваздухопловно-медицинску оцену кабинске посаде*

**MED.C.020 Опште**

Чланови кабинске посаде не смеју да имају:

(а) абнормалност, урођену или стечену;

(б) активну, латентну, акутну или хроничну болест или сметњу;

(ц) рану, повреду или последицу операције; и

(д) дејство или нежељено дејство било које прописане или непрописане терапијске, дијагностичке или превентивне употребе лекова које би изазвало степен функционалне неспособности који би могао да доведе до онеспособљености или немогућности обављања безбедносних дужности и одговорности.

**MED.C.025 Садржај ваздухопловно-медицинских оцена**

(а) Иницијална ваздухопловно-медицинска оцена мора да обухвати најмање:

1) оцену анамнезе кандидата за члана кабинске посаде; и

2) клинички преглед следећег:

(i) кардиоваскуларни систем;

(ii) респираторни систем;

(iii) мишићно-коштани систем;

(iv) оториноларинголошки преглед;

(v) офталмолошки преглед; и

(vi) распознавање боја.

(б) Свака следећа ваздухопловно-медицинска оцена мора да укључи:

1) оцену анамнезе члана кабинске посаде; и

2) клинички преглед, ако се сматра неопходним у складу са најбољом ваздухопловно-медицинском праксом.

(ц) За потребе ст. (а) и (б), у случају било какве сумње или ако је клинички индиковано, ваздухопловно-медицинска оцена члана кабинске посаде мора, такође, да укључи и сваки додатни преглед, тест или испитивање које се сматра неопходним од стране *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР*.

### ОДЕЉАК 3

#### *Додатни захтеви за кандидате за потврду кабинске посаде или имаоце потврде*

#### **MED.C.030 Лекарско уверење кабинске посаде**

(а) Након сваке обављене ваздухопловно-медицинске оцене, кандидати за потврду кабинске посаде и имаоци потврде кабинске посаде:

- 1) морају да добију лекарско уверење кабинске посаде од *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР*; и
- 2) морају да оператеру/оператерима код кога/којег су запослени доставе одговарајуће информације или копију лекарског уверења кабинске посаде.

(б) *Лекарско уверење кабинске посаде*

Лекарско уверење кабинске посаде мора да назначи датум ваздухопловно-медицинске оцене, да ли је члан кабинске посаде оцењен као способан или неспособан, датум следеће захтеване ваздухопловно-медицинске оцене и, ако је примењиво, сва ограничења. Сви остали елементи подлежу лекарској тајни у складу са MED.A.015.

#### **MED.C.035 Ограничења**

(а) Ако имаоци потврде кабинске посаде не испуњавају у потпуности медицинске захтеве прописане у Одељку 2, *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР* мора да размотри да ли су они способни да безбедно обављају дужности кабинске посаде ако се придржавају једног или више ограничења.

(б) Било које ограничење/ограничења у коришћењу права из потврде кабинске посаде мора да се наведе у лекарском уверењу кабинске посаде и може да га укине само *АМЕ*, *АеМС* или *ОНМР* уз консултацију са *АМЕ*.

### ГЛАВА Д

## **ОВЛАШЋЕНИ ЛЕКАРИ, ЛЕКАРИ СПЕЦИЈАЛИСТИ ОПШТЕ МЕДИЦИНЕ, ЛЕКАРИ СПЕЦИЈАЛИСТИ МЕДИЦИНЕ РАДА**

### ОДЕЉАК 1

#### *Овлашћени лекари*

#### **MED.D.001 Права**

(а) Права ималаца сертификата овлашћеног лекара (*АМЕ*) су да издају, продужавају важење и обнављају лекарска уверења класе 2 и *LAPL* лекарска уверења и да обављају одговарајуће лекарске прегледе и оцене.

(б) Имаоци *АМЕ* сертификата могу да поднесу захтев за проширење својих права тако да се укључе здравствени прегледи за продужење важења и обнову лекарских уверења класе 1, ако испуне захтеве наведене у тачки MED.D.015.

(ц) Права имаоца *АМЕ* сертификата из ст. (а) и (б) обухватају права да спроводи ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене и да издаје одговарајућа лекарска уверења чланова кабинске посаде, по потреби, у складу са овим анексом (*Део-MED*).

(д) Обим права имаоца *АМЕ* сертификата и сви услови у вези са њима морају да буду наведени у том сертификату.

(е) Ималац *АМЕ* сертификата не сме ни у једном тренутку да поседује више од једног *АМЕ* сертификата издатог у складу са овом уредбом.

(ф) Имаоци *АМЕ* сертификата не могу да спроводе ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене у држави чланице која није држава чланица која је издала њихов *АМЕ* сертификат, изузев ако су испунили све следеће услове:

- 1) добили су одобрење друге државе чланице које се односи на обављање њихове професионалне активности као лекара специјалисте;
- 2) обавестили су надлежни орган те друге државе чланице о њиховој намери да обављају ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене и да издају лекарска уверења у оквиру обима њихових права као *АМЕ*;
- 3) добили су упутства од надлежног органа те друге државе чланице.

#### **MED.D.005 Захтев**

(а) Захтев за *АМЕ* сертификат или за проширење права *АМЕ* сертификата се подноси у облику и на начин које одреди надлежни орган.

(б) Кандидати за *АМЕ* сертификат морају да доставе надлежном органу:

- 1) њихове личне податке и адресу радног места;
- 2) документацију којом потврђују да испуњавају захтеве из тачке MED.D.010, укључујући потврду о успешно завршеној обуци из области ваздухопловне медицине која одговара правима за која подносе захтев;
- 3) писану изјаву да ће, након издавања *АМЕ* сертификата, *АМЕ* издавати лекарска уверења на основу захтева из ове уредбе.

(ц) Када *АМЕ*s обављају ваздухопловно-медицинске прегледе на више од једне локације, они морају да доставе надлежном органу одговарајуће информације које се односе на све локације и просторије у којима обављају праксу.

#### **MED.D.010 Захтеви за издавање *АМЕ* сертификата**

Кандидатима се издаје *АМЕ* сертификат ако испуњавају све следеће услове:

- (а) потпуно су квалификовани и лиценцирани за лекарску праксу и имају доказ о завршеним специјалистичким студијама;
- (б) имају завршен основни курс из ваздухопловне медицине, укључујући практичну обуку о методама прегледа и ваздухопловно-медицинским оценама;
- (ц) докажу надлежном органу:
  - 1) да имају одговарајуће просторије, процедуре, документацију и функционалну опрему погодну за ваздухопловно-медицинске прегледе;
  - 2) да су успоставили све потребне процедуре и услове неопходне за поштовање лекарске тајне.

#### **MED.D.011 Права имаоца *АМЕ* сертификата**

Издавањем *АМЕ* сертификата имаоцу се дају права за иницијално издавање, продужење важења и обнову:

- (а) лекарских уверења класе 2;
- (б) *LAPL* лекарских уверења;
- (ц) лекарских уверења чланова кабинске посаде.

#### **MED.D.015 Захтеви за проширење права**

Кандидатима се издаје *АМЕ* сертификат којим се проширују њихова права на продужење важења и обнову лекарских уверења класе 1 ако испуне све следеће услове:

- (а) поседују важећи *АМЕ* сертификат;

- (б) обавили су најмање 30 прегледа за издавање, продужење важења или обнову лекарских уверења класе 2 или еквивалентна током периода не дужег од три године који претходи подношењу захтева;
- (ц) успешно су завршили напредни курс из ваздухопловне медицине, укључујући практичну обуку о методама прегледа и ваздухопловно-медицинским оценама;
- (д) успешно су завршили практичну обуку у трајању од најмање два дана, у *AeMC* или под надзором надлежног органа.

#### **MED.D.020 Обуке из ваздухопловне медицине**

- (а) Обуке из ваздухопловне медицине наведене у MED.D.010(б) и MED.D.015(ц) могу да се спроведу само ако обуку претходно одобри надлежни орган државе чланице у којој организација за обуку има своје главно место пословања. Да би добила такво одобрење организација за обуку мора да докаже да наставни план садржи наставне циљеве за стицање потребне стручности и да лица задужена за спровођење обуке имају одговарајуће знање и искуство.
- (б) Осим у случају обуке за освежење знања, обуке морају да се заврше писаним испитом из предмета који су обухваћени садржајем обуке.
- (ц) Након положеног испита, организација за обуку издаје учесницима сертификат о успешно завршеној обуци.

#### **MED.D.025 Измене *AME* сертификата**

- (а) Имаоци *AME* сертификата морају да без непотребног одлагања обавесте надлежни орган о следећим околностима које могу да утичу на њихове *AME* сертификате:
  - 1) против *AME* је покренут дисциплински поступак или истрага од стране медицинског регулаторног тела;
  - 2) постоје промене у условима под којим је сертификат издат, укључујући садржај изјава датих приликом подношења захтева;
  - 3) више не испуњавају захтеве за издавање *AME* сертификата;
  - 4) дошло је до промене локације на којој се обавља ваздухопловно-медицинска пракса или је промењена контакт адреса.
- б) Пропуштање да се обавести надлежни орган у складу са ставом (а) има за последицу суспензију или стављање ван снаге *AME* сертификата, у складу са тачком ARA.MED.250 Анекса II (Део-ARA).

#### **MED.D.030 Важење *AME* сертификата**

*AME* сертификат важи за период од три године, изузев ако надлежни орган одлучи да скрати тај период из оправданих разлога који се односе на појединачни случај.  
На захтев имаоца, важење сертификата ће бити:

- (а) продужено, ако је ималац:
  - 1) наставио да испуњава опште услове који се захтевају за лекарску праксу и да продужава важење своје лиценце за обављање лекарске праксе;
  - 2) завршио обуку за освежење знања из ваздухопловне медицине у току последње три године;
  - 3) обавио најмање десет ваздухопловно-медицинских или еквивалентних прегледа сваке године;
  - 4) наставио да испуњава услове из сертификата;
  - 5) користио своја права у складу са захтевима овог анекса (Део-MED);
- б) доказао да одржава ваздухопловно-медицинску стручност у складу са процедуром коју је установио надлежни орган.

(б) обновљено, ако ималац испуњава захтеве за продужење важења прописане у ставу (а) или ако испуњава све следеће захтеве:

- 1) наставио је да испуњава опште услове који се захтевају за лекарску праксу и да продужава важење своје лиценце за обављање лекарске праксе;
- 2) завршио је обуку за освежење знања из ваздухопловне медицине у току претходне године;
- 3) успешно је завршио практичну обуку у току предходне године у *AeMC* или под надзором надлежног органа;
- 4) наставио је да испуњава захтеве из тачке MED.D.010;
- 5) доказао је да одржава ваздухопловно-медицинску стручност у складу са процедуром коју је установио надлежни орган.

## ОДЕЉАК 2

### *Лекари специјалисти опште медицине*

#### **MED.D.035 Захтеви за лекаре специјалисте опште медицине**

Лекари специјалисти опште медицине (*GMPs*) могу да раде као *AMEs* за издавање *LAPL* лекарских уверења ако испуњавају све следеће услове:

- (а) обављају своју делатност у држави чланици у којој *GMPs* имају приступ комплетној медицинској документацији кандидата;
- (б) обављају своју делатност у складу са свим додатним захтевима установљеним у националном закону државе чланице њиховог надлежног органа;
- (ц) потпуно су квалификовани и лиценцирани за лекарску праксу у складу са националним законом државе чланице њиховог надлежног органа;
- (д) обавестили су надлежни орган пре започињања такве активности.

## ОДЕЉАК 3

### *Лекари специјалисти медицине рада*

#### **MED.D.040 Захтеви за лекаре специјалисте медицине рада**

У државама чланицама у којима надлежни орган сматра да су захтеви националног здравственог система који се примењује на лекаре специјалисте медицине рада (*OHMPs*) такви да омогућавају усклађеност са захтевима овог анекса (*Део-MED*) примењивим на *OHMPs*, *OHMPs* могу да спроводе ваздухопловно-медицинске оцене кабинске посаде, под условом:

- (а) да су потпуно квалификовани и лиценцирани за лекарску праксу и квалификовани у медицини рада;
- (б) да су радно окружење у лету и безбедносне дужности кабинске посаде обухваћени наставним планом специјализације медицине рада или другом обуком или оперативним искуством;
- (ц) да су обавестили надлежни орган пре започињања такве активности.

## АНЕКС V

### КВАЛИФИКАЦИЈЕ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ УКЉУЧЕНЕ У ОПЕРАЦИЈЕ ЈАВНОГ АВИО-ПРЕВОЗА

[Део-СС]

#### ГЛАВА GEN

#### **ЗАЈЕДНИЧКИ ЗАХТЕВИ**

##### **СС.GEN.001 Надлежни орган**

За потребе овог анекса, надлежни орган је орган који је одредила држава чланица у којој лице подноси захтев за издавање потврде кабинске посаде.

##### **СС.GEN.005 Подручје примене**

Овај анекс утврђује захтеве за издавање потврда кабинске посаде и услове за њихово важење и коришћење од стране њихових имаоца.

##### **СС.GEN.015 Захтев за потврду кабинске посаде**

Захтев за потврду кабинске посаде се подноси у облику и на начин које је утврдио надлежни орган.

##### **СС.GEN.020 Минимална старосна граница**

Кандидат за потврду кабинске посаде мора да има најмање 18 година.

##### **СС.GEN.025 Права и услови**

(а) Права ималаца потврде кабинске посаде су да раде као чланови кабинске посаде у операцијама јавног авио-превоза ваздухоплова из члана 4. став 1) тач. (б) и (ц) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Чланови кабинске посаде могу да користе права наведена у ставу (а) само ако:

- 1) поседују важећу потврду кабинске посаде, као што је наведено у СС.ССА.105; и
- 2) су усклађени са СС.GEN.030, СС.TRA.225 и одговарајућим захтевима Дела-MED.

##### **СС.GEN.030 Документи и чување документације**

Да би показао усаглашеност са примењивим захтевима као што је наведено у СС.GEN.025(б), сваки ималац мора да чува и да на захтев достави потврду кабинске посаде, листу и документацију о обављеним обукама и проверама за тип или варијанте ваздухоплова, осим ако оператер код којег је запослен чува такву документацију и може да је учини доступном на захтев надлежног органа или имаоца.

#### ГЛАВА ССА

#### **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ ЗА ПОТВРДУ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ**

##### **СС.ССА.100 Издавање потврде кабинске посаде**

(а) Потврде кабинске посаде се издају само кандидатима који су положили испит након завршене основне обуке у складу са овим анексом.

(б) Потврде кабинске посаде издаје:

- 1) надлежни орган; и/или



2) организација којој је надлежни орган то одобрио.

### **СС.ССА.105 Важење потврде кабинске посаде**

Потврда кабинске посаде се издаје са неограниченим трајањем и остаје важећа изузев:

- (а) ако је суспендована или стављена ван снаге од стране надлежног органа; или
- (б) ако њен ималац није користио припадајућа права у току претходних 60 месеци на најмање једном типу ваздухоплова.

### **СС.ССА.110 Суспензија и стављање ван снаге потврде кабинске посаде**

(а) Ако имаоци нису усклађени са овим анексом, њихова потврда кабинске посаде може да буде суспендована или стављена ван снаге од стране надлежног органа.

(б) У случају да надлежни орган суспендује или стави ван снаге њихову потврду кабинске посаде, имаоци:

- 1) морају да буду обавештени у писаној форми о овој одлуци и о њиховом праву на жалбу у складу са националним законом;
- 2) не могу да користе права која су дата потврдом кабинске посаде;
- 3) морају да обавесте, без непотребног одлагања, оператера/оператере код којег/којих су запослени;
- 4) врате своју потврду у складу са одговарајућом процедуром коју је утврдио надлежни орган.

## *ГЛАВА ТРА*

### ***ЗАХТЕВИ ЗА ОБУКУ КАНДИДАТА ЗА ПОТВРДУ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ И ИМАОЦА ПОТВРДЕ***

#### **СС.TRA.215 Пружање обуке**

Обуку која се захтева у овом анексу мора да:

- (а) обезбеде организације за обуку или оператери у јавном авио-превозу које је за то одобрио надлежни орган;
- (б) обавља особље са одговарајућим искуством и које је квалификовано за елементе обуке које треба покрити; и
- (ц) се спроведе у складу са програмом обуке и наставним планом који је документован у одобрењу организације.

#### **СС.TRA.220 Основна обука и испит**

(а) Кандидати за потврду кабинске посаде морају да заврше основну обуку како би се упознали са ваздухопловним окружењем и стекли довољно опште знање и основну стручност која је потребна за обављање дужности и одговорности у вези са безбедношћу 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. То укључује теоријску и практичну обуку.

(ц) Кандидати за потврду кабинске посаде морају да положи испит који покрива све елементе програма обуке наведене у ставу (б), осим CRM обуке, како би показали да су достигли ниво знања и стручности који се захтева у ставу (а).

#### **СС.TRA.225 Квалификација(е) за тип ваздухоплова или варијанту**

(а) Имаоци важеће потврде кабинске посаде могу да раде на ваздухоплову само ако су квалификовани у складу са примењивим захтевима Дела-ORO.

(б) Да би био квалификован за тип ваздухоплова или варијанту, ималац:

1) мора да буде усклађен са примењивим захтевима у погледу обуке, провере и рокова важења, обухватајући, колико је релевантно за ваздухоплов на којем ће обављати послове:

- (i) специфичну обуку за тип ваздухоплова, прелазну обуку коју спроводи оператер и обуку упознавања;
- (ii) обуку у разликама;
- (iii) периодичну обуку; и

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 Део-СС*

## **Основна обука и испит**

### **ПРОГРАМ ОБУКЕ**

Програм основне обуке мора да обухвати најмање следеће:

#### **1. Опште теоријско знање о ваздухопловству и ваздухопловним прописима које обухвата све елементе релевантне за дужности и одговорности које се захтевају од кабинске посаде:**

- 1.1 ваздухопловна терминологија, теорија летења, распоред путника, подручја рада, метеорологија и утицај контаминираности површине ваздухоплова;
- 1.2 ваздухопловни прописи који се односе на кабинску посаду и улогу надлежног органа;
- 1.3 дужности и одговорности кабинске посаде током операција и потреба да се брзо и ефикасно реагује у случајевима опасности;
- 1.4 континуирана оспособљеност и здравствена способност за обављање дужности члана кабинске посаде, укључујући познавање прописа о ограничењу времена летења и радног времена и захтевима у погледу одмора;
- 1.5 значај ажурирања одговарајуће документације и приручника, заједно са изменама које додаје оператер, по потреби;
- 1.6 значај обављања дужности кабинског особља у складу са оперативним приручником оператера;
- 1.7 значај претполетног брифинга кабинске посаде и обезбеђивање неопходних безбедносних информација у вези са њиховим специфичним дужностима;
- 1.8 значај одређивања случајева у којима чланови кабинске посаде имају овлашћење и одговорност да започну евакуацију и друге процедуре у случају опасности.

#### **2. Комуникација:**

Током обуке нагласак мора да се стави на важност ефикасне комуникације између кабинске и летачке посаде, укључујући технике комуникације, заједнички језик и терминологију.

#### **3. Уводна обука о људском фактору (HF) у ваздухопловству и унапређењу потенцијала посаде (CRM)**

Ову обуку спроводи најмање један инструктор CRM кабинске посаде. Елементи обуке се морају детаљно разрадити и обухватају најмање следеће:

- 3.1 *Опште:* људски фактори у ваздухопловству, општа упутства о CRM начелима и циљевима, људским могућностима и ограничењима;
- 3.2 *Релевантно за појединог члана кабинске посаде:* свест о сопственој личности, људска грешка и поузданост, ставови и понашања, процена сопствених способности; стрес и управљање стресом; замор и будност; асертивност; свест о ситуацији, прикупљање и обрада информација.

#### **4. Поступање са путницима и надзор кабине:**

4.1 значај правилног распореда седишта у односу на масу и положај тежишта авиона, посебне категорије путника и потреба смештаја способних путника непосредно уз излазе који нису под надзором;

4.2 правила која се односе на безбедан смештај ручног пртљага и опреме која се користи за услуживање путника у кабини и ризик да то постане опасност за путнике или да омета или оштећује опрему или излазе за случајеве опасности;

4.3 савети за препознавање и поступање са путницима који су, или постају, опијени алкохолом или су под утицајем дрога или су агресивни;

4.4 мере које се предузимају када се живе животиње превозе у путничкој кабини;

4.5 поступање у случају турбуленције, укључујући обезбеђење путничке кабине; и

4.6 методе које се користе за мотивисање путника и контролу над масом неопходне за убрзавање евакуације у случају опасности.

#### **5. Ваздухопловно-медицински аспекти и прва помоћ:**

5.1 општа упутства о ваздухопловно-медицинским аспектима и преживљавању;

5.2 физиолошки утицај летења, са посебним нагласком на хипоксију, потребама за кисеоником, функцију Еустахијеве тубе и баротрауме;

5.3 основе прве помоћи, укључујући поступање у случају:

- (а) мучнине проузроковане летом;
- (б) гастро-интестиналних сметњи;
- (ц) хипервентилације;
- (д) опекотина;
- (е) рана;
- (ф) стања без свести; и
- (г) прелома и повреда меких ткива;

5.4 случајеви хитне медицинске помоћи у лету и повезана прва помоћ која обухвата најмање:

- (а) астму;
- (б) реакције на стрес и алергијске реакције;
- (ц) шок;
- (д) дијабетес;
- (е) гушење;
- (ф) епилепсију;
- (г) порођај;
- (х) мождани удар; и
- (и) срчани удар;

5.5 коришћење одговарајуће опреме, укључујући кисеоник за прву помоћ, комплете прве помоћи и комплете хитне медицинске помоћи и њихов садржај;

5.6 практична обука сваког члана кабинске посаде из кардио-пулмоналне реанимације, користећи посебно дизајнирану лутку и узимајући у обзир карактеристике окружења у ваздухоплову; и

5.7 здравље и хигијена на путу, укључујући:

- (а) хигијену у ваздухоплову;
- (б) ризик од контакта са инфективним болестима и начини за умањење таквих ризика;
- (ц) поступање са клиничким отпадом;
- (д) дезинфекцију ваздухоплова;
- (е) поступање у случају смрти у ваздухоплову; и
- (ф) управљање пажњом, физиолошке последице замора, физиологију сна, биолошки ритам и промене временске зоне.

**6. Опасне материје у складу са важећим ICAO Техничким инструкцијама.**

**7. Општи аспекти обезбеђивања у ваздухопловству, укључујући познавање одредби утврђених у Уредби (ЕЗ) бр. 300/2008.**

**8. Обука у вези са пожаром и димом:**

8.1 нагласак на одговорности кабинске посаде да брзо делује у случајевима опасности који укључују пожар и дим и посебно нагласак на важност откривања стварног извора пожара;

8.2 значај хитног обавештавања летачке посаде, као и конкретне мере неопходне за координацију и помоћ када се открије пожар или дим;

8.3 неопходност честих провера подручја потенцијално ризичних за појаву пожара, укључујући тоалете и повезане детекторе дима;

8.4 класификација пожара и одговарајуће врсте средстава за гашење пожара и процедуре за посебне ситуације у вези са пожаром;

8.5 технике примене средстава за гашење, последице погрешне примене и употреба у ограниченом простору, укључујући практичну обуку у гашењу пожара и у ношењу и употреби опреме за заштиту од дима која се користи у ваздухопловству; и

8.6 опште процедуре земаљских хитних служби на аеродромима.

**9. Обука преживљавања:**

9.1 принципи преживљавања у непогодном окружењу (нпр. поларни предели, пустиња, џунгла, море); и

9.2 обука за преживљавање у води, која мора да обухвати стварно ношење и употребу личне опреме за плутање у води и употребу сплавова за спасавање или сличне опреме, као и стварне вежбе у води.

**ЗАХТЕВИ ЗА НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ЧЛАНОВЕ ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА**

[Део-ARA]

ГЛАВА GEN

**ОПШТИ ЗАХТЕВИ**

ОДЕЉАК I

*Опште*

**ARA.GEN.115 Документација за надзор**

Надлежни орган мора да обезбеди све правне акте, стандарде, правила, техничке публикације и пратеће документе релевантног особљу како би им се омогућило да обављају своје задатке и да извршавају своје дужности.

**ARA.GEN.120 Начини усаглашавања**

(а) Агенција мора да развије прихватљиве начине усаглашавања (АМС) који могу да се користе да би се успоставила усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Када се успостави усаглашеност са АМС, то значи да су испуњени одговарајући захтеви правила за извршење уредбе.

(б) Алтернативни начини усаглашавања могу да се користе да би се успоставила усаглашеност са правилима за извршење уредбе.

(ц) Надлежни орган мора да успостави систем ради доследне процене да ли сви алтернативни начини усаглашавања које користи сам орган или организације и лица под његовим надзором, омогућавају успостављање усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

(д) Надлежни орган мора да процени све алтернативне начине усаглашавања које је предложила организација у складу са ORA.GEN.120 анализирањем достављене документације и, ако сматра да је потребно, спровођењем инспекције над организацијом.

Ако утврди да су алтернативни начини усаглашавања у складу са правилима за извршење уредбе, надлежни орган мора без непотребног одлагања да:

- 1) обавести подносиоца захтева да се алтернативни начини усаглашавања могу имплементирати и, ако је примењиво, измени одобрење или сертификат подносиоца захтева у складу са тим;
- 2) обавести Агенцију о њиховом садржају, укључујући копије свих релевантних докумената; и
- 3) информисе друге државе чланице о алтернативним начинима усаглашавања који су прихваћени.

(е) Када надлежни орган сам користи алтернативне начине усаглашавања ради постизања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, онда мора:

- 1) да их учини доступним свим организацијама и лицима под његовим надзором; и
- 2) да без непотребног одлагања обавести Агенцију.

Надлежни орган мора да достави Агенцији комплетан опис алтернативних начина усаглашавања, укључујући све ревизије процедура које могу да буду релевантне, као и процену која доказује да су испоштована правила за извршење уредбе.

### **ARA.GEN.125 Обавештавање Агенције**

(а) Надлежни орган обавештава Агенцију у случају било каквих значајних проблема у вези са применом Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и делегираних и спроведбених аката донетих на основу те уредбе у року од 30 дана од дана када је орган сазнао за проблеме.

(б) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета и делегиране и спроведбене акте донете на основу те уредбе, надлежни орган доставља Агенцији, што је пре могуће, информације од значаја за безбедност које произилазе из пријава о догађајима које су похрањене у националним базама података.

### **ARA.GEN.135 Хитна реакција на безбедносни проблем**

(а) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 376/2014 и делегиране и спроведбене акте донете на основу ње, надлежни орган успоставља систем за одговарајуће прикупљање, анализу и ширење безбедносних информација.

(б) Агенција успоставља систем за одговарајућу анализу свих релевантних примљених безбедносних информација и без непотребног одлагања доставља државама чланицама и Комисији све информације, укључујући и препоруке или корективне мере које треба предузети, потребне за правовремену реакцију на безбедносни проблем, укључујући производе, делове, неуграђену опрему, лица или организације који подлежу Уредби (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње.

(ц) По пријему информација из ст. (а) и (б), надлежни орган предузима одговарајуће мере за решавање безбедносног проблема.

(д) О мерама предузетим у складу са ставом (ц) се одмах обавештавају сва лица или организације који морају да их поштују у складу са Уредбом (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње. Надлежни орган, такође, обавештава о тим мерама Агенцију и, ако је потребна комбинована акција, друге заинтересоване државе чланице.

## **ОДЕЉАК II** ***Управљање***

### **ARA.GEN.200 Систем управљања**

(а) Надлежни орган мора да успостави и одржава систем управљања, који укључује најмање:

1) документовану политику и процедуре који описују његову организацију, средства и методе за постизање усклађености са Уредбом (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње. Процедуре морају да буду ажуриране и да служе као основни радни документи надлежног органа за све релевантне задатке;

2) довољан број особља за обављање својих задатака и извршавање својих дужности. То особље мора да буде квалификовано за обављање додељених задатака и да има потребно знање, искуство, почетну и периодичну обуку, како би се обезбедила стална оспособљеност. Мора да се успостави 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 прикладности процедура, укључујући успостављање интерног процеса провере и процеса управљања безбедносним ризицима. Надзор усаглашености мора да укључује систем повратних информација о налазима провере које се упућују вишем руководству надлежног органа, како би се осигурало спровођење корективних мера ако је потребно; и

5) лице или групу лица који су крајње одговорни највишем руководству надлежног органа, за функцију надзора усаглашености.

(б) Надлежни орган мора да за сваку област делатности, укључујући систем управљања, именује једно или више лица са потпуном одговорношћу за управљање одговарајућим задатком/задацима.

(ц) Надлежни орган мора да успостави процедуре за учешће у међусобној размени свих потребних информација и помоћ другим надлежним органима на које се то односи, у тој или у другој држави чланици, укључујући следеће информације:

- 1) информације о свим издатим налазима, накнадним корективним мерама предузетим на основу тих налаза и принудним мерама које су резултат надзора лица и организација које врше активности на територији државе чланице, али их је сертифициовао надлежни орган друге државе чланице или Агенција или су њима поднели изјаву;
- 2) информације добијене на основу обавезног и добровољног пријављивања догађаја, као што се захтева у тачки ORA.GEN.160 Анекса VII.

(д) Копије процедура које се односе на систем управљања и њихових измена морају да буду доступне Агенцији у сврху стандардизације.

#### **ARA.GEN.205 Додељивање задатака квалификованим субјектима**

(а) Задатке који се односе на почетну сертификацију или стални надзор лица или организација који подлежу Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење држава чланица може да додели само квалификованим субјектима. Приликом додељивања задатака, надлежни орган мора да обезбеди:

1) систем за почетну и континуирану оцену усаглашености квалификованог субјекта са Анексом V 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 нивоу управљања, који јасно дефинише:

- (i) задатке које је потребно извршити;
- (ii) изјаве, извештаје и евиденције које је потребно обезбедити;
- (iii) техничке услове које је потребно испунити у обављању тих задатака;
- (iv) одговарајућу покривеност у погледу одговорности; и
- (v) заштиту информација стечених у обављању таквих задатака.

(б) Надлежни орган мора да обезбеди да интерни процес провере и процес управљања безбедносним ризицима који се захтевају у ARA.GEN.200(a)4) покривају све задатке сертификације или сталног надзора који се обављају у његово име.

#### **ARA.GEN.210 Промене у систему управљања**

(а) Надлежни орган мора да има успостављен систем за утврђивање промена које утичу на његову способност да обавља своје задатке и извршава своје одговорности како је утврђено у Уредби (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње. Тај систем мора да му омогући да, у зависности од случаја, предузима мере како би се обезбедило да његов систем управљања остане адекватан и ефикасан.

(б) Надлежни орган мора благовремено да ажурира свој систем управљања тако да одражава сваку промену у Уредби (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње, како би се обезбедила ефикасна примена.

(ц) Надлежни орган мора да обавести Агенцију о променама које утичу на његову способност да обавља своје задатке и извршава своје одговорности како је утврђено у Уредби (ЕУ) 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу ње.

#### **ARA.GEN.220 Чување документације**

(а) Надлежни орган мора да успостави систем чувања документације, обезбеђујући одговарајуће складиштење, приступачност и поуздано праћење:

- 1) документованих политика и процедура система управљања;
- 2) обука, квалификација и ауторизација свог особља;
- 3) додељивања задатака, покривајући елементе који се захтевају у ARA.GEN.205, као и детаље додељених задатака;
- 4) процеса сертификације и подношења изјаве, као и надзора сертифицираних и декларисаних организација;
- 5) процеса за издавање дозвола, овлашћења, сертификата и потврда и за стални надзор имаоца тих дозвола, овлашћења, сертификата и потврда;
- 6) процеса за издавање уверења о квалификацији *FSTD* и за стални надзор *FSTD* и организација које управљају њима;
- 7) надзора над лицима и организацијама које обављају активности на територији државе чланице, али које надгледа или сертифицикује надлежни орган друге државе чланице или Агенција, како је договорено између ових органа;
- 8) процена и обавештења Агенцији о алтернативним начинима усаглашавања који су предложени од стране организација и процене алтернативних начина усаглашавања које користи сам надлежни орган;
- 9) налаза, корективних мера и датума затварања мера;
- 10) предузетих принудних мера;
- 11) безбедносних информација и накнадних мера;
- 12) употребе одредби о флексибилности у складу са чланом 71. Уредбе (ЕУ) 2018/1139; и
- 13) процеса оцењивања и одобравања ваздухоплова утврђеног у тач. ORA.ATO.135(a) и DTO.GEN.240(a).

(б) Надлежни орган мора да изради и ажурира листу свих сертификата организација, уверења о квалификацији *FSTD* и дозвола, сертификата и потврда особља које је издао, изјава *DTO* које је примио и програма обуке *DTO* које је верификовао или одобрио у складу са Анексом I (Део-*FCL*), Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.

(ц) Све евиденције морају да се чувају најмање током периода одређеног у овој уредби. У недостатку такве назнаке евиденције морају да се чувају у периоду од најмање пет година, у складу са важећим законом о заштити података.

### ОДЕЉАК III

#### *Надзор, сертификација и предузимање принудних мера*

#### **ARA.GEN.300 Надзор**

(а) Надлежни орган мора да провери:

- 1) усаглашеност са захтевима примењивим на организације или лица пре издавања сертификата, одобрења, уверења о квалификацији *FSTD* организацији или дозволе, сертификата, овлашћења или потврде особљу, у зависности од случаја;
- 2) сталну усаглашеност са захтевима који су примењиви на лица која поседују дозволе, овлашћења и сертификате, организације које је сертифицивао, имаоце уверења о квалификацији *FSTD* и организације од којих је примио изјаву;
- 3) спровођење одговарајућих мера безбедности које је наложио надлежни орган, 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 особљу одговорном за надзор безбедности пружи упутство за обављање својих функција;
- 2) обезбеди резултате надзора безбедности лицима и организацијама којих се то тиче;



3) да се заснива на проверама и инспекцијама, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције; и

4) да пружи надлежном органу потребне доказе у случају када се захтева предузимање даљих мера, укључујући мере предвиђене у ARA.GEN.350 и ARA.GEN.355.

(ц) Обим надзора дефинисан у ст. (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 наведене у ARO.RAMP, обим активности надзора који се обавља на територији државе чланице од стране лица или организације успостављених или настањених у другој држави чланице 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, надлежни орган који је одговоран за надзор из тачке (а) може пристати да надзорне задатке обавља надлежни орган државе чланице/држава чланица где се одвија активност или Агенција. Било које лице или организација која је предмет таквог споразума мора да буде обавештено о његовом постојању и његовом обиму.

(ф) Надлежни орган 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) Надлежни орган мора да успостави и одржава програм надзора који обухвата надзорне активности које се захтевају у ARA.GEN.300 и ARO.RAMP.

(б) За организације сертифициване од стране надлежног органа и имаоце уверења о квалификацији *FSTD* програм надзора мора да се развије узимајући у обзир специфичну природу организације, сложеност њених активности, резултате претходних сертификација и/или надзорних активности и мора да се заснива на процени повезаних ризика. За сваки циклус планирања он мора да укључи:

1) провере и инспекције, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције, у зависности од случаја; и

2) састанке између одговорног руководиоца и надлежног органа, како би се обезбедило да узајамно буду информисани о значајним питањима.

(ц) За организације сертифициване од стране надлежног органа и имаоце уверења о квалификацији *FSTD* примењује се период планирања надзора који не прелази 24 месеца. Период планирања надзора може да се смањи ако постоје докази да су умањене безбедносне перформансе организације или имаоца уверења о квалификацији *FSTD*.

Период планирања надзора може да се продужи на највише 36 месеци, ако је надлежни орган утврдио да у току претходна 24 месеца:

1) организација је континуирано доказивала ефикасну идентификацију опасности за безбедност у ваздухопловству и управљање повезаним ризицима;

2) организација је континуирано показивала у оквиру ORA.GEN.130 да има потпуну контролу над свим променама;

3) није издат ниједан налаз нивоа 1; и

4) примењене су све корективне мере у року који је прихватио или продужио надлежни орган, као што је утврђено у ARA.GEN.350(д)2).

Период планирања надзора може да буде даље продужен на највише 48 месеци ако је, поред горенаведеног, организација успоставила а надлежни орган одобрио, ефикасан систем сталног извештавања надлежног органа о безбедносним перформансама и регулаторној усаглашености саме организације.

(ца) Не доводећи у питање став (ц), за организације које спроводе обуку само за *LAPL*, *PPL*, *SPL* или *BPL* и повезана овлашћења и сертификате, примењује се период планирања надзора који не

прелази 48 месеци. Период планирања надзора може да се смањи ако постоје докази да су умањене безбедносне перформансе организације.

Период планирања надзора може да се продужи на највише 72 месеца, ако је надлежни орган утврдио да у току претходних 48 месеци:

- 1) организација је доказала ефикасну идентификацију опасности за безбедност у ваздухопловству и управљање повезаним ризицима, кроз приказ резултата годишње провере у складу са ORA.GEN.200(ц);
- 2) организација је континуирано показивала у оквиру ORA.GEN.130 да има потпуну контролу над свим променама, кроз приказ резултата годишње провере у складу са ORA.GEN.200(ц);
- 3) није издат ниједан налаз нивоа 1; и
- 4) примењене су све корективне мере у року који је прихватио или продужио надлежни орган, као што је утврђено у ARA.GEN.350(д)2).

(д) За лица која поседују дозволу, сертификат, овлашћење или потврду коју је издао надлежни орган, програм надзора мора да обухвати инспекције, укључујући и ненајављене инспекције, у зависности од случаја.

(е) Програм надзора мора да обухвати евиденцију о датумима када су провере, инспекције и састанци планирани и када су такве провере, инспекције и састанци одржани.

(ф) Не доводећи у питање ст. (б), (ц) и (ца), програм надзора *DTOs* мора да се развије узимајући у обзир специфичну природу организације, сложеност њених активности и резултате претходних надзорних активности и мора да се заснива на процени ризика у односу на врсту обуке која се спроводи. Надзорне активности морају да обухвате инспекције, укључујући ненајављене инспекције, и могу, ако надлежни орган то сматра потребним, да укључе провере.

### **ARA.GEN.310 Процедура иницијалне сертификације - организације**

(а) По пријему захтева организације за иницијално издавање сертификата, надлежни орган мора да провери усаглашеност организације са примењивим захтевима.

(б) Када утврди да је организација у складу са примењивим захтевима, надлежни орган издаје сертификат, као што је утврђено у Додацима 3 и 5 овог анекса. Сертификат(и) се издаје(издају) на неограничено време. Права и обим активности за које организација има одобрење да их спроводи се наводе у условима одобрења који су приложени сертификату/сертификатима.

(ц) Да би се омогућило организацији да примени промене без претходног одобрења надлежног органа у складу са ORA.GEN.130, надлежни орган мора да одобри процедуру коју је поднела организација и којом се дефинише обим тих промена и описује на који начин ће се управљати тим променама и обавештавати о њима.

### **ARA.GEN.315 Процедура за издавање, продужење важења, обнову или измену дозвола, овлашћења, сертификата или потврда - лица**

(а) По пријему захтева за издавање, продужење важења, обнову или измену дозволе, овлашћења, сертификата или потврде и било које пратеће документације, надлежни орган мора да провери да ли подносилац захтева испуњава примењиве захтеве.

(б) Када утврди да подносилац захтева испуњава примењиве захтеве, надлежни орган издаје, продужава важење, обнавља или мења дозволу, сертификат, овлашћење или потврду.

### **ARA.GEN.330 Промене - организације**

(а) По пријему захтева за промену за коју је потребно претходно одобрење, надлежни орган мора да провери усклађеност организације са примењивим захтевима пре издавања одобрења.

Надлежни орган мора да пропише услове под којима организација може да ради током промене, изузев ако надлежни орган утврди да је сертификат организације потребно суспендовати. Када се увери да је организација у складу са примењивим захтевима, надлежни орган одобрава промену.

(б) Не доводећи у питање било које додатне принудне мере, када организација примени промене које захтевају претходно одобрење, а да није добила одобрење надлежног органа као што је дефинисано у ставу (а), надлежни орган мора да суспендује, ограничи или стави ван снаге сертификат организације.

(ц) За промене које не захтевају претходно одобрење, надлежни орган мора да процени да ли је информација из обавештења које је послала организација у складу са ORA.GEN.130, како би проверила усаглашеност са примењивим захтевима. У случају било које неусаглашености, надлежни орган мора:

- 1) да обавести организацију о неусаглашености и да захтева даље промене; и
- 2) у случају налаза нивоа 1 или нивоа 2, да поступи у складу са ARA.GEN.350.

(д) Не доводећи у питање ст. (а), (б) и (ц), у случају промена информација садржаних у изјавама примљеним од *DTO* или у програму обуке који користи *DTO*, а о којима је обавештен у складу са тачком DTO.GEN.116 Анекса VIII (Део-*DTO*), надлежни орган мора да поступи у складу са захтевима из тач. ARA.DTO.105 и ARA.DTO.110, по потреби.

### **ARA.GEN.350 Налази и корективне мере - организације**

(а) Надлежни орган за надзор у складу са ARA.GEN.300(а) мора да има систем за анализу налаза како би се утврдио њихов значај за безбедност.

(б) Налаз нивоа 1 надлежни орган издаје када открије било коју значајну неусаглашеност са примењивим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, са процедурама и приручницима организације или са условима одобрења или сертификата, која умањује безбедност или озбиљно угрожава безбедност летења.

Налази нивоа 1 обухватају:

- 1) онемогућавање надлежног органа да приступи објектима организације као што је дефинисано у ORA.GEN.140, током уобичајеног радног времена и након два писана захтева;
- 2) добијање или одржавање важења сертификата организације помоћу фалсификовања поднетог документованог доказа;
- 3) доказ о злоупотреби или преварном коришћењу сертификата организације; и
- 4) непостојање одговорног руководиоца.

(ц) Налаз нивоа 2 надлежни орган издаје када открије било коју неусаглашеност са примењивим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, са процедурама и приручницима организације или са условима из одобрења или сертификата, која може да умањи безбедност или угрози безбедност летења.

(д) Када је налаз откривен током надзора или на било који други начин, надлежни орган мора, не доводећи у питање било коју додатну меру која се захтева Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, да достави налаз организацији у писаном облику и да захтева предузимање корективне мере која се односи на утврђену неусаглашеност. Када је то релевантно, надлежни орган мора да обавести државу у којој је ваздухоплов регистрован.

- 1) У случају налаза нивоа 1 надлежни орган мора да предузме хитне и одговарајуће мере како би забранио или ограничио 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, надлежни орган мора да:

(i) дозволи организацији период имплементације корективних мера у складу са природом налаза, који у сваком случају иницијално не може да буде дужи од три месеца. На крају овог периода, и у зависности од природе налаза, надлежни орган може да продужи тромесечни период у зависности од задовољавајућег плана корективних мера договореног са надлежним органом; и

(ii) процени корективне мере и план имплементације које је предложила организација и, ако се проценом закључи да су они довољни за решавање неусаглашености, да их прихвати.

3) Ако организација не поднесе прихватљив план корективних мера, односно не спроведе корективне мере у периоду који је прихватио или продужио надлежни орган, налаз се подиже на ниво 1 налаза и предузимају се мере утврђене у ставу (д)1).

4) Надлежни орган мора да евидентира све налазе које је утврдио или које је саопштио и, ако је примењиво, принудне мере које је применио, као и све корективне мере и датуме затварања налаза.

(да) Одступајући од ст. (а)-(д), у случају *DTOs*, ако током надзора или на било који други начин надлежни орган пронађе доказе који указују на неусаглашеност *DTO* са основним захтевима прописаним у Анексу IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139, са захтевима Анекса I (Део-*FCL*) и Анекса VIII (Део-*DTO*) ове уредбе или са захтевима Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, надлежни орган:

1) утврђује налаз, бележи га, обавештава о њему писаним путем представника *DTO* и одређује разуман рок у коме *DTO* треба да предузме кораке наведене у тачки *DTO.GEN.150* Анекса VIII (Део-*DTO*);

2) предузима хитне и одговарајуће мере ради ограничавања или забране активности обуке на које се односи неусаглашеност, све док *DTO* не предузме корективне мере из тачке 1), ако се догоди било која од следећих ситуација:

(i) утврђен је безбедносни проблем;

(ii) *DTO* није предузела корективне мере у складу са тачком *DTO.GEN.150*;

3) у односу на програме обуке из тачке *DTO.GEN.230(ц)* Анекса VIII (Део-*DTO*), ограничава, суспендује или ставља ван снаге одобрење програма обуке;

4) предузима све даље принудне мере потребне да би се постигао прекид неусаглашености и, ако је одговарајуће, отклониле њене последице.

(е) Не доводећи у питање било које додатне принудне мере, ако орган државе чланице који поступа у складу са тачком *ARA.GEN.300(д)* утврди било коју неусаглашеност са основним захтевима прописаним у Анексу IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139, са захтевима Анекса I (Део-*FCL*), Анекса VII (Део-*ORA*) и Анекса VIII (Део-*DTO*) ове уредбе или са захтевима Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, код организације коју је сертифицивао надлежни орган друге државе чланице или Агенција или која је њима доставила изјаву, он мора да о тој неусаглашености обавести тај надлежни орган.

### **ARA.GEN.355 Налази и принудне мере - лица**

(а) Ако током надзора или на било који други начин надлежни орган одговоран за надзор у складу са *ARA.GEN.300(а)* пронађе доказ који указује на неусаглашеност са примењивим захтевима код лица које поседује дозволу, сертификат, овлашћење или потврду издату у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, надлежни орган мора да установи налаз, забележи га и саопшти га у писаном облику имаоцу дозволе, сертификата, овлашћења или потврде.

(б) Када је такав налаз установљен, надлежни орган мора да спроведе истрагу. Ако је налаз потврђен, он мора да:

- 1) ограничи, суспендује или стави ван снаге дозволу, сертификат, овлашћење или потврду, у зависности од случаја, ако је идентификован проблем који се односи на безбедност;
- 2) предузме све даље принудне мере које су неопходне да би се спречило настављање неусаглашености.

(ц) Ако је примењиво, надлежни орган мора да обавести лице или организацију која је издала лекарско уверење или потврду.

(д) Не доводећи у питање било које додатне принудне мере, ако орган државе чланице поступајући у складу са одредбама ARA.GEN.300(д) пронађе доказ који указује на неусаглашеност са примењивим захтевима код лица које поседује дозволу, сертификат, овлашћење или потврду коју је издао надлежни орган било које друге државе чланице, он мора да о томе обавести надлежни орган.

(е) Ако се током надзора или на било који други начин пронађе доказ који указује на неусаглашеност са примењивим захтевима код лица које подлеже захтевима утврђеним у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење и које не поседује дозволу, сертификат, овлашћење или потврду издату у складу са том уредбом и правилима за њено извршење, надлежни орган који је утврдио неусаглашеност мора да предузме све потребне принудне мере како би се спречило настављање те неусаглашености.

### **ARA.GEN.360 Промена надлежног органа**

(а) Након што прими захтев имаоца дозволе за промену надлежног органа, као што је наведено у тачки FCL.015(е) Анекса I (Део-*FCL*), тачки BFCL.015(ф) Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или тачки SFCL.015(ф) Анекса III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, надлежни орган који је примио захтев мора да, без непотребног одлагања, захтева од надлежног органа имаоца дозволе да достави следеће:

- 1) потврду важења дозволе;
- 2) копије медицинске документације имаоца дозволе коју тај надлежни орган води у складу са тач. ARA.GEN.220 и ARA.MED.150. Медицинска документација се преноси у складу са тачком MED.A.015 Анекса IV (Део-*MED*) и укључује резиме анамнезе кандидата, проверен и потписан од стране медицинског оцењивача.

(б) Надлежни орган који обавља пренос задржава изворну дозволу имаоца дозволе и медицинску документацију у складу са тач. ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 и ARA.MED.150.

(ц) Надлежни орган прималац захтева поново издаје, без непотребног одлагања, дозволу и лекарско уверење, под условом да је примио и обрадио сву документацију наведену у ставу (а). Након поновног издавања дозволе и лекарског уверења, надлежни орган прималац захтева мора одмах да захтева од имаоца дозволе да му преда дозволу коју је издао надлежни орган који обавља пренос и припадајуће лекарско уверење.

(д) Надлежни орган прималац захтева мора одмах да обавести надлежни орган који обавља пренос о поновном издавању дозволе и лекарског уверења имаоцу дозволе и о томе да је ималац дозволе предао дозволу и лекарско уверење у складу са ставом (ц). До пријема таквог обавештења надлежни орган који обавља пренос остаје одговоран за дозволу и лекарско уверење који су изворно издати том имаоцу дозволе.

**СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЛИЦЕНЦИРАЊЕ ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ**

ОДЕЉАК I

*Опште*

**ARA.FCL.120 Чување документације**

Поред документације која се захтева у ARA.GEN.220(a), надлежни орган мора да укључи у свој систем чувања документације резултате теоријских испита и процена пилотских вештина.

ОДЕЉАК II

*Дозволе, овлашћења и сертификати*

**ARA.FCL.200 Процедура за издавање, продужење важења или обнову дозволе, овлашћења или сертификата**

(a) Издавање дозвола и овлашћења. Надлежни орган издаје дозволу члана летачке посаде и припадајућа овлашћења користећи образац одређен у Додатку I овог анекса.

Ако пилот намерава да лети изван подручја Уније на ваздухоплову регистрованим у држави чланици која није држава чланица која је издала дозволу члана летачке посаде, надлежни орган:

1) додаје следећу напомену у рубрику XIII дозволе члана летачке посаде: „Ова дозвола је аутоматски валидирана у складу са ICAO додатком овој дозволи”; и

2) ставља ICAO додаток на располагање пилоту у штампаном или електронском облику.

(б) Издавање сертификата инструктора и испитивача. Надлежни орган 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, у облику и на начин које је одредио надлежни орган.

(ц) Уписивање у дозволе од стране испитивача. Пре него што конкретно овласти одређеног испитивача за продужење важења или обнову овлашћења или сертификата, надлежни орган мора да развије одговарајуће процедуре.

(д) Уписивање у дозволу од стране инструктора. Пре него што конкретно овласти одређене инструкторе за продужење важења овлашћења за летење на класи једномоторних клипних авиона или TMG, надлежни орган мора да развије одговарајуће процедуре.

(е) Инструктори за FI(B) или FI(S) сертификате. Надлежни орган мора да развије одговарајуће процедуре за обављање тренажних летова под надзором из:

1) тач. BFCL.315(a)4(ii) и BFCL.360(a)2 Анекса III (Део-BFCL) Уредбе (ЕУ) 2018/395; и

2) тач. SFCL.315(a)7(ii) и SFCL.360(a)2 Анекса III (Део-SFCL) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.

**ARA.FCL.205 Праћење испитивача**

(a) Надлежни орган мора да развије програм надзора ради праћења спровођења испита и учинка испитивача, узимајући у обзир:

1) број испитивача које је сертифициовао; и

2) број испитивача које су сертифициовали други надлежни органи, а који користе своја права унутар територије на којој надлежни орган врши надзор.

(б) Надлежни орган мора да води листу испитивача које је сертифициовао. У листи испитивача се наводе права испитивача, а листу испитивача објављује и ажурира надлежни орган.

(ц) Надлежни орган мора да развије процедуре ради одређивања испитивача за спровођење практичних испита.

#### **ARA.FCL.210 Информације за испитиваче**

(а) Надлежни орган обавештава Агенцију о националним административним процедурама, захтевима за заштиту података о личности, одговорности, осигурању у случају незгода и накнадама које се примењују на његовој територији, а које користе испитивачи када спроводе практичне испите, провере стручности или процене оспособљености кандидата за које надлежни орган није исти онај који је издао сертификат испитивачу.

(б) Да би се олакшало ширење и приступ информацијама добијеним од надлежних органа у складу са ставом (а), Агенција мора да објави ове информације у складу са форматом који је прописала.

(ц) Надлежни орган може да обавести испитиваче које је сертифициовао, као и испитиваче које су сертифицивали други надлежни органи, а користе своја права на његовој територији, о безбедносним критеријумима на које је потребно обратити пажњу када се практични испити и провере стручности спроводе у ваздухоплову.

#### **ARA.FCL.215 Период важења**

(а) У случају издавања или обнове овлашћења или сертификата, надлежни орган или, у случају обнове испитивач посебно овлашћен од надлежног органа, проширује период важења до краја одговарајућег месеца.

(б) У случају продужења важења овлашћења или сертификата инструктора или испитивача, надлежни орган или испитивач посебно овлашћен од надлежног органа проширује период важења овлашћења или сертификата до краја одговарајућег месеца.

(ц) Надлежни орган или испитивач посебно овлашћен у ту сврху од надлежног органа уноси датум истицања важења у дозволу или сертификат.

(д) Надлежни орган може да развије процедуре које омогућавају да се права имаоца дозволе или сертификата користе у периоду најдуже до осам недеља након успешно завршеног одговарајућег испита, док се важење не упише у дозволу или сертификат.

#### **ARA.FCL.220 Процедура за поновно издавање дозволе пилота**

(а) Надлежни орган поново издаје дозволу увек када је то потребно из административних разлога и:

- 1) након иницијалног издавања овлашћења; или
- 2) када је рубрика XII дозволе утврђена у Додатку I овог анекса попуњена и нема места за даље уписивање.

(б) Само важећа овлашћења и сертификати се преносе у нови образац дозволе.

#### **ARA.FCL.250 Ограничење, суспензија или стављање ван снаге дозволе, овлашћења и сертификата**

(а) Надлежни орган 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) добијање дозволе пилота, овлашћења или сертификата путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;
- 2) фалсификовање записа у књижици летења и дозволи или сертификату;
- 3) ималац дозволе више не испуњава одговарајуће захтеве из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976;

- 4) коришћење права из дозволе, овлашћења или сертификата под утицајем алкохола или дрога;
- 5) неусаглашеност са примењивим оперативним захтевима;
- 6) доказ о злоупотреби или преварном коришћењу сертификата; или
- 7) неприхватљиво извршавање дужности или одговорности испитивача у било којој фази лета.

(б) Надлежни орган може, такође, да ограничи, суспендује или стави ван снаге дозволу, овлашћење или сертификат на основу писаног захтева имаоца дозволе или сертификата.

(ц) Сви практични испити, провере стручности или процене оспособљености спроведене током суспензије или након стављања ван снаге сертификата испитивача биће неважећи.

### ОДЕЉАК III *Теоријски испити*

#### **ARA.FCL.300 Испитне процедуре**

(а) Надлежни орган мора да успостави неопходне механизме и процедуре како би кандидатима омогућио полагање теоријских испита у складу са примењивим захтевима из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 или Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.

(б) У случају *ATPL*, *MPL*, *CPL* и овлашћења за инструментално летење, те процедуре морају да испуњавају све следеће захтеве:

1) Испити се морају спровести у писаном облику или на рачунару.

2) Питања за испит мора да изабере надлежни орган, према заједничкој методи која омогућава покривеност целокупног наставног садржаја у сваком предмету, из Европске централне банке питања (*ECQB*). *ECQB* је база питања са више понуђених одговора коју поседује Агенција.

3) Испит из комуникација се може спровести одвојено од других предмета. Кандидат који је претходно положио један или оба испита из комуникација према правилима визуелног летења (*VFR*) и из комуникација према правилима инструменталног летења (*IFR*) не мора поново да полаже одговарајуће секције.

(ц) Надлежни орган мора да обавести кандидате о језицима који су доступни за полагање испита.

(д) Надлежни орган мора да успостави одговарајуће процедуре како би се осигурао интегритет полагања испита.

(е) Ако утврди да кандидат није поступао у складу са испитним процедурама у току полагања испита, надлежни орган ће проценити да ли кандидат није положио испит из једног предмета или испит у целини.

(ф) Надлежни орган ће кандидатима за које се докаже да су вараили на испиту забранити полагање било ког испита у периоду од најмање 12 месеци од датума испита на којем је утврђено да варају.

### ГЛАВА СС

#### **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА КАБИНСКУ ПОСАДУ**

### ОДЕЉАК I *Потврде кабинске посаде*

#### **ARA.CC.100 Процедуре за потврде кабинске посаде**

(а) Надлежни орган мора да успостави процедуре за издавање, чување документације и надзор потврда кабинске посаде у складу са ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 и ARA.GEN.300.



(б) Потврде кабинске посаде издаје, користећи формат и спецификације утврђене у Додатку II овог анекса:

- 1) надлежни орган;  
и/или, ако тако одлучи држава чланица
- 2) организација којој је надлежни орган то одобрио.

(ц) Надлежни орган мора да учини јавно доступним:

- 1) које тело/тела издаје потврде кабинске посаде на њеној територији; и
- 2) ако су организације за то одобрене, списак таквих организација.

#### **ARA.CC.105 Суспензија или стављање ван снаге потврда кабинске посаде**

Надлежни орган предузима мере у складу са ARA.GEN.355, укључујући суспензију или стављање ван снаге потврде кабинске посаде, најмање у следећим случајевима:

- (а) неусаглашеност са Делом-СС или са примењивим захтевима Дела-ORO и Дела-CAT, када је идентификован безбедносни проблем;
- (б) добијање или одржавање важења потврде кабинске посаде путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;
- (ц) коришћење права из потврде кабинске посаде под утицајем алкохола или дрога; и
- (д) постојање доказа о злоупотреби или преварном коришћењу потврде кабинске посаде.

### ОДЕЉАК II

#### ***Организације за обуку кабинске посаде или за издавање потврда кабинске посаде***

#### **ARA.CC.200 Одобравање организација за обуку кабинске посаде или за издавање потврда кабинске посаде**

(а) Пре издавања одобрења за обуку кабинске посаде организацији за обуку или оператеру јавног авио-превоза, надлежни орган мора да провери:

- 1) да су спровођење обуке, наставни планови и припадајући програми обука које спроводи организација у складу са примењивим захтевима Дела-СС;
- 2) да уређаји за обуку које користи организација реално представљају путничку кабину типа/типова ваздухоплова и техничке карактеристике опреме којом се користи кабинска посада; и
- 3) да су предавачи и инструктори који спроводе сесије обуке одговарајуће искусни и квалификовани за подручје обуке које покривају.

(б) Ако се у држави чланици организацијама може одобрити да издају потврде кабинске посаде, надлежни орган издаје таква одобрења само организацијама које су усклађене са захтевима из става (а). Пре издавања таквог одобрења, надлежни орган мора да:

- 1) процени способност и одговорност организације да обавља одговарајуће задатке;
- 2) обезбеди да је организација успоставила документоване процедуре за обављање одговарајућих задатака, укључујући спровођење испита од стране особља које је квалификовано за ову сврху и није у сукобу интереса и, за издавање потврде кабинске посаде, да је у складу са ARA.GEN.315 и ARA.CC.100(б); и
- 3) захтева од организације да обезбеди информације и документацију у вези са потврдама кабинске посаде које издаје и са њиховим имаоцима, а које су релевантне за надлежни орган како би могао да спроводи своје задатке чувања документације, надзора и предузимања принудних мера.

## ГЛАВА АТО

### СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ (АТОs)

#### ОДЕЉАК I Опште

##### **ARA.АТО.105 Програм надзора**

Програм надзора за АТОs мора да укључи праћење стандарда обуке, укључујући узимање узорака тренажних летова са ученицима, ако је то прикладно с обзиром на ваздухоплов који се користи.

##### **ARA.АТО.110 Одобрење листа минималне опреме**

Ако надлежни орган прими захтев за одобрење листе минималне опреме на основу тач. ORO.MLR.105 Анекса III (Део-ORO) и NCC.GEN.101 Анекса VI (Део-NCC) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, он је дужан да поступи у складу са тачком ARO.OPS.205 Анекса II (Део-ARO) те уредбе.

##### **ARA.АТО.120 Чување документације**

Поред документације која се захтева у ARA.GEN.220, надлежни орган мора да у свој систем чувања документације укључи све детаље о обукама које спроводи АТО, и ако је примењиво, документацију која се односи на FSTDs који се користе за обуку.

## ГЛАВА FSTD

### СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА КВАЛИФИКАЦИЈУ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА (FSTDs)

#### ОДЕЉАК I Опште

##### **ARA.FSTD.100 Процедура иницијалне процене**

(а) По пријему захтева за уверење о квалификацији FSTD, надлежни орган мора да:

- 1) прегледа FSTD за који је поднет захтев за иницијалну процену или за надоградњу у односу на примењиву основу квалификације;
- 2) процени FSTD у оним областима које су од суштинског значаја за завршавање обуке чланова летачке посаде, испитне процесе и процесе провере, у зависности од случаја;
- 3) спроведе објективне, субјективне и функционалне тестове у складу са основном квалификације и прегледа резултате таквих тестова како би успоставио упутство за спровођење тестова квалификације (QTG); и
- 4) провери да ли је организација која управља FSTD у складу са примењивим захтевима. Ово се не примењује на иницијалну процену уређаја за основну обуку инструменталног летења (BITDs).

(б) Надлежни орган одобрава QTG само након завршене иницијалне процене FSTD и када су сва одступања у QTG отклоњена на начин који је задовољавајући за надлежни орган. QTG које је резултат процедуре иницијалне процене постаје иницијално QTG (MQTG) и представља основу за квалификацију FSTD и накнадне периодичне FSTD процене.

(ц) Основа квалификације и посебни услови.

- 1) Надлежни орган може да пропише посебне услове за основ квалификације FSTD ако су испуњени захтеви из ORO.FSTD.210(а) и ако се докаже да посебни услови обезбеђују

еквивалентни ниво безбедности у односу на онај који је одређен у примењивом сертификационом захтеву.

2) Ако надлежни орган, који није Агенција, успостави посебне услове за основ квалификације *FSTD*, он мора да без непотребног одлагања о томе обавести Агенцију. Обавештење мора да буде праћено пуним описом прописаних посебних услова и безбедносном проценом која доказује да је постигнут еквивалентан ниво безбедности у односу на онај који је одређен у примењивом сертификационом захтеву.

#### **ARA.FSTD.110 Издавање уверења о квалификацији *FSTD***

(а) Након завршетка процене *FSTD* и кад утврди да *FSTD* испуњава примењиву основу квалификације у складу са ORA.FSTD.210 и да организација која њиме управља испуњава примењиве захтеве за одржавање квалификације *FSTD* у складу са ORA.FSTD.100, надлежни орган издаје уверење о квалификацији *FSTD* неограниченог важења, користећи образац који је одређен у Додатку IV овог анекса.

#### **ARA.FSTD.115 Привремена квалификација *FSTD***

(а) У случају увођења програма нових ваздухоплова, када није могућа усаглашеност са захтевима за квалификацију *FSTD* утврђеним у овој глави, надлежни орган може да изда привремени ниво квалификације *FSTD*.

(б) За уређаје за потпуно симулирање летења (*FFS*) привремени ниво квалификације може да се додели само за ниво А, Б или Ц.

(ц) Овај привремени ниво квалификације важи све док се не изда коначни ниво квалификације, а у сваком случају не може да важи дуже од три године.

#### **ARA.FSTD.120 Континуитет квалификације *FSTD***

(а) Надлежни орган мора континуирано да надгледа организацију која управља *FSTD*, да би проверио:

- 1) да се комплет тестова из *MQTG* прогресивно понавља током 12-месечног периода;
- 2) да резултати периодичних процена настављају да испуњавају стандарде квалификације, да су датирани и сачувани; и
- 3) да је успостављен систем контроле конфигурације, како би се обезбедио континуиран интегритет хардвера и софтвера квалификованог *FSTD*.

(б) Надлежни орган спроводи периодичне процене *FSTD* у складу са процедурама датим у ARA.FSTD.100. Ове процене морају да се врше:

- 1) сваке године, у случају уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажера летења (*FTD*) или уређаја за обуку летачко-навигационих процедура (*FNPT*); почетак сваког 12-месечног периода је датум иницијалне квалификације. Периодична процена *FSTD* мора да се изврши унутар 60 дана пре краја овог 12-месечног периода периодичне процене;
- 2) сваке три године, у случају *BITD*.

#### **ARA.FSTD.130 Измене**

(а) По пријему захтева за било какве измене уверења о квалификацији *FSTD*, надлежни орган мора да испуни захтеве примењивих елемената процедуре иницијалне процене, као што је описано у ARA.FSTD.100(а) и (б).

(б) Надлежни орган може да изврши посебну процену након великих измена или када се чини да *FSTD* не ради на свом иницијалном нивоу квалификације.

(ц) Надлежни орган увек спроводи посебну процену пре него што додели виши ниво квалификације *FSTD*.

### **ARA.FSTD.135 Налази и корективне мере - уверење о квалификацији *FSTD***

Надлежни орган ограничава, суспендује или ставља ван снаге, ако је примењиво, уверење о квалификацији *FSTD* у складу са ARA.GEN.350 у следећим околностима, али не ограничавајући се само на њих:

- (а) добијање уверења о квалификацији *FSTD* путем фалсификовања доказа у достављеној документацији;
- (б) организација која управља *FSTD* не може више да докаже да је *FSTD* у складу са њеном основом квалификације; или
- (ц) организација која управља *FSTD* више не испуњава примењиве захтеве Дела-ORA.

### **ARA.FSTD.140 Чување документације**

Поред документације која се захтева у ARA.GEN.220, надлежни орган мора да чува и ажурира листу квалификованих *FSTDs* под њеним надзором, датуме када процене истичу и када су такве процене извршене.

## *ГЛАВА AeMC*

### **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКЕ ЦЕНТРЕ (AeMCs)**

#### **ОДЕЉАК 1**

##### ***Opште***

### **ARA.AeMC.110 Процедура иницијалне сертификације**

Процедура сертификације за AeMC мора да следи одредбе утврђене у ARA.GEN.310.

### **ARA.AeMC.150 Налази и корективне мере - AeMC**

Не доводећи у питање ARA.GEN.350, налази нивоа 1 укључују, али се не ограничавају, на следеће:

- (а) неименовање руководиоца AeMC;
- (б) непоштовање лекарске тајне у погледу медицинске документације; и
- (ц) непружање медицинских и статистичких података надлежном органу у сврхе надзора.

## *ГЛАВА MED*

### **СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКУ СЕРТИФИКАЦИЈУ**

#### **ОДЕЉАК I**

##### ***Opште***

### **ARA.MED.120 Медицински оцењивачи**

Надлежни орган мора да именује једног или више медицинских оцењивача за обављање послова описаних у овом одељку. Медицински оцењивач мора да буде лиценциран и квалификован у медицини и да има:

- (а) постдипломско радно искуство у медицини од најмање пет година;
- (б) посебно знање и искуство у ваздухопловној медицини; и
- (ц) посебну обуку у медицинској сертификацији.

### **ARA.MED.125 Упућивање органу надлежном за издавање дозвола**

Када *AeMC* или овлашћени лекар (*AME*) упути кандидата органу надлежном за издавање дозвола ради доношења одлуке о његовој здравственој способности:

- (а) медицински оцењивач или медицинско особље које је одредио надлежни орган мора да процени одговарајућу медицинску документацију и да захтева додатну медицинску документацију, прегледе и тестове када је то потребно; и
- (б) медицински оцењивач мора да утврди здравствену способност кандидата за издавање лекарског уверења са једним или више ограничења, ако је то потребно.

### **ARA.MED.130 Формат лекарског уверења**

Лекарско уверење мора да буде у складу са следећим спецификацијама:

(а) Садржај

- (1) Држава у којој је дозвола пилота издата или у којој је поднет захтев (I);
  - (2) Класа лекарског уверења (II);
  - (3) Број уверења почиње са *UN* кодом државе у којој је дозвола пилота издата или у којој је поднет захтев и наставља се бројчаним кодом и/или словима са арапским бројевима и латиничним писмом (III);
  - (4) Име имаоца (IV);
  - (5) Држављанство имаоца (VI);
  - (6) Датум рођења имаоца: (дд/мм/гггг) (XIV);
  - (7) Потпис имаоца (VII);
  - (8) Ограничење/ограничења (XIII);
  - (9) Датум истицања лекарског уверења (IX) за:
    - (i) Класу 1 за комерцијалне операције превоза путника са једним пилотом,
    - (ii) Класу 1 за остале комерцијалне операције,
    - (iii) Класу 2,
    - (iv) *LAPL*;
  - (10) Датум лекарског прегледа;
  - (11) Датум последњег електрокардиограма;
  - (12) Датум последњег аудиограма;
  - (13) Датум издавања и потпис *AME* или медицинског оцењивача који је издао уверење. *GMP* може да буде додат у ово поље ако је надлежан да издаје лекарска уверења према националном закону државе чланице у којој је дозвола издата;
  - (14) Жиг или печат (XI).
- (б) Материјал: Изузев у случају *LAPL* уверења које је издао *GMP*, папир или други материјал који се користи мора да је такав да спречи или јасно покаже било какве измене или брисања. Сваки унос или брисање у обрасцу мора јасно да одобри орган надлежан за издавање дозвола.
- (ц) Језик: Уверења морају да буду написана на националном језику/језицима, на енглеском и другим језицима које орган надлежан за издавање дозвола сматра одговарајућим.
- (д) Сви датуми на лекарском уверењу морају да буду написани у формату дд/мм/гггг.

### **ARA.MED.135 Ваздухопловно-медицински обрасци**

Надлежни орган мора да користи следеће обрасце:

- (а) образац захтева за лекарско уверење;
- (б) образац извештаја о прегледу за кандидате за класу 1 и класу 2; и
- (ц) образац извештаја о прегледу за кандидате за дозволу пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*).

#### **ARA.MED.145 Обавештења GMP надлежном органу**

Надлежни орган, када је то примењиво, мора да успостави процес обавештавања за лекаре специјалисте опште медицине (*GMPs*), како би се обезбедило да је *GMP* свестан медицинских захтева утврђених у MED.B.095.

#### **ARA.MED.150 Чување документације**

(а) Поред документације која се захтева у ARA.GEN.220, надлежни орган мора да укључи у свој систем чувања документације детаље ваздухопловно-медицинских прегледа и оцена које му подносе *AMEs*, *AeMCs* или *GMPs*.

(б) Сва ваздухопловно-медицинска документација ималаца дозвола мора да се чува најмање десет година након истека важења њиховог последњег лекарског уверења.

(ц) За потребе ваздухопловно-медицинских оцена и стандардизације, ваздухопловно-медицинска документација мора, након писане сагласности кандидата/имаоца дозволе, да буде доступна:

- 1) *AeMC*, *AME* или *GMP*, у сврху доношења ваздухопловно-медицинске оцене;
- 2) лекарској комисији коју може да установи надлежни орган за другостепени преглед граничних случајева;
- 3) одговарајућим лекарима специјалистима, у сврху доношења ваздухопловно-медицинске оцене;
- 4) медицинском оцењивачу надлежног органа друге државе чланице, у сврху заједничког надзора;
- 5) дотичном кандидату/имаоцу дозволе на његов писани захтев; и
- 6) Агенцији за потребе стандардизације, након уклањања идентификације кандидата/имаоца дозволе.

(д) Надлежни орган може да дозволи приступ ваздухопловно-медицинској документацији за друге сврхе осим оних наведених у ставу (ц), у складу са Директивом 95/46/ЕЗ примењеном у оквиру националног закона.

(е) Надлежни орган мора да води листе:

- 1) свих *AMEs* који поседују важећи сертификат издат од стране тог органа; и
  - 2) где је то примењиво, свих *GMPs* који раде као *AMEs* на његовом подручју.
- Ове листе морају да буду доступне другим државама чланицама и Агенцији на захтев.

#### **ARA.MED.160 Размена информација о лекарским уверењима преко централне базе**

(а) Агенција успоставља и води централну базу, Европску базу ваздухопловно-медицинских података (*EAMR*).

(б) У сврху медицинске сертификације и надзора кандидата за издавање лекарских уверења класе 1 и ималаца тих уверења и надзора *AMEs* и *AeMCs*, лица из става (ц) морају да размењују следеће информације путем *EAMR*:

- 1) основне податке о кандидату за издавање лекарског уверења класе 1 или имаоцу тог уверења: орган надлежан за издавање дозвола; презиме и име; датум рођења; држављанство; *email* адреса и број једног или више идентификационих докумената (национална идентификациона карта или пасош), које је доставио кандидат;
- 2) подаци лекарског уверења класе 1: датум лекарског прегледа или, у случају ако лекарски преглед није завршен, датум почетка лекарског прегледа; датуми издавања и истека лекарског уверења класе 1; место прегледа; статус ограничења; статус тог уверења (нов, одбијен, суспендован или стављен ван снаге); јединствени референтни број медицинског оцењивача органа надлежног за издавање дозвола; *AME* или *AeMC* који је издао то лекарско уверење и његов надлежни орган.

(ц) За потребе става (б), следећа лица морају да имају приступ *EAMR* и информацијама садржаним у њој:

1) медицински оцењивачи органа надлежног за издавање дозвола кандидата за лекарско уверење класе 1 или имаоца тог уверења, као и било које друго прописно овлашћено особље тог органа задужено да израђује или управља документацијом о том кандидату или имаоцу, као што се захтева овом уредбом;

2) *AMEs* и друго прописно овлашћено особље у *AeMCs* којима је тај кандидат или ималац дао изјаву у складу са тачком MED.A.035(б)2);

3) прописно овлашћено особље надлежног органа одговорно за надзор *AMEs* или *AeMCs* који спроводе ваздухопловно-медицинске оцене тих кандидата или ималаца.

Поред тога, Агенција и национални надлежни органи могу да одобре другим лицима приступ *EAMR* и информацијама садржаним у њој, тамо где је то потребно ради осигуравања правилног функционисања *EAMR*, посебно њеног техничког одржавања. У том случају, Агенција или дотични национални надлежни орган мора да осигура да су та лица прописно овлашћена и квалификована, да њихов приступ остане ограничен на оно што је неопходно за потребе за које им је одобрен приступ и да су претходно добили обуку о примењивим прописима о заштити података о личности и повезаним мерама заштите. Увек када одобрава лицу такав приступ, надлежни орган мора унапред да обавести Агенцију.

(д) Органи надлежни за издавање дозвола, *AMEs* и *AeMCs* из става (ц) морају сваки пут, одмах након прегледа кандидата за лекарско уверење класе 1 или имаоца тог уверења, да унесу податке из става (б) у *EAMR* или, ако је потребно, да ажурирају податке.

(е) Када подаци представљају податке о личности, као што је дефинисано у члану 2. тачка (а) Уредбе (ЕЗ) бр. 45/2001, сваки пут када уносе или ажурирају податке они морају да о томе унапред обавесте кандидата за лекарско уверење класе 1 или имаоца тог уверења.

(ф) Агенција мора да осигура интегритет и безбедност *EAMR* и информација садржаних у њој путем одговарајуће информатичке инфраструктуре. Она мора да успостави и примени, уз консултацију са националним надлежним органима, протоколе и технолошке мере потребне да се осигура да сваки приступ *EAMR* и информацијама садржаним у њој буде законит и безбедан.

(г) Агенција мора да обезбеди да се свака информација садржана у *EAMR* избрише после периода од десет година. Тај период се рачуна од дана истека последњег лекарског уверења класе 1 издатог дотичном кандидату или имаоцу или од дана последњег уноса или ажурирања података у погледу дотичног кандидата или имаоца, у зависности од тога који датум је касније.

(х) Агенција мора да обезбеди да кандидати за лекарско уверење класе 1 или имаоци тог уверења могу да приступе свакој информацији која се односи на њих, а која се налази у *EAMR* и да су информисани о томе да могу захтевати да се те информације исправе или избришу. Органи надлежни за издавање дозвола морају да процене такве захтеве и, ако сматрају да су дотичне информације нетачне или непотребне за сврхе наведене у ставу (б), обезбеде да се информације исправе или избришу.

## ОДЕЉАК II

### *Овлашћени лекари (AMEs)*

#### **ARA.MED.200 Процедура издавања, продужења важења, обнове или измене *AME* сертификата**

(а) Процедура сертификације за *AME* мора да следи одредбе утврђене у ARA.GEN.315. Пре издавања сертификата, надлежни орган мора да има доказе да је *AME* ординација у потпуности опремљена за обављање ваздухопловно-медицинских прегледа у оквиру *AME* сертификата за који је поднет захтев.

(б) Када утврди да *AME* испуњава одговарајуће захтеве, надлежни орган издаје, продужава важење, обнавља или мења *AME* сертификат на период не дужи од три године, користећи образац установљен у Додатку VII овог анекса.

#### **ARA.MED.240 Лекарџи специјалисти опште медицине (*GMPs*) који раде као *AMEs***

Надлежни орган државе чланице мора да обавести Агенцију и надлежне органе других држава чланица ако на територији те државе ваздухопловно-медицинске прегледе за *LAPL* могу да обављају *GMPs*.

#### **ARA.MED.245 Континуирани надзор *AMEs* и *GMPs***

Током израде програма континуираног надзора наведеног у *ARA.GEN.305*, надлежни орган мора да узме у обзир број *AMEs* и *GMPs* који користе своја права унутар територије на којој надлежни орган обавља надзор.

#### **ARA.MED.250 Ограничење, суспензија или стављање ван снаге *AME* сертификата**

(а) Надлежни орган ограничава, суспендује или ставља ван снаге *AME* сертификат у следећим случајевима:

- 1) *AME* више не испуњава примењиве захтеве;
- 2) неиспуњавање критеријума за сертификацију или наставак сертификације;
- 3) недостатак у чувању ваздухопловно-медицинске документације или достављање нетачних података или информација;
- 4) фалсификовање медицинских података, сертификата или документације;
- 5) прикривање чињеница које се односе на кандидата или имаоца лекарског уверења или лажне или преварне изјаве или представке надлежном органу;
- 6) неисправљање налаза након провере *AME* ординације; и
- 7) на захтев сертификованог *AME*.

(б) *AME* сертификат се аутоматски ставља ван снаге у било којој од следећих околности:

- 1) одузимање лиценце за обављање лекарске праксе; или
- 2) брисање из регистра лекара.

#### **ARA.MED.255 Принудне мере**

Ако се током надзора или на било који други начин пронађе доказ који указује на неусаглашеност *AeMC*, *AME* или *GMP*, орган надлежан за издавање дозвола мора да има поступак разматрања лекарских уверења издатих од стране тог *AeMC*, *AME* или *GMP* и може их прогласити неважећим, ако је то потребно да би се осигурала безбедност летења.

### ОДЕЉАК III

#### **Медицинска сертификација**

#### **ARA.MED.315 Разматрање лекарских извештаја**

Орган надлежан за издавање дозвола мора да има установљен поступак:

- (а) за разматрање извештаја и оцена које прими од *AeMCs*, *AMEs* и *GMPs* и за њихово информисање о било којим недоследностима, пропустима или грешкама направљеним у процесу оцењивања; и
- (б) за помоћ *AMEs* и *AeMCs* на њихов захтев, у доношењу одлука о ваздухопловно-медицинској способности у спорним случајевима.

#### **ARA.MED.325 Процедура другостепеног прегледа**

Надлежни орган мора да успостави процедуру за разматрање граничних и спорних случајева од стране независних медицинских саветника, са искуством у пракси ваздухопловне медицине, који разматрају и дају савет о здравственој способности кандидата за медицинску сертификацију.



### **ARA.MED 330 Посебне медицинске околности**

- (а) Када се открију нове медицинске технологије, лекови или процедуре помоћу којих се кандидати, који иначе не испуњавају захтеве, могу оценити као здравствено способни, може се спровести истраживање ради прикупљања доказа о безбедном коришћењу права из дозволе.
- (б) Да би се спровело истраживање, надлежни орган, у сарадњи са најмање још једним надлежним органом, може да развије и оцени протокол за медицинску процену, на основу којег ти надлежни органи могу да издају одређен број лекарских уверења за пилоте, уз одговарајућа ограничења.
- (ц) *AeMCs* и *AMEs* могу да издају лекарска уверења на основу истраживачког протокола само ако им то наложи надлежни орган.
- (д) Протокол мора да буде договорен између дотичних надлежних органа и да обухвати најмање:
- 1) процену ризика;
  - 2) преглед литературе и оцену у циљу доказивања да издавање лекарских уверења на основу истраживачког протокола неће угрозити безбедно коришћење права из дозволе;
  - 3) детаљне критеријуме за избор пилота који ће бити обухваћени протоколом;
  - 4) ограничења која ће се унети у лекарско уверење;
  - 5) процедуре праћења које ће применити дотични надлежни органи;
  - 6) одређивање крајњих тачака за окончање протокола.
- (е) Протокол мора да буде у складу са одговарајућим етичким принципима.
- (ф) Имаоцима дозвола којима је лекарско уверење издато на основу протокола коришћење права из дозволе се ограничава на летове у ваздухопловима који су регистровани у државама чланицама укљученим у истраживачки протокол. Ово ограничење мора да буде наведено у лекарском уверењу.
- (г) Надлежни органи који учествују морају да:
- 1) доставе Агенцији:
    - (i) истраживачки протокол пре примене;
    - (ii) податке и квалификације именованих представника сваког надлежног органа који учествује;
    - (iii) документоване извештаје о редовним оценама његове ефикасности;
  - 2) доставе *AeMCs* и *AMEs* који су у њиховој надлежности појединости протокола пре његове примене, у циљу информисања.

## *ГЛАВА DTO*

### ***СПЕЦИФИЧНИ ЗАХТЕВИ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ (DTOs)***

#### **ARA.DTO.100 Изјава надлежном органу**

- (а) Након што прими изјаву од *DTO*, надлежни орган мора да провери да ли изјава садржи све информације наведене у *DTO.GEN.115* Анекса VIII (Део-*DTO*) и да потврди да је примио изјаву, укључујући додељивање појединачног референтног броја *DTO* представнику *DTO*.
- (б) Ако изјава не садржи потребне информације или садржи информације који указују на неусаглашеност са основним захтевима прописаним у Анексу IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139, са захтевима из Анекса I (Део-*FCL*) и Анекса VIII (Део-*DTO*) ове уредбе или са захтевима из Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, надлежни орган мора да поступи у складу са тачком *ARA.GEN.350*(да).

### **ARA.DTO.105 Измене изјава**

Након што прими обавештење о измени информација садржаних у изјави *DTO*, надлежни орган мора да поступи у складу са тачком ARA.DTO.100.

### **ARA.DTO.110 Провера усаглашености програма обуке**

(а) Након што прими програме обуке *DTO* и све њихове измене, о којима је обавештен у складу са тачком DTO.GEN.115(ц) Анекса VIII (Део-*DTO*), или захтев за одобрење програма обуке *DTO* који је поднет у складу са тачком DTO.GEN.230(ц) тог анекса, надлежни орган проверава усаглашеност тих програма обуке са захтевима Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја.

(б) Када утврди да су програм обуке *DTO* и све његове накнадне измене у складу са тим захтевима, надлежни орган обавештава о томе писаним путем представника *DTO* или, у случају из тачке DTO.GEN.230(ц) Анекса VIII (Део-*DTO*), одобрава програм обуке. За такво одобрење се користи образац садржан у Додатку VIII овог анекса (Део-*ARA*).

(ц) У случају било које неусаглашености, надлежни орган поступа у складу са тачком ARA.GEN.350(да) или, у случају из тачке DTO.GEN.230(ц) Анекса VIII (Део-*DTO*), одбија захтев за одобрење програма обуке.

#### *Додатак I*

#### **Дозвола члана летачке посаде**

Дозвола члана летачке посаде коју је издала држава чланица у складу са Анексом I (Део-*FCL*), Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, мора да буде у складу са следећим спецификацијама:

(а) Садржај. Приказани број рубрике мора увек да буде штампан заједно са називом рубрике. Рубрике од I до XI су „сталне” рубрике, а рубрике од XII до XIV су „променљиве” рубрике, које могу да се појаве на посебном или одвојивом делу главног обрасца. Сваки посебни или одвојиви део мора да буде јасно препознатљив као део дозволе.

##### 1) Сталне рубрике:

- (I) држава издавања дозволе;
- (II) назив дозволе;
- (III) серијски број дозволе који започиње са УН кодом државе издаваоца дозволе, након чега следи „*FCL*”, „*BFCL*” или „*SFCL*”, по потреби, и код арапских бројева и/или слова латиничног писма;
- (IV) име имаоца (латиничним писмом, чак и ако писмо националног језика није латинично);
- (IVa) датум рођења;
- (V) адреса имаоца;
- (VI) држављанство имаоца;
- (VII) потпис имаоца;
- (VIII) надлежни орган и, где је потребно, услови под којима је дозвола издата;
- (IX) потврда важења и одобрење за додељена права;
- (X) потпис овлашћеног лица које издаје дозволу и датум издавања; и
- (XI) жиг или печат надлежног органа.

##### 2) Променљиве рубрике:

- (XII) овлашћења, сертификати и, у случају балона и једрилица, права: класа, тип, сертификати инструктора, итд, са датумима истицања важења, по

потреби. Права из радио-телефоније (*R/T*) могу да се појаве на дозволи или на посебном сертификату;

(XIII) напомене: тј. посебни уписи који се односе на ограничења и уписи права, укључујући уписе знања језика, напомене о аутоматској валидацији дозволе и овлашћења за Анекс II ваздухоплове када се користе у јавном авио-превозу; и

(XIV) било који други детаљи које захтева надлежни орган (нпр. место рођења/порекла).

(б) Материјал. Папир или други материјал који се користи мора да буде такав да спречи или лако покаже било какве измене или брисања. Сваки унос или брисање у обрасцу мора јасно да одобри надлежни орган.

(ц) Језик. Дозволе морају да буду написане на националном језику (језицима), на енглеском језику и на другим језицима које надлежни орган сматра одговарајућим.

Насловна страна

<p>Назив и лого надлежног органа (енглески и други језик(ци) који(е) је одредио надлежни орган)</p> <p>ЕВРОПСКА УНИЈА (само на енглеском језику)</p> <p>ДОЗВОЛА ЧЛАНА ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ (енглески и други језик(ци) који(е) је одредио надлежни орган)</p> <p>Издата у складу са Делом-<i>FCL</i>/Делом-<i>BFCL</i>/ Делом-<i>SFCL</i> (избрисати неодговарајуће делове)</p> <p>Ова дозвола испуњава <i>ICAO</i> стандарде, осим за <i>LAPL</i> и <i>BIR</i> права или ако је уз њу приложено <i>LAPL</i> лекарско уверење (енглески и други језик(ци) који(е) је одредио надлежни орган)</p> <p><i>EASA</i> Образац 141 Издање 2</p>	<p>Захтеви</p> <p>„Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ</p> <p>Величина сваке стране мора да буде једна осмина А4 формата</p>
--	--

<b>I</b>	<b>Држава издавања</b>		Захтеви
<b>III</b>	<b>Број дозволе</b>		Серијски број дозволе увек почиње са УН кодом државе издаваоца дозволе, након чега следи „ <i>FCL/BFCL/SFCL</i> ”, по потреби.
<b>IV</b>	<b>Презиме и име имаоца</b>		
<b>IVa</b>	<b>Датум рођења</b> (видети упутство)		Користи се стандардни формат датума, тј. пун облик <i>дд/мм/гггг</i> .
<b>XIV</b>	<b>Место рођења</b>		
<b>V</b>	<b>Адреса имаоца:</b> Улица, град, област, поштански број		
<b>VI</b>	<b>Држављанство</b>		
<b>VII</b>	<b>Потпис имаоца</b>		
<b>VIII</b>	<b>Надлежни орган издавалац дозволе</b> Нпр.: Ова <i>CPL(A)</i> је издата на основу <i>ATPL</i> издате од .....(трећа држава).....		
<b>X</b>	<b>Потпис овлашћеног лица и датум</b>		
<b>XI</b>	<b>Жиг или печат надлежног органа издаваоца дозволе</b>		

<b>II</b>	<b>Назив дозволе, датум првог издавања и код државе</b>		Користе се скраћенице које се користе у Делу- <i>FCL</i> (нпр. <i>PPL(H)</i> , <i>ATPL(A)</i> , итд.), Делу- <i>BFCL</i> и Делу- <i>SFCL</i> .  Користи се стандардни формат датума, тј. пун облик <i>дд/мм/гггг</i> .
<b>IX</b>	<b>Важење:</b> Права из дозволе могу да се користе само ако ималац има важеће лекарско уверење за захтевано право.  Документ који садржи фотографију мора да се носи у сврху идентификације имаоца дозволе.		Овај документ није одређен, али пасош би био довољан изван државе која је издала дозволу.
<b>XII</b>	<b>Права радио-телефоније:</b> Ималац ове дозволе је доказао оспособљеност за рад са уграђеном <i>R/T</i> опремом на ваздухоплову на ..... (навести језик(е)).		
<b>XIII</b>	<b>Напомене:</b>  Знање језика: (језик(ци)/ниво/датум важења)		Овде се уносе све додатне потребне информације о дозволи и права утврђена у <i>ICAO</i> , ЕЗ или ЕУ директивама/уредбама. Упис(и) знања језика, ниво и датум важења морају да буду обухваћени.

		<p>У случају <i>LAPL</i>: <i>LAPL</i> није издат у складу са <i>ICAO</i> стандардима.  У случају <i>SPL</i>, изузев у случајевима из члана 3б став 2. тачка (б) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976: Права за акробатско летење и за летење једрилицом у облацима, као и за методе лансирања, користе се у складу са тач. SFCL.155, SFCL.200 и SFCL.215 Анекса III (Део-SFCL) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, по потреби.</p>
--	--	--

*Додатне стране - Захтеви:*

Стране 1, 2 и 3 дозволе морају да буду у складу са обрасцем утврђеним у моделу из ове тачке. Надлежни орган мора да укључи додатне прилагођене стране са табелама које садрже најмање следеће податке:

- Овлашћења, сертификате, уписе и права;
- Датуме истека важења овлашћења, права из сертификата инструктора и испитивача;
- Датуме испита или провера;
- Напомене и ограничења (оперативна ограничења);
- Поља за број сертификата испитивача и/или инструктора и потпис, ако је примењиво;
- Скраћенице.

Ове додатне стране су намењене за употребу од стране надлежног органа или посебно овлашћених инструктора или испитивача.

Иницијална издавања овлашћења или сертификата уписује надлежни орган. Продужење важења или обнову овлашћења или сертификата може да упише надлежни орган или посебно овлашћени инструктори или испитивачи.

Оперативна ограничења се уносе у „Напомене и ограничења” насупрот одговарајућег ограниченог права, нпр. *IR* практичан испит извршен са копилотом, права обуке ограничена на један тип ваздухоплова.

Овлашћења која нису продужавана могу да буду избрисана из дозволе од стране надлежног органа.

*Додатак II Анекса VI Дела-ARA*

**Стандардни *EASA* формат за потврде кабинске посаде**

Потврде кабинске посаде издате у складу са Делом-СС у држави чланици морају да буду у складу са следећим спецификацијама:

## 1. ПОТВРДА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ

Издата у складу са Делом-СС

2. **Референтни број:**
3. **Држава издавања:**
4. **Презиме и име имаоца:**
5. **Датум и место рођења:**
6. **Држављанство:**
7. **Потпис имаоца:**
8. **Надлежни орган:**
9. **Издавалац потврде:** Службени жиг, печат  
или лого
10. **Потпис овлашћеног лица:**
11. **Датум издавања:**
12. Ималац може да обавља послове кабинске посаде на ваздухоплову који се користи у јавном авио-превозу само ако испуњава услове из Дела-СС у погледу здравствене способности и важеће оспособљености за тип ваздухоплова.

*EASA* Образац 142 Издање 1

Упутства:

- (а) Потврда кабинске посаде мора да садржи све рубрике наведене у *EASA* Обрасцу 142 у складу са рубрикама 1-12, као што је наведено и описано у наставку.
- (б) Величина мора да буде 105 mm x 74 mm (једна осмина А4) или 85 mm x 54 mm, а 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 надлежни орган сматра одговарајућим.
- (д) Документ издаје надлежни орган или организација која је одобрена за издавање потврда кабинске посаде. У овом другом случају мора се навести референца на одобрење надлежног органа државе чланице.
- (е) Потврда кабинске посаде се признаје у свим државама чланицама и није неопходно да се документ замени приликом рада у другој држави чланици.

Рубрика 1: Назив „ПОТВРДА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ” и упућивање на Део-СС.

Рубрика 2: Референтни број потврде почиње са УН кодом државе чланице иза којег следе најмање последња два броја године издавања и појединачна референца/број према коду који је успоставио надлежни орган (нпр. *BE-08-xxxx*).

Рубрика 3: Држава чланица у којој је издата потврда.

Рубрика 4: Пуно име (презиме и име), како је наведено у службеном идентификационом документу имаоца.

Рубрике 5 и 6: Датум и место рођења, као и држављанство, како је наведено у службеном идентификационом документу имаоца.

Рубрика 7: Потпис имаоца.

Рубрика 8: Идентификациони детаљи надлежног органа државе чланице у којој је потврда издата се уносе и наводе са пуним именом надлежног органа, поштанском адресом и службеним жигом, печатом или логом, по потреби.

Рубрика 9: Ако је надлежни орган издавалац потврде, израз „надлежни орган” и службени жиг, печат или лого се морају унети. Само у том случају надлежни орган може да одреди да ли се његов службени жиг, печат или лого морају унети и у рубрику 8.

Рубрика 10: Потпис овлашћеног лица које поступа у име издаваоца потврде.

Рубрика 11: Користи се стандардни формат датума: тј. дан/месец/година у пуном облику (нпр. 22/02/2008).

Рубрика 12: Иста реченица на енглеском језику и њен потпун и прецизан превод на друге језике које надлежни орган сматра одговарајућим.

*Додатак III Анекса VI Дела-АРА*  
**СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ (АТОs)**

Европска унија (\*)

Надлежни орган

***СЕРТИФИКАТ ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ***

[БРОЈ СЕРТИФИКАТА/РЕФЕРЕНЦА]

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 [и Уредбом Комисије (ЕУ) 2018/395 / Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2018/1976 (ПРИЛАГОДИТИ ПО ПОТРЕБИ)] и доленаведеним условима, [надлежни орган] овим потврђује да је

[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ]

[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ]

Део-*ORA* сертифицивана организација за обуку са правом да спроводи Део-*FCL* обуке, укључујући коришћење *FSTDs*, као што је наведено у прилогу који садржи списак одобрених обука / Део-*BFCL* обуке / Део-*SFCL* обуке [ПРИЛАГОДИТИ ПО ПОТРЕБИ]

УСЛОВИ:

Овај сертификат је ограничен на права и обим спровођења обука, укључујући коришћење *FSTDs*, као што је наведено у приложеном списку одобрених обука.

Овај сертификат је важећи све док је одобрена организација усаглашена са Делом-*ORA*, Делом-*FCL*, Делом-*BFCL*, Делом-*SFCL* [ПРИЛАГОДИТИ ПО ПОТРЕБИ] и другим примењивим прописима.

Ако су испуњени горенаведени услови овај сертификат остаје на снази, осим ако се организација одрекне сертификата или је сертификат замењен, ограничен, суспендован или стављен ван снаге.

Датум издавања:

Потпис:

[Надлежни орган]

\* „Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ  
EASA ОБРАЗАЦ 143 Издање 2 - Страна 1/2

# СЕРТИФИКАТ ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ

## ОДОБРЕЊЕ ОБУКЕ

Прилог АТО сертификату број:

[БРОЈ СЕРТИФИКАТА/РЕФЕРЕНЦА]

[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ]

је стекао право да спроводи следеће Део-*FCL* / Део-*BFCL* / Део-*SFCL* [ПРИЛАГОДИТИ ПО ПОТРЕБИ] обуке и да користи следеће *FSTDs*:

Обука	<i>FSTDs</i> који се користе, укључујући словни код <sup>(1)</sup>
<sup>(1)</sup> као што је наведено у уверењу о квалификацији.	

Ово одобрење обуке је важеће све док се:

(а) организација за обуку не одрекне АТО сертификата или он не буде замењен, ограничен, суспендован или стављен ван снаге; и

(б) све обуке спроводе у складу са Делом-*ORA*, Делом-*FCL*, Делом-*BFCL*, Делом-*SFCL* [ПРИЛАГОДИТИ ПО ПОТРЕБИ], другим примењивим прописима и, када је одговарајуће, са процедурама организације, у складу са захтевима у Делу-*ORA*.

Датум издавања:

Потпис: [Надлежни орган]

За државу чланицу / *EASA*

*EASA* ОБРАЗАЦ 143 Издање 2 - Страна 2/2

### Додатак IV Анекса VI Дела-*ARA*

## УВЕРЕЊЕ О КВАЛИФИКАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА

### Увод

*EASA* Образац 145 се користи за уверење о квалификацији *FSTD*. Овај документ садржи спецификацију *FSTD*, укључујући било која ограничења, посебна овлашћења или одобрења која су одговарајућа за дотични *FSTD*. Уверење о квалификацији се штампа на енглеском језику и на било ком другом језику који је одредио надлежни орган.

Промењиви *FSTDs* морају да имају посебно уверење о квалификацији за сваки тип ваздухоплова. Различити мотори и опрема на једном *FSTD* не захтевају посебна уверења о квалификацији. Сва уверења о квалификацији морају да имају серијски број коме претходи словни код, који ће бити специфичан за тај *FSTD*. Словни код мора да буде специфичан за надлежни орган који издаје уверење.



Европска унија (\*)

Надлежни орган

**УВЕРЕЊЕ О КВАЛИФИКАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА**

РЕФЕРЕНЦА:

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, [надлежни орган] овим потврђује да

*FSTD* [ТИП И СЛОВНИ КОД]

који се налази у [НАЗИВ и АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]

испуњава захтеве за квалификацију прописане у Делу-*ORA*, под условима из приложене спецификације *FSTD*.

Ово уверење о квалификацији је важеће под условом да су *FSTD* и ималац уверења о квалификацији усаглашени са примењивим захтевима Дела-*ORA*, осим ако се ималац одрекне уверења или оно буде замењено, суспендовано или стављено ван снаге.

Датум издавања: .....

Потпис: .....

---

(\*) „Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ.  
*EASA* ОБРАЗАЦ 145 Издање 1 - Страна 1/2

[Надлежни орган]

УВЕРЕЊЕ О КВАЛИФИКАЦИЈИ *FSTD*: [Референца]

СПЕЦИФИКАЦИЈА *FSTD*

- А. Тип или варијанта ваздухоплова:
- Б. Ниво квалификације *FSTD*:
- Ц. Основни референтни документ:
- Д. Визуелни систем:
- Е. Систем кретања:
- Ф. Уграђен мотор:
- Г. Уграђени инструменти:
- Х. Уграђен *ACAS*:
- И. Смицање ветра:
- Ј. Додатне могућности:
- К. Рестрикције или ограничења:

**Л. Информације које се односе на обуку, испитивање и провере**

<i>CAT I</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
<i>CAT II</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
<i>CAT III</i> (најмања вредност)	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
<i>LVT0</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>			
Скорашње искуство					
<i>IFR</i> - обука/провера					/
Овлашћење за летење на типу					
Провере стручности					
Аутоматски прилаз					
Аутоматско слетање/изравнавање ваздухоплова по средишњој линији					/
<i>ACAS I/II</i>					/
Систем упозорења на подручје смицања ветра/пројектовано подручје смицања ветра					/
<i>WX</i> - радар					
<i>HUD/HUGS</i>					/
<i>FANS</i>					
<i>GPWS/EGPWS</i>					/
<i>ETOPS</i> способност					
<i>GPS</i>					
Друго					

Датум издавања: .....

Потпис: .....

За државу чланицу/*EASA*

*EASA* ОБРАЗАЦ 145 Издање 1 - Страна 2/2

*Додатак V Анекса VI Дела-АРА*  
**СЕРТИФИКАТ ЗА ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКЕ ЦЕНТРЕ (AeMCs)**

Европска унија <sup>(1)</sup>

[Надлежни орган]

**СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКОГ ЦЕНТРА**

РЕФЕРЕНЦА:

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, [надлежни орган] потврђује да је

[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ]

[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]

Део-ORA сертифицивани ваздухопловно-медицински центар са правима и обимом активности као што је наведено у приложеним условима одобрења.

УСЛОВИ:

1. Овај сертификат је ограничен на оно што је наведено у секцији одобрења у приручнику одобреног ваздухопловно-медицинског центра.
2. Овај сертификат захтева усаглашеност са процедурама наведеним у документацији ваздухопловно-медицинског центра, у складу са захтевима Дела-ORA.
3. Овај сертификат је важећи све док постоји усаглашеност са захтевима Дела-ORA, осим ако се ваздухопловно-медицински центар одрекне сертификата или он буде замењен, суспендован или стављен ван снаге.

Датум издавања: .....

Потпис: .....

---

<sup>(1)</sup> „Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ.  
EASA Образац 146 Издање 1

*Додатак VI Анекса VI Дела-АРА  
(брисан)*

*Додатак VII Анекса VI Дела-АРА*  
**СЕРТИФИКАТ ЗА ОВЛАШЋЕНЕ ЛЕКАРЕ (АМЕС)**

**Европска унија (\*)**

**Надлежни орган**

**СЕРТИФИКАТ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА**

БРОЈ СЕРТИФИКАТА/РЕФЕРЕНЦА:

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, [надлежни орган] потврђује да је

[ПРЕЗИМЕ И ИМЕ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]

[АДРЕСА ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]

овлашћени лекар.

УСЛОВИ:

1. Овај сертификат је ограничен на права наведена у прилогу АМЕ сертификата.
2. Овај сертификат захтева усаглашеност са правилима примене и процедурама утврђеним у Делу-МЕД.
3. Овај сертификат важи три године, односно до [хх/уу/zzzz(\*\*)] под условом да постоји усаглашеност са захтевима Дела-МЕД, осим ако се имацац одрекне сертификата или он буде замењен, суспендован или стављен ван снаге.

Датум издавања: хх/уу/zzzz

Потпис: [Надлежни орган]

---

(\*) „Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ.

(\*\*) Датум престанка важења: дан/месец/година

## СЕРТИФИКАТ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА

Прилог АМЕ сертификату број:

### ПРАВА И ОБИМ

[Име и академска титула овлашћеног лекара] је стекао право(а) да обавља ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене за издавање лекарских уверења, како је наведено у доњој табели и да издаје лекарска уверења за:

<i>LAPL</i>	[да/датум]
Класа 2	[да/датум]
Класа 1 продужење важења / обнова	[да/датум] / [не]

Датум издавања: xx/yy/yyyy

Потпис: [Надлежни орган]

Додатак VIII Анекса VI (Део-АРА)

**Одобрење програма обуке**  
за декларисану организацију за обуку (DTO)

Европска унија (\*)

Надлежни орган

<i>Орган издавалац:</i>		
<i>Назив DTO:</i>		
<i>Референтни број DTO:</i>		
<i>Одобрени програм(и) обуке:</i>	<i>Референтни документ:</i>	<i>Напомене:</i>
Стандардизација испитивача - <i>FE(S), FE(B)</i> (**) Обука освежења знања за испитиваче - <i>FE(S), FE(B)</i> (**)		
Горенаведен(е) програм(е) обуке је верификовао горенаведени надлежни орган и утврдио да је (су) усаглашен(и) са захтевима из Анекса I (Део- <i>FCL</i> ) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, Анекса III (Део- <i>BFCL</i> ) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део- <i>SFCL</i> ) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.		
<i>Датум издавања:</i>		
<i>Потпис: [надлежни орган]</i>		
(*) „Европска унија” се брише за државе које нису чланице ЕУ. (**) Прилагодити по потреби.		

EASA Образац 157 Издање 2 - Страна 1/1

**ОРГАНИЗАЦИОНИ ЗАХТЕВИ ЗА ЧЛАНОВЕ ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА**

**[ДЕО-ОРА]**

**ГЛАВА GEN  
ОПШТИ ЗАХТЕВИ**

**ОДЕЉАК I  
Опште**

**ORA.GEN.105 Надлежни орган**

(а) За потребе овог анекса, надлежни орган који врши надзор над:

- 1) организацијама које су предмет обавезне сертификације, мора да буде:
  - (i) за организације које имају главно место пословања у држави чланица, орган који одреди та држава чланица;
  - (ii) за организације које имају главно место пословања у трећој држави, Агенција;
- 2) *FSTDs*, мора да буде:
  - (i) Агенција, за *FSTDs*:
    - смештене изван територије држава чланица, или,
    - смештене унутар територије држава чланица и којима управљају организације које имају главно место пословања у трећој држави;
  - (ii) за *FSTDs* смештене унутар територије држава чланица и којима управљају организације које имају главно место пословања у држави чланица, орган који одреди држава чланица на чијој територији организација има главно место пословања, или Агенција, ако је тако захтевала дотична држава чланица.

(б) Када се *FSTD* налази изван територије држава чланица, а њиме управља организација коју је сертифицирала држава чланица, Агенција одређује ниво градације овог *FSTD* у координацији са државом чланицом која је сертифицирала организацију која управља тим *FSTD*.

**ORA.GEN.115 Захтев за сертификат организације**

(а) Захтев за сертификат организације или за допуну постојећег сертификата се врши у облику и на начин које је утврдио надлежни орган, узимајући у обзир примењиве захтеве Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

(б) Кандидати за иницијални сертификат морају да доставе надлежном органу документацију којом доказују како су усаглашени са захтевима утврђеним у Уредби (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење. Та документација мора да обухвати процедуре којима се описује како ће се управљати променама које не захтевају претходно одобрење и како ће се обавештавати надлежни орган.

**ORA.GEN.120 Начини усаглашавања**

(а) Алтернативне начине усаглашавања у односу на *АМС* које је усвојила Агенција организација може да користи ради успостављања усклађености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење.

(б) Када организација жели да користи алтернативне начине усаглашавања, она мора, пре него што их примени, да достави надлежном органу пун опис алтернативних начина усаглашавања. Опис мора да садржи све измене приручника или процедура које могу да буду релевантне, као и

процене које показују да су испуњени захтеви из Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење.

Организација може да примени ове алтернативне начине усаглашавања уз претходно одобрење надлежног органа и након пријема обавештења, као што је прописано у АРА.GEN.120(д).

### **ORA.GEN.125 Услови одобрења и права организације**

Сертификована организација мора да се придржава обима и права који су дефинисани у условима одобрења приложеним сертификатом организације.

### **ORA.GEN.130 Промене у организацијама**

(а) Свака промена која утиче на:

- 1) обим сертификата или услове одобрења организације; или
- 2) било који од елемената система управљања организацијом, како се захтева у АРА.GEN.200 (а)1) и (а)2),

захтева претходно одобрење надлежног органа.

(б) За било које промене које захтевају претходно одобрење у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење, организација мора да поднесе захтев и да добије одобрење издато од стране надлежног органа. Захтев мора да се достави пре него што се та промена догоди, да би се омогућило надлежном органу да утврди сталну усаглашеност са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за њено извршење и да промени, ако је потребно, сертификат организације и одговарајуће услове одобрења приложене сертификатом.

Организација мора да обезбеди надлежном органу сву релевантну документацију.

Промена може да се примени само након пријема формалног одобрења надлежног органа у складу са АРА.GEN.330.

Организација мора да ради под условима које је прописао надлежни орган током таквих промена, по потреби.

(ц) Свим променама које не захтевају претходно одобрење управља и о њима се обавештава надлежни орган, као што је дефинисано у процедури одобреној од стране надлежног органа у складу са АРА.GEN.310(ц).

### **ORA.GEN.135 Континуирано важење**

(а) Сертификат организације је важећи под условом:

- 1) да организација остане усаглашена са одговарајућим захтевима 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 АРА.GEN.150;
- 2) да се надлежном органу омогућава приступ организацији, као што је дефинисано у АРА.GEN.140, ради утврђивања континуиране усаглашености са одговарајућим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење;
- 3) да се организација није одрекла сертификата или да сертификат није стављен ван снаге.

(б) Након стављања ван снаге или одрицања од сертификата, сертификат мора да се врати надлежном органу без одлагања.

### **ORA.GEN.140 Приступ**

У циљу утврђивања усаглашености са одговарајућим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење, организација мора да омогући приступ било ком објекту, ваздухоплову, документу, евиденцији, подацима, процедурама или било којем другом материјалу релевантном за њене активности које су предмет сертификације, без обзира да ли је уговорена или не, од стране било ког лица овлашћеног од стране:

- (а) надлежног органа, како је дефинисано у АРА.GEN.105; или



(б) органа који поступа у складу са одредбама ARA.GEN.300(д), ARA.GEN.300(е) или ARO.RAMP.

#### **ORA.GEN.150 Налази**

Након пријема извештаја о налазима, организација мора да:

- (а) утврди основни узрок неусаглашености;
- (б) дефинише план корективних мера; и
- (ц) докаже спровођење корективних мера на начин који надлежни орган сматра задовољавајућим, у року који је договорен са тим органом, као што је дефинисано у ARA.GEN.350(д).

#### **ORA.GEN.155 Хитна реакција на безбедносни проблем**

Организација мора да спроведе:

- (а) све безбедносне мере које наложи надлежни орган у складу са ARA.GEN.135(ц); и
- (б) све релевантне обавезне безбедносне информације издате од стране Агенције, укључујући налоге за пловидбеност.

#### **ORA.GEN.160 Пријављивање догађаја**

(а) Као део свог система управљања организација мора да успостави и одржава систем пријављивања догађаја, укључујући обавезно и добровољно пријављивање. За организације које имају главно место пословања у држави чланици, тај систем мора да испуњава захтеве Уредбе (ЕУ) бр. 376/2014 и Уредбе (ЕУ) 2018/1139, као и делегираних и спроведбених аката донетих на основу тих уредби.

(б) Организација мора да пријави надлежном органу и, у случају ваздухоплова који није регистрован у држави чланици, држави регистра, сваки догађај или стање повезан са безбедношћу који угрожава или, ако се не исправи или не реши, може да угрози ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице, а посебно сваки удес или озбиљну незгоду.

(ц) Не доводећи у питање став (б), организација мора да пријави надлежном органу и организацији одговорној за пројектовање ваздухоплова сваку незгоду, неисправност, технички квар, прекорачење техничких ограничења или догађај који би могао да разјасни нетачне, непотпуне или двосмислене информације садржане у подацима утврђеним у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012 или другу ванредну околност која је угрозила или је могла да угрози ваздухоплов, лица у њему или било које друго лице, а која није проузроковала удес или озбиљну незгоду.

(д) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 376/2014 и делеригане и спроведбене акте донете на основу ње, пријаве у складу са ставом (ц) морају да:

- 1) буду сачињене што је пре могуће, али у сваком случају најкасније 72 сата након што је организација идентификовала догађај или стање на који се пријава односи, изузев ако то спречавају изузетне околности;
- 2) буду сачињене у облику и на начин које је утврдио надлежни орган, како је дефинисано у тачки ORA.GEN.105;
- 3) садрже све релевантне информације о стању које је познато организацији.

(е) За организације које немају своје главно место пословања у држави чланици:

- 1) почетне обавезне пријаве морају:
  - (i) да одговарајуће штите поверљивост идентитета пријавиоца и лица наведених у пријави;
  - (ii) да буду сачињене што је пре могуће, али у сваком случају најкасније 72 сата након што је организација сазнала за догађај, изузев ако то спречавају изузетне околности;
  - (iii) да буду сачињене у облику и на начин које је утврдила Агенција;

- (iv) да садрже све релевантне информације о стању које је познато организацији;
- 2) по потреби, организација сачињава накнадну пријаву са детаљима мера које намерава да предузме како би спречила сличне догађаје у будућности, чим се ове мере утврде; те накнадне пријаве:
- (i) се шаљу релевантним субјектима који су иницијално били обавештени у складу са ст. (б) и (ц);
  - (ii) се сачињавају у облику и на начин које је утврдила Агенција.

## ОДЕЉАК II Управљање

### **ORA.GEN.200 Систем управљања**

- (а) Организација мора да успостави, имплементира и одржава систем управљања који обухвата:
- 1) јасно дефинисане линије дужности и одговорности кроз организацију, укључујући директну одговорност за безбедност одговорног руководиоца;
  - 2) опис свеукупне филозофије и принципа организације у погледу безбедности, који се назива безбедносном политиком;
  - 3) идентификацију опасности за безбедност у ваздухопловству које проистичу из активности организације, њихову процену и управљање повезаним ризицима, укључујући предузимање мера за умањење ризика и верификацију њихове ефикасности;
  - 4) одржавање обучености и стручности особља за обављање њихових задатака;
  - 5) документацију о свим кључним процесима система управљања, укључујући процес упознавања особља са њиховим одговорностима и процедуру за измену ове документације;
  - 6) функцију праћења усаглашености организације са одговарајућим захтевима. Праћење усаглашености мора да обухвати систем повратних информација о налазима одговорном руководиоцу, како би се обезбедила ефикасна имплементација неопходних корективних мера, по потреби; и
  - 7) било које додатне захтеве прописане у Уредби (ЕУ) 2018/1139 и у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, као и у делегираним и спроведбеним актима донетим на основу њих.
- (б) Систем управљања мора да одговара величини организације и природи и сложености њених активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике својствене овим активностима.
- (ц) Не доводећи у питање став (а), у организацији која спроводи обуку само за *LAPL*, *PPL*, *SPL* или *BPL* и повезана овлашћења и сертификате, управљање безбедносним ризицима и надгледање усаглашености дефинисано у ст. (а)3) и (а)6) се може обавити у оквиру прегледа организације који се спроводи најмање једном сваке календарске године. Организација је дужна да о резултатима овог прегледа обавести надлежни орган без непотребног одлагања.

### **ORA.GEN.205 Уговорене активности**

- (а) Уговорене активности обухватају све активности у оквиру обима одобрења организације које обавља друга организација која је сертификована да спроводи такве активности или, ако није сертификована, која ради у оквиру одобрења уговорне организације. Организација мора да обезбеди да, приликом уговарања или куповине било ког дела своје активности, уговорена или купљена услуга или производ буде у складу са примењивим захтевима.
- (б) Ако сертификована организација уговара било који део своје активности са организацијом која сама није сертификована складу са овим анексом за обављање такве активности, организација са којом је уговор закључен ради у оквиру одобрења уговорне организације. Уговорна организација мора да обезбеди да се надлежном органу омогући приступ организацији са којом је закључен уговор, како би се утврдила континуирана усклађеност са примењивим захтевима.

### **ORA.GEN.210 Захтеви у погледу особља**

- (а) Организација мора да именује одговорног руководиоца који је овлашћен да осигура да се све активности могу финансирати и спровести у складу са примењивим захтевима. Одговорни руководилац је одговоран за успостављање и одржавање ефикасног система управљања.
- (б) Организација мора да именује лице или групу лица чија је одговорност да осигурају да организација остане усаглашена са примењивим захтевима. Такво лице (лица) је, у крајњој линији, одговорно одговорном руководиоцу.
- (ц) Организација мора да има довољно квалификованог особља за планиране задатке и активности које је потребно спровести у складу са примењивим захтевима.
- (д) Организација мора да води одговарајућу евиденцију о искуству, квалификацијама и обуци како би показала усаглашеност са ставом (ц).
- (е) Организација мора да обезбеди да целокупно особље буде упознато са правилима и процедурама релевантним за обављање њихових дужности.

### **ORA.GEN.215 Захтеви у погледу објеката**

Организација мора да има објекте који омогућавају обављање и управљање свим планираним задацима и активностима у складу са примењивим захтевима.

### **ORA.GEN.220 Чување документације**

- (а) Организација мора да успостави систем чувања документације који омогућава одговарајуће складиштење и поуздано праћење свих развијених активности, покривајући посебно све елементе назначене у ORA.GEN.200.
- (б) Формат документације мора да се утврди у процедурама организације.
- (ц) Документација мора да се чува на начин који обезбеђује заштиту од оштећења, измене и крађе.

## *ГЛАВА АТО*

### **ОДОБРЕНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ**

#### **ОДЕЉАК I**

##### *Опште*

### **ORA.АТО.100 Подручје примене**

Ова глава утврђује захтеве које мора да испуни организација која пружа обуку за дозволе пилота и повезана овлашћења и сертификате.

### **ORA.АТО.105 Захтев**

(а) Кандидати за издавање сертификата за одобрену организацију за обуку (АТО) морају да доставе надлежном органу:

1) следеће информације:

- (i) назив и адресу организације за обуку;
- (ii) датум планираног почетка активности;
- (iii) личне податке и квалификације руководиоца обуке (НТ), инструктора летења, инструктора за обуку на симулатору летења и инструктора теоријске обуке;
- (iv) назив(називе) и адресу(адресе) аеродрома и/или оперативног(оперативних) места на којима ће се обављати обука;
- (v) списак ваздухоплова који ће се користити за обуку, укључујући њихову групу, класу или тип, регистрацију, власнике и категорију потврде о пловидбености, ако је применљиво;

- (vi) списак уређаја за симулирање летења (*FSTD*) које организација за обуку намерава да користи, ако је применљиво;
- (vii) врсту обуке коју организација за обуку жели да пружа и одговарајући програм обуке; и

2) оперативне приручнике и приручнике о обуци.

(б) Организације за обуку за пробне летове. Не доводећи у питање став (а)1)(iv) и (v), организације за обуку које пружају обуку за пробне летове морају да доставе само:

1) назив(називе) и адресу(адресе) главног аеродрома и/или оперативног(оперативних) места на којима ће се обављати обука; и

2) списак типова или категорија ваздухоплова који ће користити за обуку за пробне летове.

(ц) У случају промене сертификата, кандидати морају да доставе надлежном органу одговарајуће делове информација и документације из става (а).

### **ORA.ATO.110 Захтеви у погледу особља**

(а) *HT* мора да буде именован. *HT* мора да има велико искуство као инструктор у областима релевантним за обуку коју пружа *ATO* и мора да има добре менаџерске способности.

(б) Одговорности *HT* укључују:

1) осигуравање да је обука која се пружа у складу са Анексом I (Део-*FCL*), Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395, Анексом III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја, и у случају обуке за пробне летове, да су испуњени релевантни захтеви из Анекса I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 и из програма обуке;

2) осигуравање задовољавајуће интеграције практичне обуке на ваздухоплову или уређају за симулирање летења (*FSTD*) и теоријске обуке; и

3) праћење напретка сваког појединог ученика.

(ц) Инструктори теоријске обуке морају да имају:

1) практично искуство у ваздухопловству у областима релевантним за обуку коју пружају и завршену обуку из методике наставе; или

2) претходно искуство у спровођењу теоријске обуке и одговарајуће теоријско образовање из предмета за који ће пружати теоријску обуку.

(д) Инструктори летења и инструктори на симулатору летења морају да поседују квалификације које се захтевају у Анексу I (Део-*FCL*), Анексу III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анексу III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, за врсту обуке коју пружају.

### **ORA.ATO.120 Чување документације**

Следећа документација мора да се чува током трајања обуке и у периоду од три године након завршетка обуке:

(а) детаљи теоријске обуке, практичне обуке и обуке на уређају за симулирање летења сваког појединог ученика;

(б) детаљни и редовни извештаји инструктора о напредовању, укључујући процене, редовни тестови напредовања у практичној обуци и теоријски испити; и

(ц) информације о дозволама и повезаним овлашћењима и сертификатима ученика, укључујући датуме истицања лекарских уверења и овлашћења.

### **ORA.ATO.125 Програм обуке**

(а) Програм обуке мора да се развије за сваку врсту понуђене обуке.

(б) Програм обуке мора да буде у складу са захтевима из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395, Анекса III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе

Комисије (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја, и у случају обуке за пробне летове, у складу са релевантним захтевима из Анекса I (Део-21) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012.

### **ORA.ATO.130 Приручник о обуци и оперативни приручник**

(а) *ATO* мора да изради и ажурира приручник о обуци и оперативни приручник који садрже информације и инструкције које омогућавају особљу да обавља своје дужности и које дају упутство ученицима како да испуне захтеве обуке.

(б) *ATO* мора да стави на располагање особљу, и по потреби ученицима, информације садржане у приручнику о обуци, оперативном приручнику и у документацији одобрења *ATO*.

(ц) У случају *ATOs* које пружају обуку за пробне летове, оперативни приручник мора да буде у складу са захтевима за оперативни приручник за пробне летове, као што је установљено у Делу-21.

(д) Оперативни приручник мора да утврди шеме ограничења времена летења за инструкторе летења, укључујући максималан број сати летења, максималан број сати летачке дужности и минимално време одмора између инструкторских дужности у складу са Делом-*ORO*.

### **ORA.ATO.135 Ваздухоплови за обуку и *FSTDs***

(а) *ATO* мора да користи одговарајућу флоту ваздухоплова за обуку или *FSTDs* који су одговарајуће опремљени за обуке које се пружају. Флота ваздухоплова мора да буде састављена од ваздухоплова који испуњавају све захтеве утврђене у Уредби (ЕУ) 2018/1139. Ваздухоплови обухваћени ст. (а), (б), (ц) или (д) Анекса I Уредбе (ЕУ) 2018/1139 могу да се користе за обуку ако су испуњени следећи услови:

1) током поступка процене надлежни орган потврдио је ниво безбедности упоредив са оним који је дефинисан у свим основним захтевима утврђеним у Анексу II Уредбе (ЕУ) 2018/1139;

2) надлежни орган је одобрио коришћење ваздухоплова за обуку у *ATO*.

(б) *ATO* може да спроводи обуку на *FSTDs* само ако докаже надлежном органу:

1) усаглашеност између спецификација *FSTD* и односног програма обуке;

2) да су *FSTDs* који се користе у складу са релевантним захтевима Дела-*FCL*;

3) у случају уређаја за потпуно симулирање летења (*FFSs*), да *FFS* одговарајуће представља релевантни тип ваздухоплова; и

4) да је успоставила систем за одговарајуће праћење промена у *FSTD* и да је осигурала да те промене не утичу на адекватност програма обуке.

(ц) Ако је ваздухоплов који се користи за практичан испит другог типа у односу на *FFS* који је коришћен за практичну обуку визуелног летења, максимално признавање мора да буде ограничено на оно које се односи на уређај за обуку летачко-навигационих процедура II (*FNPT II*) за авионе и *FNPT II/III* за хеликоптере у релевантном програму практичне обуке.

(д) Одобрене организације за обуку за пробне летове. Ваздухоплов који се користи за обуку за пробне летове мора да буде одговарајуће опремљен инструментима за испитивање у лету, у складу са циљем обуке.

### **ORA.ATO.140 Аеродроми и оперативна места**

Када спроводи практичну обуку на ваздухоплову, *ATO* мора да користи аеродроме или оперативна места који имају одговарајуће објекте и карактеристике које омогућавају увежбавање релевантних маневара, узимајући у обзир обуку која се пружа и категорију и тип ваздухоплова који се користи.

### **ORA.ATO.145 Предуслови за обуку**

(а) *ATO* мора да обезбеди да ученици испуњавају све предуслове за обуку који су утврђени у Делу-*Medical*, Делу-*FCL* и, ако је примењиво, оне који су одређени у обавезном делу података за коришћење утврђених у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) У случају *ATOs* које пружају обуку за пробне летове, ученици морају да испуњавају све предуслове за обуку утврђене у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

### **ORA.ATO.150 Обука у трећим државама**

Када је *ATO* одобрено да пружа обуку за овлашћење за инструментално летење (*IR*) у трећим државама:

(а) програм обуке мора да укључи летове за аклиматизацију у једној од држава чланица пре спровођења практичног испита за *IR*;

(б) практичан испит за *IR* мора да се спроведе у једној од држава чланица.

## **ОДЕЉАК II**

### ***Додатни захтеви за ATOs које пружају обуку за CPL, MPL и ATPL и повезана овлашћења и сертификате***

### **ORA.ATO.210 Захтеви у погледу особља**

(а) *Руководилац обуке (HT)*. Осим у случају *ATOs* које пружају обуку за пробне летове, именовани *HT* мора да има велико искуство у обуци као инструктор за професионалне дозволе пилота и повезана овлашћења или сертификате.

(б) *Руководилац практичне обуке (CFI)*. *ATO* која пружа практичну обуку мора да именује *CFI* који је одговоран за надзор инструктора летења и инструктора на уређајима за симулирање летења и за стандардизацију свих практичних обука и обука на симулатору летења. *CFI* мора да поседује највишу професионалну дозволу пилота и повезана овлашћења која се односе на обуке које се спроводе и мора да поседује сертификат инструктора са правима да врши обуку на најмање једном од курсева обуке који се спроводе.

(ц) *Руководилац теоријске обуке (CTKI)*. *ATO* која пружа теоријску обуку мора да именује *CTKI* који је одговоран за надзор свих инструктора теоријске обуке и за стандардизацију свих теоријских обука. *CTKI* мора да има велико искуство као инструктор теоријске обуке у областима релевантним за обуку коју *ATO* спроводи.

### **ORA.ATO.225 Програм обуке**

(а) Програм обуке мора да обухвати распоред практичне и теоријске обуке, по недељама или по фазама, 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 се за сваку фазу обуке морају навести стандарди, сврха и циљеви обуке које ученици морају да испуне и он мора да садржи следеће теме:

- план обуке,
- брифинг и вежбе у ваздуху,
- практична обука на *FSTD*, ако је примењиво,
- теоријска обука.

(б) Оперативни приручник мора да пружи релевантне информације одређеним групама особља, као што су инструктори летења, инструктори на уређају за симулирање летења, инструктори теоријске обуке, оперативно особље и особље одржавања, и мора да укључује опште, техничке, рутне информације и информације о обуци особља.

ОДЕЉАК III  
*Додатни захтеви за ATOs које пружају одређене врсте обука*  
Пододељак 1  
**Обука путем учења на даљину**

**ORA.ATO.300 Опште**

*ATO* може добити одобрење за спровођење програма модуларне обуке коришћењем учења на даљину у следећим случајевима:

- (a) модуларни курсеви теоријске обуке;
- (b) курсеви додатне теоријске обуке за овлашћење за летење на класи или типу; или
- (c) курсеви одобрене теоријске обуке пре почетка обуке за прво овлашћење за летење на типу вишемоторног хеликоптера.

**ORA.ATO.305 Обука у учионици**

(a) Елемент обуке у учионици мора да буде укључен у све предмете модуларних обука путем учења на даљину.

(b) Време проведено у стварној обуци у учионици не сме да буде мање од 10 % од укупног времена трајања обуке.

(c) У том смислу, учионица мора да буде доступна или у главном месту пословања *ATO* или у оквиру одговарајућег објекта на другом месту.

**ORA.ATO.310 Инструктори**

Сви инструктори морају да буду у потпуности упознати са захтевима програма обуке путем учења на даљину.

Пододељак 2

**Обука за овлашћење за летење на типу која се спроводи само на симулатору**

**ORA.ATO.330 Опште**

(a) Одобрење за обуку за овлашћење за летење на типу која се спроводи само на симулатору (*ZFTT*), као што је наведено у Делу-*FCL*, се може дати само *ATOs* које имају права за обављање операција јавног авио-превоза или *ATOs* које имају посебне споразуме са оператерима јавног авио-превоза.

(b) Одобрење за *ZFTT* може да се да само ако оператер има најмање 90 дана оперативног искуства на типу авиона.

(c) У случају *ZFTT* коју пружа *ATO* која има посебан споразум са оператером, захтев од 90 дана оперативног искуства се неће применити, ако инструктор за летење на типу авиона (*TRI(A)*) који је укључен у додатна полетања и слетања, како се захтева у Делу-*ORO*, има оперативно искуство на типу авиона.

**ORA.ATO.335 Уређај за потпуно симулирање летења**

(a) *FFS* одобрен за *ZFTT* мора да буде употребљив у складу са критеријумима система управљања *ATO*.

(b) Систем кретања и визуелни систем *FFS* мора да буде у потпуности употребљив, у складу са примењивим сертификационим захтевима за *FSTD*, као што је наведено у *ORA.FSTD.205*.

Пододељак 3  
**Обуке за дозволу пилота вишечлане посаде (MPL)**

**ORA.ATO.350 Опште**

Права да спроводе *MPL* интегрисане обуке и обуке за *MPL* инструктора се могу дати само *АТО* која има право да обавља операције јавног авио-превоза или има посебан споразум са оператером јавног авио-превоза.

Пододељак 4  
**Обука за пробне летове**

**ORA.ATO.355 Организације за обуку за пробне летове**

(а) *АТО* којој је одобрено да пружа обуку за пробне летове ради издавања овлашћења за пробне летове категорије 1 или 2 у складу са Делом-*FCL*, може да прошири своја права на пружање обуке за остале категорије пробних летова и друге категорије особља за пробне летове, под условом да:

- 1) испуњава одговарајуће захтеве Дела-21; и
- 2) постоји посебан споразум између *АТО* и Део-21 организације која запошљава, или намерава да запосли, такво особље.

(б) Евиденција обуке мора да укључи писане извештаје од стране ученика, као што се захтева програмом обуке, укључујући, где је примењиво, обраду података и анализу снимљених параметара од значаја за врсту пробног лета.

*ГЛАВА FSTD*

**ЗАХТЕВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ УПРАВЉАЈУ УРЕЂАЈИМА ЗА СИМУЛИРАЊЕ  
ЛЕТЕЊА (FSTDs) И КВАЛИФИКАЦИЈА FSTDs**

ОДЕЉАК I

*Захтеви за организације које управљају FSTDs*

**ORA.FSTD.100 Опште**

(а) Кандидат за уверење о квалификацији *FSTD* мора да прикаже надлежном органу да је успоставио 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 квалификације *FSTD* и да контролише инсталацију *FSTD*.

(б) Ако је кандидат имао уверења о квалификацији које је издато у складу са овим анексом, *FSTD* спецификације морају да буду детаљно наведене:

- 1) у условима *АТО* сертификата; или
- 2) у случају имаоца *AOC*, у приручнику о обуци.

**ORA.FSTD.105 Одржавање квалификације FSTD**

(а) Како би одржао квалификацију *FSTD*, имаоц уверења о квалификацији *FSTD* мора да спроведе комплетан низ тестова садржаних у иницијалном упутству за спровођење тестова квалификације (*MQTG*), као и функционалне и објективне тестове, прогресивно током 12-месечног периода.

(б) Резултати морају да буду датирани, означени као анализирани и оцењени и сачувани у складу са *ORA.FSTD.240*, у циљу доказивања да се стандарди *FSTD* одржавају.

(ц) Систем контроле конфигурације мора да буде успостављен да би се осигурао континуирани интегритет хардвера и софтвера квалификованог *FSTD*.



### **ORA.FSTD.110 Модификације**

(a) Ималац уверења о квалификацији *FSTD* мора да успостави и одржава систем за идентификацију, процену и инкорпорацију било које значајне модификације у *FSTDs* којима управља, а посебно:

- 1) све модификације ваздухоплова које су од суштинског значаја за обуку, испитивање и проверу, без обзира да ли су обавезне на основу налога за пловидбеност; и
- 2) сваку модификацију *FSTD*, укључујући системе кретања и визуелне системе, ако је од суштинске важности за обуку, тестирање и проверу, као у случају измена података.

(б) Модификације хардвера и софтвера *FSTD* које утичу на руковање, перформансе и рад система или било које велике модификације система кретања или визуелног система морају да се оцене да би се утврдио утицај на оригинални критеријум квалификације. Организација мора да припреми измене за сваки валидациони тест на који је извршен утицај. Организација мора да тестира *FSTD* према новим критеријумима.

(ц) Организација мора унапред да обавести надлежни орган о свим већим променама како би се утврдило да ли су спроведени тестови задовољавајући. Надлежни орган мора да утврди да ли је потребна посебна процена *FSTD* пре поновног почетка обуке након модификације.

### **ORA.FSTD.115 Инсталације**

(a) Ималац уверења о квалификацији *FSTD* мора да обезбеди:

- 1) да је *FSTD* смештен у погодном окружењу које подржава безбедан и поуздан рад;
- 2) да су сви корисници *FSTD* и особље одржавања информисани о безбедности *FSTD*, како би били свесни целокупне безбедносне опреме и процедура у *FSTD* у случају опасности; и
- 3) да *FSTD* и његове инсталације буду у складу са локалним прописима о здрављу и безбедности.

(б) Безбедносне карактеристике *FSTD*, као што су заустављања у случају опасности и осветљење у случају опасности, морају да се провере најмање једном годишње и евидентирају.

### **ORA.FSTD.120 Додатна опрема**

Када је додатна опрема додата на *FSTD*, чак и ако није потребна за квалификацију, надлежни орган мора да је процени, како би се обезбедило да не утиче негативно на квалитет обуке.

## ОДЕЉАК II

### *Захтеви за квалификацију FSTDs*

### **ORA.FSTD.200 Захтев за квалификацију *FSTD***

(a) Захтев за уверење о квалификацији *FSTD* се подноси у облику и на начин које утврди надлежни орган, и то:

- 1) у случају уређаја за основну обуку инструменталног летења (*BITDs*), од стране произвођача *BITD*;
- 2) у свим осталим случајевима, од стране организације која намерава да управља *FSTD*.

(б) Кандидати за иницијалну квалификацију достављају надлежном органу документацију којом доказују како испуњавају захтеве утврђене у овој уредби. Та документација мора да обухвати процедуре за обезбеђење усаглашености са ORA.GEN.130 и ORA.FSTD.230.

### **ORA.FSTD.205 Сертификациони захтеви за *FSTDs***

(a) Агенција издаје, у складу са чланом 19. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, сертификационе захтеве као стандардно средство за показивање усаглашености *FSTDs* са основним захтевима Анекса III Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Ти сертификациони захтеви морају да буду довољно детаљни и специфични да укажу кандидатима на услове које мора да испуњавају у сврху издавања квалификације.

#### **ORA.FSTD.210 Основа квалификације**

(а) Основа квалификације за издавање уверења о квалификацији *FSTD* се састоји од:

- 1) применљивих сертификационих захтева које је установила Агенција, а који су на снази на дан подношења захтева за иницијалну квалификацију;
- 2) података о валидацији ваздухоплова који су дефинисани у обавезном делу података за коришћење у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012, ако је примењиво; и
- 3) било којих посебних услова прописаних од стране надлежног органа, ако односни сертификациони захтеви не садрже одговарајуће или потребне стандарде за *FSTD*, јер *FSTD* има нове или другачије карактеристике у односу на оне на којима су засновани примењиви сертификациони захтеви.

(б) Основа квалификације мора да буде примењива на будуће периодичне квалификације *FSTD*, осим у случају рекатегоризације.

#### **ORA.FSTD.225 Трајање и континуирано важење**

(а) Квалификација уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*), тренажера летења (*FTD*) или уређаја за обуку летачко-навигационих процедура (*FNPT*) остаје важећа под условом:

- 1) да су *FSTD* и организација која њиме управља у складу са применљивим захтевима;
- 2) да је надлежном органу омогућен приступ организацији, као што је дефинисано у ORA.GEN.140, да би се утврдила стална усаглашеност са одговарајућим захтевима Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и правила за њено извршење; и
- 3) да се организација није одрекла уверења о квалификацији или да уверење није стављено ван снаге.

(б) Период од 12 месеци утврђен у ARA.FSTD.120(б)1) може да се продужи до највише 36 месеци, у следећим околностима:

- 1) *FSTD* је предмет иницијалне и најмање једне периодичне процене на основу које је установљена усаглашеност са основом квалификације;
- 2) ималац уверења о квалификацији *FSTD* има задовољавајућу евиденцију успешних регулаторних процена *FSTD* током претходних 36 месеци;
- 3) надлежни орган врши сваких 12 месеци формалну проверу система праћења усаглашености организације дефинисаног у ORA.GEN.200(а)6); и
- 4) одређено је лице из организације са одговарајућим искуством да врши преглед редовних понављања упутства за спровођење тестова квалификације (*QTG*), да спроводи одговарајуће функционалне и субјективне тестове сваких 12 месеци и да шаље извештај са резултатима надлежном органу.

(ц) Квалификација *BITD* остаје важећа у зависности од редовне процене усаглашености са примењивим основом квалификације од стране надлежног органа у складу са ARA.FSTD.120.

(д) Након одрицања или стављања ван снаге, уверење о квалификацији *FSTD* се мора вратити надлежном органу.

#### **ORA.FSTD.230 Промене квалификованог *FSTD***

(а) Ималац уверења о квалификацији *FSTD* мора да обавести надлежни орган о свим предложеним променама *FSTD*, као што су:

- 1) велике модификације;
- 2) промена локације *FSTD*; и
- 3) било какво деактивирање *FSTD*.

(б) У случају надоградње нивоа квалификације *FSTD*, организација мора да поднесе захтев надлежном органу за процену надоградње. Организација мора да спроведе све валидационе тестове за тражени ниво квалификације. Резултати претходних процена не могу да се користе за валидацију перформанси *FSTD* за постојећу надоградњу.

(ц) Када се *FSTD* премешта на нову локацију, организација мора да обавести надлежни орган пре планиране активности, уз распоред повезаних догађаја.

Пре враћања *FSTD* у рад на новој локацији, организација мора да обави најмање једну трећину валидационих тестова, као и функционалне и субјективне тестове, како би се осигурало да перформансе *FSTD* испуњавају свој првобитни стандард квалификације. Копије документације са тестова морају да се чувају заједно са документацијом *FSTD* ради прегледа од стране надлежног органа.

Надлежни орган може да изврши процену *FSTD* након промене локације. Процена мора да буде у складу са првобитном основом квалификације *FSTD*.

(д) Ако организација планира да уклони *FSTD* из активног статуса током дужег временског периода, надлежни орган мора да буде о томе обавештен и мора да се успостави одговарајућа контрола за период током којег је *FSTD* неактиван.

Организација мора да договори са надлежним органом план за деактивирање, свако складиштење и поновно активирање, како би се осигурало да *FSTD* може да буде враћен у активан статус на свом првобитном нивоу квалификације.

#### **ORA.FSTD.235 Преносивост квалификације *FSTD***

(а) Када се промени организација која управља *FSTD*, нова организација мора унапред да обавести надлежни орган како би договорили план преноса *FSTD*.

(б) Надлежни орган може да изврши процену у складу са првобитном основом квалификације *FSTD*.

(ц) Ако *FSTD* више не испуњава првобитну основу квалификације, организација мора да поднесе захтев за ново уверење о квалификацији *FSTD*.

#### **ORA.FSTD.240 Чување документације**

Ималац уверења о квалификацији *FSTD* мора да чува:

(а) сва документа која описују и доказују иницијалну основу квалификације и ниво *FSTD* за све време употребе *FSTD*; и

(б) сва периодична документа и извештаје који се односе на сваки *FSTD* и на активности праћења усаглашености за период од најмање пет година.

### *ГЛАВА AeMC*

## ***ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРИ***

### **ОДЕЉАК I**

#### ***Опште***

#### **ORA.AeMC.105 Подручје примене**

Ова глава успоставља додатне захтеве које мора да испуни организација да би се квалификовала за издавање или наставак важења одобрења ваздухопловно-медицинског центра (*AeMC*) да издаје лекарска уверења, укључујући иницијална лекарска уверења класе 1.

#### **ORA.AeMC.115 Захтев**

Кандидати за *AeMC* сертификат морају:

- (a) да буду у складу са MED.D.005; и
- (б) да, поред документације за одобрење организације која се захтева у ORA.GEN.115, наведу детаље о клиничкој сарадњи или везама са одређеним болницама или медицинским институтима, у сврху специјалистичких здравствених прегледа.

#### **ORA.AeMC.135 Континуирано важење**

*AeMC* сертификат се издаје на неодређено време. Он остаје важећи под условом да ималац сертификата и овлашћени лекари организације:

- (a) су у складу са MED.D.030; и
- (б) обезбеђују континуирано искуство обављајући одговарајући број лекарских прегледа класе 1 сваке године.

### **ОДЕЉАК II** **Управљање**

#### **ORA.AeMC.200 Систем управљања**

*AeMC* мора да успостави и одржава систем управљања који обухвата ставке наведене у ORA.GEN.200 и, додатно, поступке:

- (a) за медицинску сертификацију у складу са Делом-*MED*; и
- (б) за поштовање лекарске тајне у сваком тренутку.

#### **ORA.AeMC.210 Захтеви у погледу особља**

(a) *AeMC* мора:

- 1) да има овлашћеног лекара (*AME*) именованог за руководиоца *AeMC*, са правом да издаје лекарска уверења класе 1 и са довољно искуства у ваздухопловној медицини за обављање својих дужности;
- 2) да има одговарајући број потпуно квалификованих *AMEs* и другог техничког особља и стручњака.

(б) Руководилац *AeMC* је одговоран за координацију оцена резултата прегледа и потписивање извештаја, уверења и иницијалних лекарских уверења класе 1.

#### **ORA.AeMC.215 Захтеви у погледу средстава**

*AeMC* мора да буде опремљен медицинско-техничким средствима која су одговарајућа за обављање ваздухопловно-медицинских прегледа неопходних за коришћење права укључених у обим одобрења.

#### **ORA.AeMC.220 Чување документације**

Поред документације која се захтева у ORA.GEN.220, *AeMC* мора да:

- (a) води документацију са детаљима здравствених прегледа и оценама обављеним за издавање, продужење важења или обнову лекарских уверења, и њиховим резултатима, у периоду од најмање десет година након датума последњег прегледа; и
- (б) чува сву медицинску документацију на начин који обезбеђује да се у сваком тренутку поштује лекарска тајна.

## АНЕКС VIII

### ЗАХТЕВИ ЗА ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ (DTOs)

#### (ДЕО-DTO)

#### **DTO.GEN.100 Опште**

У складу са чланом 10а став 1. подстав 2, овај анекс (Део-DTO) утврђује захтеве који се примењују на организације за обуку пилота које спроводе обуку из тачке DTO.GEN.110 на основу изјаве поднете у складу са тачком DTO.GEN.115.

#### **DTO.GEN.105 Надлежни орган**

За потребе овог анекса (Део-DTO), надлежни орган у односу на *DTO* је орган именован од државе чланице на чијој територији *DTO* има главно место пословања.

#### **DTO.GEN.110 Обим обуке**

(а) *DTO* је овлашћена да спроводи следеће обуке, под условом да је поднела изјаву у складу са тачком DTO.GEN.115:

1) за авионе:

- (а) теоријску обуку за *LAPL(A)* и *PPL(A)*;
- (б) практичну обуку за *LAPL(A)* и *PPL(A)*;
- (ц) обуку за овлашћења за летење на класи за *SEP(land)*, *SEP(sea)* и *TMG*;
- (д) обуку за додатна овлашћења: ноћно летење, акробатско летење, летење у планинским пределима, вуча једрилица и транспарената;

2) за хеликоптере:

- (а) теоријску обуку за *LAPL(H)* и *PPL(H)*;
- (б) практичну обуку за *LAPL(H)* и *PPL(H)*;
- (ц) обуку за овлашћење за летење на типу једномоторног хеликоптера за који максимална сертификована конфигурација седишта не прелази пет седишта;
- (д) обуку за овлашћење за ноћно летење;

3) за једрилице, у складу са захтевима из Анекса III (Део-SFCL) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976:

- (а) теоријску обуку за *SPL*;
- (б) практичну обуку за *SPL*;
- (ц) обуку за проширење права на једрилице или *TMGs* у складу са тачком SFCL.150;
- (д) обуку за додатне методе лансирања у складу са тачком SFCL.155;
- (е) обуку за додатна овлашћења и права: основна и напредна права за акробатско летење, овлашћења за вучу једрилица и вучу транспарената, овлашћење за ноћно летење *TMG* и право на летење једрилицом у облацима;
- (ф) обуку за сертификат инструктора летења једрилицом (*FI(S)*);
- (г) обуку освежења знања за *FI(S)*;

4) за балоне, у складу са захтевима из Анекса III (Део-BFCL) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395:

- (а) теоријску обуку за *BPL*;
- (б) практичну обуку за *BPL*;
- (ц) обуку за проширење права на другу класу или групу балона у складу са тачком BFCL.150;

(д) обуку за додатна овлашћења: овлашћење за летење везаним балоном који користи топао ваздух, овлашћење за ноћно летење и овлашћење за комерцијалне операције;

(е) обуку за сертификат инструктора летења балоном (*FI(B)*);

(ф) обуку освежења знања за *FI(B)*.

(б) *DTO* је, такође, овлашћена да спроводи обуке за испитиваче из тач. *BFCL.430* и *BFCL.460(б)1* Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 за *FE(B)*, као и из тач. *SFCL.430* и *SFCL.460(б)1* Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976 за *FE(S)*, под условом да је *DTO* поднела изјаву у складу са тачком *DTO.GEN.115* и да је надлежни орган одобрио програм обуке у складу са тачком *DTO.GEN.230(ц)*.

### **DTO.GEN.115 Изјава**

(а) Пре спровођења било које обуке наведене у тачки *DTO.GEN.110*, организација која намерава да спроводи такву обуку мора да поднесе изјаву надлежном органу. Изјава мора да садржи најмање следеће податке:

1) назив *DTO*;

2) контакт податке главног места пословања *DTO* и, ако је примењиво, контакт податке аеродрома и оперативних места *DTO*;

3) имена и контакт податке за следећа лица:

(i) представника *DTO*;

(ii) руководиоца обуке *DTO*; и

(iii) свих заменика руководиоца обуке, ако се то захтева у тачки *DTO.GEN.250(б)1*;

4) врсту обуке, као што је наведено у тачки *DTO.GEN.110*, која ће се спроводити на сваком аеродрому и/или оперативном месту;

5) листу свих ваздухоплова и *FSTDs* који ће се користити за обуку, ако је примењиво;

6) датум планираног почетка обуке;

7) изјаву којом се потврђује да је *DTO* израдила безбедносну политику и да ће примењивати ту политику током свих активности обуке обухваћених изјавом, у складу са тачком *DTO.GEN.210(a)1(ii)*;

8) изјаву којом се потврђује да *DTO* испуњава и да ће, током свих активности обуке обухваћених изјавом, наставити да испуњава основне захтеве утврђене у Анексу IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139, захтеве из Анекса I (Део-*FCL*) и Анекса VIII (Део-*DTO*) ове уредбе и захтеве из Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.

(б) Изјава, као и све њене накнадне измене, се дају на обрасцу који је садржан у Додатку 1.

(ц) *DTO* мора, заједно са изјавом, да поднесе надлежном органу програм или програме обуке које користи или намерава да користи за спровођење обуке, као и захтев за одобрење програма обуке или обука, ако се такво одобрење захтева у складу са тачком *DTO.GEN.230(ц)*.

(д) Одступајући од става (ц), организација која поседује одобрење издато у складу са Главом *ATO* Анекса VII (Део-*ORA*) може, заједно са изјавом, да поднесе само референцу на већ одобрени приручник или приручнике за обуку.

### **DTO.GEN.116 Обавештавање о променама и престанку активности обуке**

*DTO* мора да, без непотребног одлагања, обавести надлежни орган о следећем:

(а) било којој промени података садржаних у изјави наведеној у тачки *DTO.GEN.115(a)* и програма обуке/обука или одобрених приручника за обуку/обуке из тачке *DTO.GEN.115(ц)*, односно (д);

(б) престанку неких или свих активности обуке које обухвата изјава.

### **DTO.GEN.135 Престанак права на спровођење обуке**

*DTO* неће више бити овлашћена за спровођење неке или свих обука наведених у њеној изјави, ако се догоди нешто од следећег:

- (а) *DTO* је обавестила надлежни орган о престанку спровођења свих или неких активности обуке које обухвата изјава у складу са тачком DTO.GEN.116(б);
- (б) *DTO* није спроводила обуку дуже од 36 узастопних месеци.

### **DTO.GEN.140 Приступ**

У циљу утврђивања да ли *DTO* поступа у складу са њеном изјавом, *DTO* мора да омогући сваком лицу које је овлашћено од стране надлежног органа, у било које време, приступ сваком објекту, ваздухоплову, документу, евиденцији, податку, процедури или другом материјалу релевантном за активности обуке које су обухваћене изјавом.

### **DTO.GEN.150 Налази**

Након што надлежни орган обавести *DTO* о налазу у складу са тачком ARA.GEN.350(да)1), *DTO* мора, у року који је одредио надлежни орган, да предузме следеће кораке:

- (а) да утврди основни узрок неусаглашености;
- (б) да предузме неопходне корективне мере за престанак неусаглашености и, према потреби, уклони њене последице;
- (ц) да обавести надлежни орган о корективним мерама које је предузео.

### **DTO.GEN.155 Реакција на безбедносни проблем**

Као реакцију на безбедносни проблем, *DTO* мора да имплементира:

- (а) безбедносне мере које је наложио надлежни орган у складу са тачком ARA.GEN.135(ц);
- (б) одговарајуће обавезне безбедносне информације које је издала Агенција, укључујући налоге за пловидбеност.

### **DTO.GEN.210 Захтеви у погледу особља**

(а) *DTO* мора да именује:

- 1) представника, који је одговоран и прописно овлашћен да ради најмање следеће:
  - (i) да обезбеди усаглашеност *DTO* и њених активности са примењивим захтевима и њеном изјавом;
  - (ii) да развије и успостави безбедносну политику којом се осигурава да се активности *DTO* спроводе безбедно, осигура да се *DTO* придржава те безбедносне политике и предузме неопходне мере за постизање циљева те безбедносне политике;
  - (iii) да промовише безбедност у оквиру *DTO*;
  - (iv) да обезбеди доступност довољно ресурса у оквиру *DTO*, како би се активности из тач. (i) (ii) и (iii) могле спровести на ефикасан начин.
- 2) руководиоца обуке, који је одговоран и квалификован да обезбеди најмање следеће:
  - (i) да обука која се спроводи буде усаглашена са захтевима из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976 и са програмом обуке *DTO*;
  - (ii) да обезбеди задовољавајућу интеграцију практичне обуке на ваздухоплову или уређају за симулирано летење (*FSTD*) и теоријске обуке;
  - (iii) да надзире напредак ученика;
  - (iv) да, у случају из тачке DTO.GEN.250(б), надзире заменика или заменике руководиоца обуке.

(б) *DTO* може да именује исто лице као свог представника и свог руководиоца обуке.

(ц) *DTO* не сме да именује одређено лице за свог представника или руководиоца обуке ако постоје објективне назнаке да се том лицу не може веровати да ће задатке наведене у ставу (а) обављати на начин који штити и унапређује безбедност ваздушног саобраћаја. Чињеница да је то лице било предмет принудне мере предузете у складу са тачком ARA.GEN.355 у последње три године се сматра таквом објективном знаком, изузев ако то лице може да докаже да налаз на основу кога је предузета та мера, због своје природе, обима или утицаја на безбедност у ваздухопловству, није такав да указује на то да се њему или њој не може веровати да ће обављати задатке на тај начин.

(д) *DTO* мора да осигура да њени инструктори теоријске обуке поседују једну од следећих квалификација:

1) практично искуство у ваздухопловству у областима релевантним за обуку коју пружају и завршену обуку из методике наставе;

2) претходно искуство у спровођењу теоријске обуке и одговарајуће теоријско образовање из предмета за који ће пружати теоријску обуку.

(е) Инструктори практичне обуке и инструктори практичне обуке на симулатору морају да поседују квалификације које се захтевају у Анексу I (Део-*FCL*), Анексу III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анексу III (Део-*SFCL*) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976 за врсту обуке коју спроводе.

### **DTO.GEN.215 Захтеви у погледу објеката**

*DTO* мора да има објекте који омогућавају извођење свих њених активности и управљање њима у складу са основним захтевима Анекса III Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008 и захтевима овог анекса (Део-*DTO*).

### **DTO.GEN.220 Чување документације**

(а) *DTO* мора да за сваког појединог ученика чува следећу документацију током трајања обуке и три године након завршетка последње сесије обуке:

1) детаље теоријске обуке, практичне обуке и обуке на уређају за симулирање летења;

2) податке о појединачном напретку;

3) податке о дозволама и повезаним овлашћењима релевантним за спроведену обуку, укључујући датуме истицања овлашћења и лекарских уверења.

(б) *DTO* мора да чува извештај о годишњем интерном прегледу и извештај о раду из тачке DTO.GEN.270(а), односно (б), три године од дана када је *DTO* саставила те извештаје.

(ц) *DTO* мора да чува свој програм обуке три године од дана када је спровела последњу обуку у складу са тим програмом.

(д) *DTO* мора да, у складу са одговарајућим законом о заштити података о личности, похрани документацију из става (а) на начин да се обезбеди заштита одговарајућим средствима и протоколима и да предузима неопходне мере да би се ограничио приступ тој документацији на лица која су прописно овлашћена да јој приступи.

### **DTO.GEN.230 Програм обуке *DTO***

(а) *DTO* мора да изради програм обуке за сваку од обука наведених у тачки DTO.GEN.110 коју *DTO* спроводи.

(б) Програми обуке морају да испуњавају захтеве из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-*SFCL*), у зависности од случаја.

(ц) *DTO* је овлашћена да спроводи обуку из тачке DTO.GEN.110(б) само ако је надлежни орган, по захтеву *DTO*, у складу са тачком ARA.DTO.110 издао одобрење програма за ту обуку, као и за све његове измене, потврђујући да програм обуке и све његове измене испуњавају захтеве из Анекса I (Део-*FCL*), Анекса III (Део-*BFCL*) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III



(Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја. *DTO* подноси захтев за такво одобрење тако што подноси изјаву у складу са тачком *DTO.GEN.115*.

(д) Став (ц) се не примењује на организацију која поседује и одобрење издато у складу са Главом *ATO* Анекса VII (Део-*ORA*) које укључује права за ту обуку.

#### **DTO.GEN.240 Ваздухоплови за обуку и *FSTDs***

(а) *DTO* мора да користи одговарајућу флоту ваздухоплова за обуку или *FSTDs* који су одговарајуће опремљени за обуку која се пружа. Флота ваздухоплова мора да буде састављена од ваздухоплова који испуњавају све захтеве утврђене у Уредби (ЕУ) 2018/1139. Ваздухоплови обухваћени ст. (а), (б), (ц) или (д) Анекса I Уредбе (ЕУ) 2018/1139, могу да се користе за обуку ако су испуњени следећи услови:

1) током поступка процене надлежни орган је потврдио ниво безбедности упоредив са оним који је дефинисан у свим основним захтевима утврђеним у Анексу II Уредбе (ЕУ) 2018/1139;

2) надлежни орган је одобрио коришћење ваздухоплова за обуку у *DTO*.

(б) *DTO* мора да установи и ажурира листу ваздухоплова које користи за обуку коју спроводи, укључујући њихове ознаке регистрације.

#### **DTO.GEN.250 Аеродроми и оперативна места**

(а) Када спроводи практичну обуку на ваздухоплову, *DTO* мора да користи само аеродроме или оперативна места који имају одговарајуће објекте и карактеристике које омогућавају увежбавање релевантних маневара, узимајући у обзир обуку која се спроводи и категорију и тип ваздухоплова који се користи.

(б) Ако користи више од једног аеродрома за спровођење било које обуке наведене у тачки *DTO.GEN.110(a)1* и 2), *DTO* мора да:

1) за сваки додатни аеродром именује заменика руководиоца обуке, који је одговоран за задатке из тачке *DTO.GEN.210(a)2(i)-(iii)* на том аеродрому; и

2) обезбеди расположивост довољно ресурса за безбедно спровођење операција на свим аеродромима, у складу са захтевима из овог анекса (Део-*DTO*).

#### **DTO.GEN.260 Теоријска обука**

(а) Када спроводи теоријску обуку, *DTO* може да користи обуку на лицу места или обуку путем учења на даљину.

(б) *DTO* мора да прати и бележи напредак сваког ученика који похађа теоријску обуку.

#### **DTO.GEN.270 Годишњи интерни преглед и годишњи извештај о раду**

*DTO* предузима следеће кораке:

(а) спроводи годишњи интерни преглед задатака и одговорности наведених у тачки *DTO.GEN.210* и саставља извештај о том прегледу;

(б) саставља годишњи извештај о раду;

(ц) доставља надлежном органу извештај о годишњем интерном прегледу и годишњи извештај о раду до датума који је одредио надлежни орган.

Додатак 1 Анекса VIII (Део-DTO)

<b>ИЗЈАВА</b>	
у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011	
	<input type="checkbox"/> Иницијална изјава <input type="checkbox"/> Обавештење о променама <sup>(1)</sup> - <i>DTO</i> референтни број:
<b>1.</b>	<b>Декларисана организација за обуку (<i>DTO</i>)</b> Назив:
<b>2.</b>	<b>Главно(а) место(а) пословања</b> Контакт подаци (адреса, телефон, <i>e-mail</i> ) главног места пословања <i>DTO</i> :
<b>3.</b>	<b>Особље</b>  Име и контакт подаци (адреса, телефон, <i>e-mail</i> ) представника <i>DTO</i> :  Име и контакт подаци (адреса, телефон, <i>e-mail</i> ) руководиоца обуке <i>DTO</i> и, ако је примењиво, заменика руководиоца обуке <i>DTO</i> :
<b>4.</b>	<b>Обим обуке</b>  Листа свих обука које се спроводе:  Листа свих програма обуке који се користе за спровођење обуке (документи се прилажу уз ову изјаву) или, у случају из тачке <i>DTO.GEN.230(д)</i> Анекса VIII (Део- <i>DTO</i> ) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, референце на све одобрене приручнике за обуку који се користе за спровођење обуке:
<b>5.</b>	<b>Ваздухоплови за обуку и <i>FSTDs</i></b>  Листа ваздухоплова који се користе за обуку:  Листа одобрених <i>FSTDs</i> који се користе за обуку (ако је примењиво, укључујући словни код као што је наведено у уверењу о квалификацији):
<b>6.</b>	<b>Аеродром(и) и оперативно(а) место(а)</b>  Контакт подаци (адреса, телефон, <i>e-mail</i> ) свих аеродрома и оперативних места које <i>DTO</i> користи за спровођење обуке:
<b>7.</b>	Датум планираног почетка обуке:
<b>8.</b>	<b>Захтев за одобрење курса за стандардизацију испитивача и обуке освежења знања испитивача (ако је примењиво)</b>

	<p>□ <i>DTO</i> подноси захтев за одобрење горенаведених програма обуке за испитиваче за једрилице или балоне у складу са тач. <i>DTO.GEN.110(б)</i> и <i>DTO.GEN.230(ц)</i> Анекса VIII (Део-<i>DTO</i>) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.</p>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>Изјава</b></p> <p><i>DTO</i> је израдила безбедносну политику у складу са Анексом VIII (Део-<i>DTO</i>) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, и посебно са тачком <i>DTO.GEN.210(a)1(ii)</i>, и примењиваће ту политику током свих активности обуке обухваћених изјавом.</p> <p><i>DTO</i> испуњава и наставиће, током свих активности обуке обухваћених изјавом, да испуњава основне захтеве утврђене у Анексу IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139, захтеве из Анекса I (Део-<i>FCL</i>) и Анекса VIII (Део-<i>DTO</i>) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и захтеве из Анекса III (Део-<i>BFCL</i>) Уредбе Комисије (ЕУ) 2018/395 и Анекса III (Део-<i>SFCL</i>) Сprovedбене уредбе Комисије (ЕУ) 2018/1976.</p> <p>Потврђујемо да су сви подаци садржани у овој изјави, укључујући њене прилоге (ако је примењиво), потпуни и тачни.</p> <p>Име, датум и потпис представника <i>DTO</i></p> <p>Име, датум и потпис руководиоца обуке <i>DTO</i></p>
<p><sup>(1)</sup> У случају промена, треба попунити само тачку 1. и она поља на која се промене односе.</p>	

Делегирана уредба Комисије (ЕУ) 2020/723 од 4. марта 2020. године  
о утврђивању детаљних правила у погледу прихватања сертификата пилота издатих у  
трећим земљама и о измени Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011

**ОДЕЉАК 1**  
**ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

Члан 1.

**Подручје примене**

Ова уредба утврђује детаљна правила о условима за прихватање дозвола пилота и припадајућих овлашћења, права или сертификата, као и повезаних лекарских уверења издатих у складу са законима трећих земаља.

Члан 2.

**Дефиниције**

1. Дефиниције садржане у Уредби (ЕУ) бр. 1178/2011, Уредби Комисије (ЕУ) 2018/395 и Спроведбеној уредби Комисије (ЕУ) 2018/1976 се примењују за потребе ове уредбе.

2. Поред тога, за потребе ове уредбе „летови произвођача” означавају летове из члана 6. став 3. Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012.

Члан 3.

**Прихватање дозвола из трећих земаља**

Не доводећи у питање међународне споразуме закључене између Уније и треће земље у складу са чланом 68. став 1. тачка (а) Уредбе (ЕУ) 2018/1139, државе чланице могу да:

(а) у складу с Одељком 2 ове уредбе, прихвате дозволе пилота и припадајућа овлашћења, права или сертификате, као и повезана лекарска уверења који су издати у складу са законима трећих земаља;

(б) у складу са чланом 3. Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, чланом 3а Уредбе (ЕУ) 2018/395 или чланом 3а Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, у зависности од случаја, издају еквивалентне дозволе кандидатима који већ поседују одговарајућу дозволу, овлашћење, право или сертификат који су издати од стране треће земље у складу са Анексом 1 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, потписане 7. децембра 1944. године у Чикагу („Чикашка конвенција”), под условом да ти кандидати испуњавају захтеве из Одељка 3 и узимајући у обзир свако признавање које се заснива на препоруци одобрене организације за обуку или декларисане организације за обуку;

(ц) дају потпуно признање у погледу испуњења захтева за похађање обуке пре полагања теоријских испита и практичног испита имаоцима дозволе транспортног пилота (*ATPL*) издате од стране или у име треће земље у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, под условом да ти имаоци испуњавају услове у погледу искуства за издавање *ATPL* за одговарајућу категорију ваздухоплова, као што је прописано у Глави Ф Анекса I Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, и под условом да дозвола из треће земље садржи важеће овлашћење за летење на типу ваздухоплова који ће се користити на практичном испиту за *ATPL*;

(д) издају овлашћења за летење на типу авиона или хеликоптера имаоцима дозвола издатих у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011 који испуњавају захтеве утврђене од стране треће земље за издавање тих овлашћења; таква овлашћења ће бити ограничена на ваздухоплове регистроване у тој трећој земљи, али то ограничење се може уклонити када пилот испуни захтеве из члана 10. ове уредбе.

## ОДЕЉАК 2 ВАЛИДАЦИЈА ДОЗВОЛА

### Члан 4.

#### Опште одредбе о валидацији дозвола

1. Надлежни орган државе чланице може да изврши валидацију дозволе пилота коју је издала трећа земља у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке конвенције.

2. За потребе одредби утврђених у овој уредби, надлежни орган државе чланице је:

(а) за пилоте са боравиштем на подручју Уније - надлежни орган државе чланице у којој пилот има боравиште или је регистрован;

(б) за пилоте који немају боравиште на подручју Уније - надлежни орган државе чланице у којој оператер за кога лете или намеравају да лете има своје главно место пословања или у којој је регистрован ваздухоплов на коме лете или намеравају да лете.

3. Валидација дозволе има рок важења који није дужи од једне године и њена права се могу користити само за време важења дозволе.

Надлежни орган који је извршио валидацију дозволе може да продужи рок важења само једном и то највише за једну годину, ако је током периода важења пилот поднео захтев за дозволу у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011 или похађа обуку за издавање такве дозволе. У овом последњем случају, продужење ће покрити период који је неопходан за издавање дозволе у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

4. Имаоци дозволе коју је валидирала држава чланица могу да користе своја права у складу са захтевима утврђеним у Анексу I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

### Члан 5.

#### Дозволе пилота за јавни авио-превоз и друге комерцијалне активности

За валидацију дозвола пилота за јавни авио-превоз и друге комерцијалне активности, имаоци морају да испуне следеће захтеве, у зависности од случаја, за тражена права:

(а) испуне, у виду практичног испита, захтеве за продужење важења овлашћења за летење на типу или класи из Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, који одговарају правима из дозволе коју поседују;

(б) покажу знање одговарајућих делова оперативних захтева и Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(ц) покажу знање језика у складу са тачком *FCL.055* Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(д) поседују важеће лекарско уверење класе 1, издато у складу са Анексом IV (Део-*MED*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(е) у случају авиона, поред захтева из тач. (а)-(д), испуне захтеве у погледу искуства наведене у табели 1 у анексу ове уредбе;

(ф) у случају хеликоптера, поред захтева из тач. (а)-(д), испуне захтеве у погледу искуства наведене у табели 2 у анексу ове уредбе.

### Члан 6.

#### Дозволе пилота за некомерцијалне активности са овлашћењем за инструментално летење

За валидацију дозвола приватног пилота са овлашћењем за инструментално летење, или дозвола професионалног пилота (*CPL*) и дозвола транспортног пилота (*ATPL*) са овлашћењем за инструментално летење када пилот намерава да користи само права из дозволе приватног пилота, имаоци морају да испуне следеће захтеве:

(а) положи практичан испит за овлашћење за инструментално летење, као и за овлашћења за летење на типу или класи која одговарају правима из дозволе коју поседују, у складу са Додатком 7 и Додатком 9 Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(б) покажу знање из Ваздухопловних прописа, Ваздухопловних метеоролошких кодова, Планирања летења и перформанси (*IR*) и Људских могућности;

(ц) покажу знање језика у складу са *FCL.055* Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(д) поседују најмање важеће лекарско уверење класе 2 издато у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(е) имају искуство од најмање 100 сати инструменталног летења у својству вође ваздухоплова (*PICT*) на одговарајућој категорији ваздухоплова.

#### Члан 7.

##### **Дозволе пилота за некомерцијалне активности без овлашћења за инструментално летење**

За валидацију дозвола приватног пилота или *CPL* и *ATPL* дозвола без овлашћења за инструментално летење када пилот намерава да користи само права из дозволе приватног пилота, имаоци морају да испуне следеће захтеве:

(а) покажу знање из Ваздухопловних прописа и Људских могућности;

(б) положи практичан испит за дозволу приватног пилота (*PPL*) као што је утврђено у тачки *FCL.235* Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(ц) испуне одговарајуће захтеве из Главе X Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011 за издавање овлашћења за летење на типу или класи које одговара правима из дозволе коју поседују;

(д) поседују најмање лекарско уверење класе 2 издато у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(е) покажу знање језика у складу са *FCL.055* Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(ф) имају искуство од најмање 100 сати као пилот на одговарајућој категорији ваздухоплова.

#### Члан 8.

##### **Валидација дозвола пилота за специфичне задатке ограниченог трајања**

1. Без обзира на одредбе горенаведених чланова, у случају летова произвођача ваздухоплова надлежни орган државе чланице може да прихвати дозволу издату од стране треће земље у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, за период од највише 12 месеци за специфичне задатке ограниченог трајања, као што су летови обуке ради почетног увођења ваздухоплова у употребу, показни летови, летови празног ваздухоплова или пробни летови, под условом да кандидат испуњава следеће захтеве:

(а) поседује одговарајућу дозволу и лекарско уверење, као и припадајућа овлашћења или квалификације издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(б) запослен је, непосредно или посредно, од стране произвођача ваздухоплова или ваздухопловних власти.

У овом случају, надлежни орган ограничава права имаоца на извођење практичне обуке и пробних летова за почетно издавање овлашћења за летење на типу, надгледање почетног летења на линији пилота оператера, доставне летове и летове празног ваздухоплова, почетно летење на линији, показне или пробне летове, у зависности од задатака предвиђених овим ставом.

2. Одступајући од чланова 4. до 7. надлежни орган државе чланице може да, за такмичарске летове или показне летове ограниченог трајања, изврши валидацију дозволе издате од стране треће земље, омогућујући имаоцу да користи права *PPL* дозволе као што је наведено у Анексу I

(Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, дозволе пилота балона (*BPL*) као што је наведено у Анексу III (Део-*BFCL*) Уредбе (ЕУ) 2018/395 и дозволе пилота једрилице (*SPL*) као што је наведено у Анексу III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, под условом да су испуњени сви следећи захтеви:

(а) пре догађаја, организатор такмичарских или показних летова доставља надлежном органу одговарајуће доказе о томе како ће обезбедити да пилот буде упознат са одговарајућим безбедносним информацијама и управљати свим ризицима повезаним са летовима;

(б) кандидат поседује одговарајућу дозволу и лекарско уверење и припадајућа овлашћења или квалификације издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције.

3. Одступајући од одредби чланова 4. до 7. надлежни орган државе чланице може да изврши валидацију дозволе која је еквивалентна једној од оних које су наведене у ставу 2. и која је издата од стране треће земље у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке Конвенције на најдуже 28 дана у календарској години за специфичне некомерцијалне задатке, под условом да кандидат испуњава све следеће захтеве:

(а) поседује одговарајућу дозволу и лекарско уверење и припадајућа овлашћења или квалификације издате у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције;

(б) извршио је најмање један аклиматизациони лет са квалификованим инструктором пре обављања специфичних задатака ограниченог трајања.

### **ОДЕЉАК 3 КОНВЕРЗИЈА ДОЗВОЛА**

#### **Члан 9.**

#### **Услови за конверзију дозвола**

1. Надлежни орган државе чланице може да конвертује дозволу за одговарајућу категорију ваздухоплова у *PPL* дозволу у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011 са овлашћењем за летење на класи или типу са једним пилотом, *BPL* дозволу у складу са Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе (ЕУ) 2018/395 или *SPL* дозволу у складу са Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, ако је изворна дозвола издата у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке конвенције од стране треће земље и ако је дозвола:

(а) еквивалентна дозволама из става 1; или

(б) *CPL* или *ATPL* дозвола.

2. Ималац дозволе која се конвертује мора да испуни следеће минималне захтеве за одговарајућу категорију ваздухоплова:

(а) положи испит у писаној форми из Ваздухопловних прописа и Људских могућности;

(б) положи *PPL*, *BPL* или *SPL* практичан испит, као одговарајући, у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, Анексом III (Део-*BFCL*) Уредбе (ЕУ) 2018/395 или Анексом III (Део-*SFCL*) Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976;

(ц) испуни захтеве за издавање одговарајућег овлашћења за летење на класи или типу, у складу са Главом X;

(д) поседује лекарско уверење, како се захтева и издато у складу са Анексом IV (Део-*MED*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(е) покаже знање енглеског језика у складу са FCL.055 Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;

(ф) има остварено најмање 100 сати летења као пилот.

## **ОДЕЉАК 4**

### **ПРИХВАТАЊЕ ОВЛАШЋЕЊА ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ И ТИПУ**

#### **Члан 10.**

##### **Услови за прихватање овлашћења за летење на класи и типу**

1. Важеће овлашћење за летење на класи или типу садржано у дозволи коју је издала трећа земља може да буде унето у дозволу издату у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, под условом да кандидат:

(а) испуњава услове у погледу искуства и предуслове за издавање одговарајућег овлашћења за летење на типу или класи у складу са Делом-*FCL*;

(б) положи релевантни практични испит за издавање одговарајућег овлашћења за летење на типу или класи у складу са Делом-*FCL*;

(ц) активно лети;

(д) има најмање:

(i) за овлашћења за летење на класи авиона, 100 сати летачког искуства као пилот на тој класи;

(ii) за овлашћења за летење на типу авиона, 500 сати летачког искуства као пилот на том типу;

(iii) за једномоторне хеликоптере са максималном сертификованом масом на полетању до 3.175 kg, 100 сати летачког искуства као пилот на том типу;

(iv) за све остале хеликоптере, 350 сати летачког искуства као пилот на том типу.

#### **Члан 11.**

##### **Измене Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011**

Уредба (ЕУ) бр. 1178/2011 се мења на следећи начин:

(а) Члан 8. се брише;

(б) Анекс III се брише.

#### **Члан 12.**

##### **Ступање на снагу и примена**

Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.



## АНЕКС

### Услови за прихватање дозвола издатих од стране или у име трећих земаља

Табела 1

#### Захтеви у погледу искуства за авионе

Дозвола коју поседује	Укупно летачко искуство	Права	
(1)	(2)	(3)	
<i>ATPL(A)</i>	> 1.500 сати летења као <i>PIC</i> 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> <sup>(*)1</sup>	> 1.500 сати летења као <i>PIC</i> или копилот на авионима са више пилота у складу са оперативним захтевима	Јавни авио-превоз на авионима са више пилота као копилот	(б)
<i>MPL</i>	> 1.500 сати летења као копилот на авионима са више пилота у складу са оперативним захтевима	Јавни авио-превоз на авионима са више пилота као копилот	(ба)
<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 на авионима са једним пилотом у складу са оперативним захтевима	Јавни авио-превоз на авионима са једним пилотом као копилот у складу са оперативним захтевима	(д)
<i>ATPL(A)</i> , <i>CPL(A)/IR</i> , <i>CPL(A)</i>	> 700 сати летења на авионима, укључујући 200 сати у улози за коју се тражи прихватање и 50 сати у тој улози у последњих 12 месеци	Коришћење права у авионима у операцијама које нису јавни авио-превоз	(е)
<i>CPL(A)</i>	> 1.500 сати летења као <i>PIC</i> у јавном авио-превозу, укључујући 500 сати у операцијама на води	Јавни авио-превоз на авионима са једним пилотом као <i>PIC</i>	(ф)

Табела 2

#### Захтеви у погледу искуства за хеликоптере

Дозвола коју поседује	Укупно летачко искуство	Права	
(1)	(2)	(3)	
<i>ATPL(H)</i> важећи <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 <i>VFR</i> и <i>IFR</i> операцијама	(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 <i>PIC</i> у <i>VFR</i> операцијама	(б)
<i>ATPL(H)</i> важећи <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 <i>VFR</i> и <i>IFR</i> операцијама	(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 <i>VFR</i> операцијама	(д)
<i>CPL(H)/IR</i> <sup>(*)2</sup>	> 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 који нису сертификовани према <i>CS-27/29</i> или еквивалентном, укључујући 200 сати у улози за коју се тражи прихватање и 50 сати у тој улози у последњих 12 месеци	Коришћење права на хеликоптерима у операцијама које нису јавни авио-превоз	(Г)

<sup>(\*)</sup> Имаоци *CPL(A)/IR* на авионима са више пилота морају да покажу *ICAO ATPL(A)* ниво знања пре прихватања.

<sup>(\*\*)</sup> Имаоци *CPL(H)/IR* на хеликоптерима са више пилота морају да покажу *ICAO ATPL(H)* ниво знања пре прихватања.

Допунски услови за примену Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 у Републици Србији

**1. Допунски услови за примену члана 4. Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Имаоцима *JAR* неусаглашених дозвола пилота авиона и хеликоптера који нису поднели захтев за конверзију у Део-*FCL* дозволу издаје се нов образац дозволе.

Одредбе овог правилника сходно се примењују на продужење важења и обнову овлашћења и сертификата у *JAR* неусаглашеним дозволама.

У погледу спецификација *JAR* неусаглашених дозвола летачког особља примењују се све одредбе Додатка I Анекса VI (Део-*ARA*), осим што се изоставља ознака „*FCL*” у серијском броју дозволе.



За стицање овлашћења за летење на типу ваздухоплова који има *EASA* потврду о типу кандидат мора да поседује Део-*FCL* дозволу.

Обуку пилота за стицање овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема *EASA* потврду о типу може да врши инструктор летења на том типу ваздухоплова који поседује специјално одобрење за вршење те обуке издато од стране Директората.

У погледу осталих услова који се односе на стицање овлашћења за летење на типу ваздухоплова који нема *EASA* потврду о типу сходно се примењују одредбе Прилога 1. овог правилника.

*JAR* неусаглашена дозвола пилота авиона и хеликоптера се издаје на следећем образцу:

Насловна страна

<p>ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ</p>  <p>CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA</p>
<p><b>ДОЗВОЛА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА</b> <i>FLIGHT CREW LICENCE</i></p>

<p>Издата у складу са <i>ICAO</i> стандардима <i>Issued in accordance with ICAO standards</i></p>

Страна 2

<b>I</b>	<b>Држава издавања</b> <i>State of issue</i>	Република Србија <i>Republic of Serbia</i>
<b>III</b>	<b>Број дозволе</b> <i>Licence number</i>	<b>SRB.</b>
<b>IV</b>	<b>Презиме и име имаоца</b> <i>Last and first name of holder</i>	
<b>IVa</b>	<b>Датум рођења</b> <i>Date of birth</i>	
<b>XIV</b>	<b>Место рођења</b> <i>Place of birth</i>	
<b>V</b>	<b>Адреса имаоца</b> <b>Улица, град, област, поштански број</b> <i>Address of holder Street, town, area, postal code</i>	
<b>VI</b>	<b>Држављанство</b> <i>Nationality</i>	
<b>VII</b>	<b>Потпис имаоца</b> <i>Signature of holder</i>	
<b>VIII</b>	<b>Надлежни орган издавалац дозволе</b> <i>Issuing competent authority</i>	ДШВ Републике Србије <i>CAD of the Republic of Serbia</i>
<b>X</b>	<b>Потпис овлашћеног лица и датум</b> <i>Signature of issuing officer and date</i>	
<b>XI</b>	<b>Жиг или печат надлежног органа - издаваоца дозволе</b> <i>Seal or stamp of issuing competent authority</i>	





FCL.515(a);

- положи теоријски испит из предмета прописаних у тачки FCL.515(б);
- положи практичан испит у складу са тачком FCL.520.A, односно FCL.520.H;

5) За стицање *IR* кандидат мора да:

- испуни услове прописане у тачки FCL.610;
- испуни услове прописане у тачки FCL.615(a)2) који се односе на практичну обуку;
- заврши додатну практичну обуку, ако руководицац обуке одобреног центра за обуку процени да је она потребна;
- заврши теоријску обуку у одобреном центру за обуку у складу са тачком FCL.615(a);
- положи теоријски испит из предмета прописаних у тачки FCL.615(б);
- положи практичан испит у складу са тачком FCL.620;

б) 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 тачке FCL.720.A за авионе, односно FCL.720.H за хеликоптере који се односе на искуство и да положи практичан испит у складу са тачком 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.

Пре приступања практичном испиту из става 1. ове тачке на одговарајућој класи или типу цивилног ваздухоплова који поседује *EASA* потврду о типу, кандидат мора да заврши додатну обуку у одобреном центру за обуку, ако руководицац обуке тог центра процени да је обука потребна.

Практичан испит из става 1. ове тачке може да се спроведе 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.

Ако је испит за стицање дозволе или овлашћења спроведен на класи или типу војног ваздухоплова у складу са ставом 4. ове тачке, 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 5. ове тачке се укида када ималац дозволе изврши проверу стручности или практичан испит на одговарајућем цивилном ваздухоплову који поседује *EASA* потврду о типу.

### **3. Допунски услови за примену члана 10. Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 у погледу сертификата инструктора и овлашћења за акробатско летење**

За стицање сертификата *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 тачком FCL.935.

Права стечена у складу са ставом 1. ове тачке су ограничена на начин прописан у тачки FCL.910.FI(a) и (б), осим ако кандидат достави доказе да је у Војсци Србије, односно у оружаним снагама држава претходница, испунио услове прописане у тачки FCL.910.FI(ц).

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 3. ове тачке 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.

#### **4. Допунски услови за примену члана 11а Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Ималац дозволе кабинског особља или потврде кабинске посаде која је издата у иностранству може да поднесе Директорату захтев за валидацију такве дозволе, односно потврде.

За валидацију дозволе кабинског особља или потврде кабинске посаде кандидат мора да положи испит из предмета „Основе ваздухопловства и ваздухопловних прописа” и да поседује лекарско уверење издато у складу са Анексом IV (Део-*Medical*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.

Период валидације дозволе кабинског особља, односно потврде кабинске посаде не може да буде дужи од једне године, под условом да основна дозвола, односно потврда остане важећа.

Ималац дозволе кабинског особља или потврде кабинске посаде која је издата у иностранству може да поднесе Директорату захтев за конверзију такве дозволе, односно потврде.

За конверзију дозволе кабинског особља, односно потврде кабинске посаде, ималац дозволе, односно потврде мора да положи испит из свих предмета прописаних у Додатку I Анекса V (Део-*CC*) и да поседује лекарско уверење издато у складу са Анексом IV (Део-*Medical*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.

#### **5. Допунски услов за примену тачке FCL.015(ц) Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Имаоци пилотских дозвола издатих у Републици Србији у складу са Анексом I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 који стекну дозволу у некој од држава чланица ЕУ, могу да наставе да користе права из дозволе издате у Републици Србији све до пуноправног признавања те дозволе од стране држава чланица ЕУ.

#### **6. Допунски услови за примену тачке FCL.020 Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

*ATO*, односно *DTO* је дужна да, пре почетка практичне обуке, поднесе Директорату захтев за издавање ауторизације пилота ученика.

Ако је пилот ученик малолетно лице, уз захтев за издавање ауторизације *ATO*, односно *DTO* подноси и оверену писану сагласност оба родитеља или старатеља за похађање обуке.

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 се издаје на следећем обрасцу:



**АУТОРИЗАЦИЈА ПИЛОТА УЧЕНИКА (\*)**  
*Student Pilot Authorization*

--	--	--	--

Број ауторизације  
*Authorization No.*

У складу са Законом о ваздушном саобраћају и Правилником о дозволама, центрима за обуку и здравственој способности летачког и кабинског особља, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије овлашћује  
*Pursuant to the Air Transport Law and the Regulation on Licenses, Training Centres and Medical Fitness of Flight and Cabin Crew, the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia hereby authorizes*

Име, име родитеља/старатеља, презиме  
*Name, name of parent/guardian, surname*

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ЈМБГ/Број пасоша  
*ID/Passport No.*

**да користи права пилота ученика**  
*to exercise privileges of student pilot*

Датум издавања:  
*Date of issue:*

Важи до:  
*Valid until:*

Потпис имаоца  
*Signature of holder*

м.п.  
*s.p.*

Потпис овлашћеног лица  
*Signature of issuing officer*

\* Уписати категорију ваздухоплова (авион, хеликоптер и сл.).  
*Enter the category of aircraft (airplane, helicopter, etc.).*

**7. Допунски услов за примену тачке FCL.025(a)3) Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Рок од 12 месеци из тачке FCL.025(a)3) се рачуна од дана када је кандидат завршио теоријску обуку у АТО или DTO.

**8. Допунски услов за примену тач. FCL.030 и FCL.1030 Анекса I и тачке ARA.FCL.205 Анекса VI Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Приликом одобравања полагања практичног испита или процене оспособљености Директорат одређује испитивача за спровођење практичног испита или процене оспособљености са листе сертифицираних испитивача коју води у складу са тачком ARA.FCL.205(б).

У случају спровођења провере стручности, као и процене оспособљености која се врши у циљу продужења или обнове сертификата инструктора, кандидат сам бира испитивача са листе сертифицираних испитивача.

**9. Допунски услови за примену тачке FCL.030(б) Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Препорука за полагање практичног испита из тачке FCL.030(б) важи шест месеци од дана када је кандидат завршио практичну обуку или додатну практичну обуку, осим препоруке за стицање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова.

Ако у року од шест месеци кандидат не приступи полагању практичног испита, он мора да, пре полагања практичног испита, заврши додатну практичну обуку коју одређује АТО, односно DTO, и то у зависности од нивоа оспособљености кандидата.



## 10. Допунски услови за примену тачке FCL.055 Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Ако се од пилота авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем или ваздушног брода захтева употреба радио-комуникационих средстава током лета, он мора да приликом полагања практичног испита или провере стручности докаже да је оспособљен за рад са *R/T* опремом уграђеном на ваздухоплову.

Кандидату који докаже оспособљеност за рад са *R/T* опремом уграђеном на ваздухоплову Директорат уписује у пилотску дозволу (у рубрику XII - „Права радио-телефоније”) право коришћења радио-телефоније и то на језику на којем је вођена радио-комуникација током практичног испита или провере стручности.

Ако је планирано да се током практичног испита или провере стручности радио-комуникација води на српском језику, кандидат коме српски језик није матерњи мора претходно да положи испит из знања српског језика пред испитивачем који спроводи испит или проверу стручности, и то најмање на оперативном нивоу (ниво 4).

Кандидату коме је српски језик матерњи и који о томе достави одговарајућу документацију, Директорат уписује у пилотску дозволу експертски ниво знања српског језика (ниво 6), без полагања испита.

Ако је планирано да се током практичног испита или провере стручности радио-комуникација води на енглеском језику, кандидат мора претходно да положи испит из знања енглеског језика.

Познавање српског и/или енглеског језика Директорат уписује у пилотску дозволу (у рубрику XIII - „Напомене”), са подацима о томе који је језик у питању, који је ниво показаног знања и који је рок важења уписаног права.

Рок важења оперативног и напредног нивоа знања српског и/или енглеског језика се рачуна од дана када је кандидат положио одговарајући испит.

У случају продужења рока важења оперативног или напредног нивоа знања српског и/или енглеског језика, рок важења почиње да тече од датума истицања важења, под условом да је кандидат положио одговарајући испит у оквиру последњих шест месеци важења.

Испит којим се тестира познавање енглеског језика пилота авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем и ваздушних бродова могу да спроводе лица која су ауторизована као испитивачи од стране Директората.

Изузетно, у току спровођења практичног испита, процене оспособљености, провере стручности, као и провере стручности коју спроводи оператер (*ОПС*):

1) испитивач који поседује експертски ниво знања енглеског језика и са којим је Директорат спровео одговарајућу припрему, може да изврши процену знања енглеског језика кандидата у циљу продужења важења оперативног или напредног нивоа знања енглеског језика;

2) испитивач који поседује напредни ниво знања енглеског језика и са којим је Директорат спровео одговарајућу припрему, може да изврши процену знања енглеског језика кандидата у циљу продужења важења оперативног нивоа знања енглеског језика.

Организација која се пријављује за спровођење тестирања подноси Директорату захтев за одобрење теста из познавања енглеског језика и уз захтев подноси листу испитивача, процењивача и администратора које намерава да ангажује у сврху спровођења тестирања, са доказима о њиховој квалификованости.

О захтеву за одобрење теста из познавања енглеског језика и издавању ауторизације испитивача Директорат одлучује на основу тога да ли подносилац захтева и лица која намерава да ангажује испуњавају критеријуме утврђене у АМС 1 FCL.055, ICAO документу 9835 и ICAO циркулару бр. 318.

Одобрење теста из познавања енглеског језика се издаје без ограничења важења, с тим да је организација која спроводи тестирање дужна да сваке године достави Директорату доказ о

интерној провери и контроли квалитета над процесом спровођења испита из познавања енглеског језика.

Ауторизација испитивача се издаје на период од три године.

Важење ауторизације испитивача се продужава ако је ималац ауторизације у току сваке године важења ауторизације похађао обуку у циљу стандардизације испитивача у складу са захтевима *ICAO* документа 9835.

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 цивилног ваздухопловства (*ICAO*) или од стране организације која је одобрена од тих ваздухопловних власти.

Пре признавања знања енглеског језика које је стечено у иностранству Директорат од ваздухопловних власти државе која је издала дозволу, односно сертификат прибавља 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 коју је издао Директорат, ако је из достављене документације могуће установити датум када је извршена провера знања језика, као и ниво знања који је кандидат том приликом показао.

#### **11. Допунски услов за примену тачке FCL.1030 Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

При спровођењу практичних испита, провера стручности и процена оспособљености прописаних овим правилником се примењују стандарди и упутства за најбољу праксу из Приручника за испитиваче (*Flight Examiner Manual*) који је усвојила Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (*EASA*) и који је доступан путем Интернета.

#### **12. Допунски услови за примену тачке ARA.FCL.250(a) Анекса VI Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Поред случајева прописаних у тачки ARA.FCL.250(a), 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, провера стручности и процена оспособљености није придржавао стандарда прописаних овим правилником и Приручником за испитиваче;
- 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.

Обавештење о суспензији сертификата испитивача Директорат објављује на својој званичној интернет страници.

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 до истека рока од шест месеци од достављања решења о суспензији Директорат не донесе решење о стављању ван снаге сертификата или решење о укидању суспензије, сматраће се да је суспензија престала.

**13. Допунски услов за примену тачке MED.C.005(б) Анекса IV Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

У погледу важења лекарских уверења кабинског особља сходно се примењује тачка MED.A.045(a)3).

**14. Допунски услови за примену тачке ARA.FCL.200(б) Анекса VI Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Директорат издаје сертификат инструктора у виду уписа одговарајућих права у дозволи пилота, изузев *STI*, *MCCI* и *SFI* сертификата, који се издају у виду засебне исправе.

Директорат издаје сертификат испитивача у виду засебне исправе.



**15. Допунски услови за примену тачке ARA.FCL.300(ц) Анекса VI Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Теоријски испит за стицање *LAPL* и *PPL* дозвола се спроводи на српском или на енглеском језику, према избору кандидата, а за стицање *CPL*, *ATPL* и *MPL* дозвола, као и *IR* овлашћења се спроводи на енглеском језику.

**16. Допунски услов за примену Анекса VI (Додатак I) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Део-*FCL* дозвола летачког особља се издаје на следећем обрасцу:

Насловна страна

<p>ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ</p>  <p>CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA</p>
<p><b>ДОЗВОЛА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА</b> <i>FLIGHT CREW LICENCE</i></p>

<p>Издата у складу са Делом-<i>FCL</i> <i>Issued in accordance with Part-FCL</i></p>
<p>Ова дозвола испуњава <i>ICAO</i> стандарде, осим за <i>LAPL</i> и <i>BIR</i> права или ако је уз њу приложено <i>LAPL</i> лекарско уверење</p>
<p>EASA Образац 141 Издање 2 <i>EASA Form 141 Issue 2</i></p>



Страна 2

<b>I</b>	Држава издавања <i>State of issue</i>	Република Србија <i>Republic of Serbia</i>
<b>III</b>	Број дозволе <i>Licence number</i>	SRB.FCL.
<b>IV</b>	Презиме и име имаоца <i>Last and first name of holder</i>	
<b>IVa</b>	Датум рођења <i>Date of birth</i>	
<b>XIV</b>	Место рођења <i>Place of birth</i>	
<b>V</b>	Адреса имаоца Улица, град, област, поштански број <i>Address of holder Street, town, area, postal code</i>	
<b>VI</b>	Држављанство <i>Nationality</i>	
<b>VII</b>	Потпис имаоца <i>Signature of holder</i>	
<b>VIII</b>	Надлежни орган издавалац дозволе <i>Issuing competent authority</i>	ДШВ Републике Србије <i>CAD of the Republic of Serbia</i>
<b>X</b>	Потпис овлашћеног лица и датум <i>Signature of issuing officer and date</i>	
<b>XI</b>	Жиг или печат надлежног органа - издаваоца дозволе <i>Seal or stamp of issuing competent authority</i>	





Насловна страна

 ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA	
<b>ДОЗВОЛА КАБИНСКОГ ОСОБЉА</b> <b>CABIN CREW ATTESTATION</b> Издава у складу са Делом-СС Issued in accordance with Part-CC	
2. Број: <i>Number:</i>	<b>SRB-</b>
3. Држава издавања: <i>State of issue:</i>	<b>Република Србија</b> <i>Republic of Serbia</i>
4. Презиме и име имаоца: <i>Full name of holder:</i>	
5. Датум и место рођења: <i>Date and place of birth:</i>	
6. Држављанство: <i>Nationality:</i>	
7. Потпис имаоца: <i>Signature of holder:</i>	
8/9. Издавалац дозволе: <i>Competent/Issuing authority:</i>	<b>ДЦВ Републике Србије</b> <i>CAD of the Republic of Serbia</i>
10. Потпис овлашћеног лица: <i>Signature of issuing officer:</i>	<b>м.п.</b> <i>s.p.</i>
11. Датум издавања: <i>Date of issue:</i>	
12. Имаоци може да обавља послове кабинске посаде на ваздухоплову који се користе у јавном авио-превозу само ако испуњава услове из Делом-СС у погледу здравствене способности и важеће оспособљености за тип ваздухоплова. <i>The holder may only exercise the privileges to act 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.</i>	
EASA Образац 142 Издање 1 EASA Form 142 Issue 1	

Полеђина

Намерно остављено празно <i>Intentionally left blank</i>
---

**19. Допунски услов за примену Анекса VI (Додатак III) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Потврда о праву на обучавање ваздухопловног особља се издаје на следећем обрасцу:



**ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА**  
**APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE**

[БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНЦА]  
[CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE]

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије овим потврђује да је  
*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]

Део-ORA сертифицирани центар за обуку са правом да спроводи Део-FCL обуке, укључујући коришћење FSTDs, као што је наведено у прилогу 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:**

Ова потврда је ограничена на права и обим спровођења обука, укључујући коришћење FSTDs, као што је наведено у приложеном списку одобрених обука.

Ова потврда је важећа све док је центар за обуку усаглашен са Делом-ORA, Делом-FCL и другим примењивим прописима.

Ако су испуњени горенаведени услови ова потврда остаје на снази, осим ако се центар за обуку одрекне потврде или је потврда замењена, ограничена, суспендована или стављена ван снаге.

**CONDITIONS:**

*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.*

*This certificate is valid whilst the approved organisation remains in compliance with Part-ORA, Part-FCL and other applicable regulations. 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:*

**ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА**  
**APPROVED TRAINING ORGANISATION CERTIFICATE**

**ОДОБРЕЊЕ ОБУКЕ**  
**TRAINING COURSE APPROVAL**

Прилог потврде о праву на обучавање ваздухопловног особља:  
*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 Део-*FCL* обуке и да користи следеће *FSTDs*:  
*has obtained the privilege to provide and conduct the following Part-FCL training courses and to use the following FSTDs:*

Обука <i>Training course</i>	<i>FSTDs</i> који се користе, укључујући словни код <sup>(1)</sup> <i>Used FSTD(s), including letter code <sup>(1)</sup></i>

<sup>(1)</sup> Као што је наведено у уверењу о градацији.

<sup>(1)</sup> *As indicated on the qualification certificate.*

Ово одобрење обуке је важеће све док се:

(а) центар за обуку не одрекне потврде о праву на обучавање или она не буде замењена, ограничена, суспендована или стављена ван снаге; и

(б) све обуке спроводе у складу са Делом-*ORA*, Делом-*FCL*, другим примењивим прописима и, када је одговарајуће, са процедурама центра за обуку, у складу са захтевима у Делу-*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:

*Signed:*



**20. Допунски услов за примену Анекса VI (Додатак IV) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Уверење о градацији уређаја за симуирање летења се издаје на следећем обрасцу:



ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA

**УВЕРЕЊЕ О ГРАДАЦИЈИ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА  
FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICE QUALIFICATION CERTIFICATE**

РЕФЕРЕНЦА:  
REFERENCE:

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије овим потврђује да  
*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]

који се налази у [НАЗИВ и АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]  
*located at [NAME and ADDRESS OF THE ORGANISATION]*

испуњава захтеве за квалификацију прописане у Делу-*ORA*, под условима из приложене спецификације *FSTD*.  
*has satisfied the qualification requirements prescribed in Part-ORA, subject to the conditions of the attached FSTD specification.*

Ово уверење о градацији је важеће под условом да су *FSTD* и ималац уверења о градацији усаглашени са примењивим захтевима Дела-*ORA*, осим ако се ималац одрекне уверења или оно буде 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-ORA, unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Датум издавања: .....  
*Date of issue:*

Потпис:.....  
*Signed:*



УВЕРЕЊЕ О ГРАДАЦИЈИ *FSTD*: [Референца]  
*FSTD QUALIFICATION CERTIFICATE: [Reference]*

**СПЕЦИФИКАЦИЈА *FSTD***  
***FSTD SPECIFICATIONS***

А. Тип или варијанта ваздухоплова:

*Type or variant of aircraft:*

Б. Ниво квалификације *FSTD*:

*FSTD qualification level:*

Ц. Основни 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. Уграђен ACAS:

*ACAS fit:*

И. Смицање ветра:

*Windshear:*

Ј. Додатне могућности:

*Additional capabilities:*

К. Рестрикције или ограничења:

*Restrictions or limitations:*

**Л. Информације које се односе на обуку, испитивање и провере**

*Guidance information for training, testing and checking considerations*

<i>CAT I</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
<i>CAT II</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
<i>CAT III</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>	<i>DH</i>	<i>ft</i>	
(најмања вредност) ( <i>lower minimum</i> )					
<i>LVTO</i>	<i>RVR</i>	<i>m</i>			
Скорашње искуство <i>Recency</i>					
<i>IFR</i> - обука/провера <i>IFR - training/checking</i>					/
Овлашћење за летење на типу <i>Type Rating</i>					
Провере стручности <i>Proficiency checks</i>					
Аутоматски прилаз <i>Autocoupled approach</i>					
Аутоматско слетање/изравнавање ваздухоплова по средишњој линији <i>Autoland/roll out guidance</i>					/
<i>ACAS I/II</i>					/

Систем упозорења на подручје смицања ветра/пројектовано подручје смицања ветра <i>Windshear warning system/predictive windshear</i>	/
WX - радар <i>WX - radar</i>	
HUD/HUGS	/
FANS	
GPWS/EGPWS	/
ETOPS способност <i>ETOPS capability</i>	
GPS	
Друго <i>Other</i>	

Датум издавања: .....  
*Date of issue:*

Потпис: .....  
*Signed:*

**21. Допунски услов за примену Анекса VI (Додатак V) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Потврда о праву на испитивање здравствене способности се издаје ваздухопловно-медицинском центру на следећем обрасцу:



ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA

**ПОТВРДА О ПРАВУ НА ИСПИТИВАЊЕ ЗДРАВСТВЕНЕ СПОСОБНОСТИ –  
ВАЗДУХОПЛОВНО-МЕДИЦИНСКИ ЦЕНТАР  
AERO-MEDICAL CENTRE CERTIFICATE**

РЕФЕРЕНЦА:  
REFERENCE:

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије потврђује да је  
*Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and subject to the conditions specified bellow, the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia hereby certifies*

[НАЗИВ ОРГАНИЗАЦИЈЕ]  
[NAME OF THE ORGANISATION]

[АДРЕСА ОРГАНИЗАЦИЈЕ]  
[ADDRESS OF THE ORGANISATION]

*Deo-ORA* сертификовани ваздухопловно-медицински центар са правима и обимом активности као што је наведено у приложеном условима одобрења.  
*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:**

1. Ова потврда је ограничена на оно што је наведено у секцији одобрења у приручнику одобреног ваздухопловно-медицинског центра.
2. Ова потврда захтева усаглашеност са процедурама наведеним у документацији ваздухопловно-медицинског центра, у складу са захтевима Дела-ORA.
3. Ова потврда је важећа све док постоји усаглашеност са захтевима Дела-ORA, осим ако се ваздухопловно-медицински центар одрекне потврде или она буде замењена, суспендована или стављена ван снаге.

**CONDITIONS:**

1. *This certificate is limited to that specified in the scope of approval section of the approved organization manual.*
2. *This certificate requires compliance with the procedures specified in the organization documentation as required by Part-ORA.*
3. *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: .....  
Date of issue:

Потпис: .....  
Signed:

**22. Допунски услов за примену Анекса VI (Додатак VII) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Потврда о праву на испитивање здравствене способности се издаје овлашћеном лекару на следећем обрасцу:



ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ  
CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA

**ПОТВРДА О ПРАВУ НА ИСПИТИВАЊЕ ЗДРАВСТВЕНЕ СПОСОБНОСТИ - ОВЛАШЋЕНИ ЛЕКАР**  
*AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE*

БРОЈ ПОТВРДЕ/РЕФЕРЕНЦА:  
*CERTIFICATE NUMBER/REFERENCE:*

У складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 и доленаведеним условима, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије потврђује да је  
*Pursuant to Commission Regulation (EU) No 1178/2011 and subject to the conditions specified bellow, the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia hereby certifies*

[ПРЕЗИМЕ И ИМЕ ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]  
*[NAME OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]*

[АДРЕСА ОВЛАШЋЕНОГ ЛЕКАРА]  
*[ADDRESS OF THE AERO-MEDICAL EXAMINER]*

овлашћени лекар.  
*as aero-medical examiner.*

**УСЛОВИ:**

1. Ова потврда је ограничена на права наведена у прилогу *AME* потврде.
2. Ова потврда захтева усаглашеност са правилима примене и процедурама утврђеним у Делу-*MED*.
3. Ова потврда важи три године, односно до [xx/yy/zzzz(\*)] под условом да постоји усаглашеност са захтевима Дела-*MED*, осим ако се ималац одрекне потврде или она буде замењена, суспендована или стављена ван снаге.

**CONDITIONS:**

1. *This certificate is limited to the privileges specified in the attachment to this AME certificate.*
2. *This certificate requires compliance with the implementing rules and procedures specified in Part-MED.*
3. *This certificate shall remain valid for a period of 3 years until [(xx/yy/zzzz)(\*)] subject to compliance with the requirements of Part-MED unless it has been surrendered, superseded, suspended or revoked.*

Датум издавања: .....  
*Date of issue:*

Потпис: .....  
*Signature:*

(\*) Датум престанка важења (дан/месец/година)

(\*) *Expiry date (day/month/year)*

\_\_\_\_\_  
*EASA* Образац 148 Издање 1  
*EASA Form 148 Issue 1*

**ПОТВРДА О ПРАВУ НА ИСПИТИВАЊЕ ЗДРАВСТВЕНЕ СПОСОБНОСТИ - ОВЛАШЋЕНИ ЛЕКАР  
AERO-MEDICAL EXAMINER CERTIFICATE**

Прилог АМЕ потврде број:  
Attachment to AME certificate number:

**ПРАВА И ОБИМ  
PRIVILEGES AND SCOPE**

[Презиме, име и академска титула овлашћеног лекара] је стекао право(а) да обавља ваздухопловно-медицинске прегледе и оцене за издавање лекарских уверења, како је наведено у доњој табели и да издаје лекарска уверења за:  
[Name and academic title of the aero-medical examiner] has obtained the privilege(s) to undertake aero-medical examinations and assessments for the issuance of medical certificates as stated in the table below and to issue this medical certificates for:

LAPL	[да/датум]
LAPL	[yes/date]
Класа 2	[да/датум]
Class 2	[yes/date]
Класа 1 продужење важења / обнова	[да/датум] / [не]
Class 1 revalidation / renewal	[yes/date] / [no]

Датум издавања: .....  
Date of issue:

Потпис: .....  
Signature:

**23. Допунски услов за примену тач. ORA.АТО.105 и DTO.GEN.115 Анекса I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011**

Субјекти који подносе захтев да врше обуку ваздухопловног особља прописану овим правилником (АТО и DTO, а за кабинско особље и оператер ваздухоплова у јавном авио-превозу) морају да имају седиште на територији Републике Србије и да буду регистровани у складу са законом којим се уређује поступак регистрације у Агенцији за привредне регистре или поступак уписа у судски регистар.

**Допунски услови за примену Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) 2020/723 у Републици Србији**

**1. Допунски услов за примену члана 3. став д) Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) 2020/723**

Директорат врши продужење важења, односно обнову овлашћења за летење на типу авиона или хеликоптера које је издато са ограничењем из члана 3. став д) Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) 2020/723, ако ималац овлашћења достави доказе да испуњава услове за продужење важења, односно обнову овлашћења прописане од стране треће државе у којој је овлашћење стечено.

**2. Допунски услов за примену члана 5. Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) 2020/723**

За валидацију пилотске дозволе за јавни авио-превоз или друге комерцијалне активности коју је издала трећа држава у складу са захтевима Анекса 1 Чикашке конвенције, ималац дозволе мора, осим испуњења захтева прописаних у члану 5. Делегиране уредбе Комисије (ЕУ) 2020/723, да положи испит из предмета „Ваздухопловни прописи”, на нивоу који је одговарајући дозволи која се прихвата.