

32011R1178

25.11.2011.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 311/1

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 1178/2011**od 3. studenoga 2011.****o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

br. 216/2008 predviđa se i mogućnost da liječnici opće prakse djeluju kao zrakoplovno-medicinski ispitivači pod određenim uvjetima i ako je to dopušteno nacionalnim zakonom.

Uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

Uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, te posebice članak 7. stavak 6., članak 8. stavak 5. i članak 10. stavak 5. te Uredbe,

- (4) Kabinska posada uključena u operacije određenih zrakoplova mora udovoljiti bitnim zahtjevima postavljenim u Prilogu IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. Prema toj Uredbi, kabinskom osoblju se mora periodično procjenjivati zdravstvena sposobnost kako bi mogli sigurno obavljati dodijeljene im dužnosti. Sukladnost zahtjevima mora biti prikazano na temelju prikladne procjene temeljene na najboljoj zrakoplovno-medicinskoj praksi.

budući da:

- (1) Cilj Uredbe (EZ) br. 216/2008 je uspostavljanje i održavanje visoke razine ujednačenosti sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu u Europi. Ta Uredba osigurava sredstva za postizanje tih ciljeva i ostalih ciljeva u polju sigurnosti zračnog prometa.
- (2) Piloti koji su uključeni u operacije određenih zrakoplova, kao i uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let, osoblje i organizacije uključene u osposobljavanje, ispitivanje ili provjeravanje tih pilota, moraju udovoljiti relevantnim bitnim zahtjevima koji su uspostavljeni u Prilogu III. Uredbi (EZ) br. 216/2008. Prema toj Uredbi piloti, kao i osoblje i organizacije uključene u njihovo osposobljavanje moraju biti certificirani kada je ustanovljeno da udovoljavaju bitnim zahtjevima.
- (3) Slično, pilotima bi se trebao izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti i zrakoplovno-medicinski ispitivači, odgovorni za procjenu zdravstvene sposobnosti pilota, bi trebali biti certificirani kada se ustanovi da udovoljavaju bitnim zahtjevima. Međutim, Uredbom (EZ)

- (5) Uredbom (EZ) br. 216/2008 zahtjeva se od Komisije da usvoji potrebna provedbena pravila kako bi se mogli ustanoviti uvjeti za certificiranje pilota, kao i osoblja uključenog u njihovo osposobljavanje, ispitivanje ili provjeravanje, radi ovjeravanja članova kabinskog osoblja i radi procjene njihove zdravstvene sposobnosti.
- (6) Zahtjevi i procedure za zamjenu nacionalnih pilotskih dozvola i nacionalnih dozvola inženjera leta u pilotske dozvole će biti definirane, kako bi se osiguralo da im je dozvoljeno izvođenje aktivnosti pod ujednačenim uvjetima; kvalifikacije letačkih ispita će također biti zamijenjene u skladu s ovom Uredbom.
- (7) Trebalo bi biti moguće da države članice prihvaćaju dozvole koje su izdane od strane trećih zemalja, kada se može jamčiti razina sigurnosti jednaka uvjetima koji su specificirani Uredbom (EZ) broj 216/2008; Uvjeti za prihvaćanje dozvola izdanih od strane trećih zemalja trebaju biti uspostavljeni.

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

- (8) Kako bi se osiguralo da osposobljavanja započeta prije primjene ove Uredbe budu uzeta u obzir u svrhu stjecanja dozvola pilota, uvjeti za priznavanje osposobljavanja koje je već završeno trebaju biti uspostavljeni; uvjeti za priznavanje vojnih dozvola također trebaju biti uspostavljeni.
- (9) Potrebno je osigurati dovoljno vremena za zrakoplovnu industriju i administracije države članice da se prilagode novom zakonskom okviru, kako bi se omogućilo državama članicama dovoljno vremena za izdavanje specifičnih vrsta dozvola pilota i medicinskih svjedodžbi koje nisu obuhvaćene „JAR”-om, te kako bi se prepoznala pod određenim uvjetima valjanost izdanih dozvola i certifikata, kao i provedenih zrakoplovno-medicinskih procjena, prije primjene ove Uredbe.
- (10) Direktiva Vijeća 91/670/EEZ od 16. prosinca 1991. o međusobnom prihvaćanju dozvola za provođenje funkcija u civilnom zrakoplovstvu ⁽¹⁾ je stavljena izvan snage u skladu s člankom 69. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 216/2008. Mjere usvojene ovom Uredbom smatraju se odgovarajućim mjerama.
- (11) Kako bi se osigurao lagani prijelaz i visoka razina ujednačenosti sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu u Uniji, mjere za implementaciju trebale bi odražavati trenutno stanje, uključujući najbolje prakse, i znanstveni i tehnički napredak u području osposobljavanja pilota i zrakoplovno-medicinske sposobnosti letačkih i kabinskih posada. Shodno tome, tehnički zahtjevi i administrativne procedure koje su usuglašene s Organizacijom međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Zajedničkim zrakoplovnim vlastima (JAA), do 30. lipnja 2009. kao i s postojećim zakonodavstvom koje se odnosi na specifično nacionalno okruženje, trebale bi biti razmotrene.
- (12) Agencija je pripremila nacrt provedbenih pravila i podnijela ih je kao mišljenje Komisiji u skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) broj 216/2008.
- (13) Mjere osigurane u ovoj Uredbi su u skladu s mišljenjem odbora uspostavljenim sukladno članku 65. Uredbe broj 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju detaljna pravila za:

1. različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendiranje ili

oduzimanje dozvola, privilegije i odgovornosti imatelja dozvola, uvjete za konverziju postojećih nacionalnih dozvola pilota i nacionalnih dozvola inženjera leta u dozvole pilota, kao i uvjete pod kojima se prihvaćaju dozvole izdane u trećim zemljama;

2. certifikaciju osoba odgovornih za provođenje letačkog osposobljavanja ili osposobljavanja na uređajima koji simuliraju let i za procjenjivanje vještina pilota;
3. različiti certifikati o zdravstvenoj sposobnosti za pilote, uvjete za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendiranje ili oduzimanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, privilegije i odgovornosti imatelja certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kao i uvjete za konverziju nacionalnih certifikata o zdravstvenoj sposobnosti u međusobno priznate certifikate o zdravstvenoj sposobnosti;
4. certifikaciju zrakoplovno-medicinskih ispitivača, kao i uvjete pod kojima liječnici opće prakse mogu djelovati kao zrakoplovno-medicinski ispitivači;
5. periodičku zrakoplovno-medicinsku procjenu članova kabinske posade, kao i kvalifikacije osoba odgovornih za tu procjenu.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „Dozvola iz dijela-FCL” znači dozvola letačke posade koja ispunjava zahtjeve Priloga I;
2. „JAR” znači zajednički zrakoplovni zahtjevi usvojeno od Zajedničkih Zrakoplovnih Vlasti kako je primjenjivo na dan 30. lipnja 2009.;
3. „Dozvola pilota lakog zrakoplova (LAPL)” znači rekreacijska dozvola pilota iz članka 7 Uredbe (EZ) br. 216/2008;
4. „Dozvola usklađena s JAR-om” znači dozvola pilota i pripadajuća ovlaštenja, certifikati, autorizacije i/ili kvalifikacije, izdani ili priznati, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom odražavajući JAR i procedure, od države članice koja je implementirala relevantni JAR i koja je predložena za međusobno priznavanje unutar sustava Zajedničkih Zrakoplovnih Vlasti u odnosu na pripadajući JAR;
5. „Dozvola koja nije usklađena s JAR-om” znači dozvola pilota izdana ili priznata od države članice u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i koja nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na relevantni JAR;

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 21.

6. „Priznavanje” znači priznavanje prethodnog iskustva ili kvalifikacija;
7. „Izvještaj o priznavanju” znači izvještaj na temelju kojeg se prethodno iskustvo ili kvalifikacije mogu priznati;
8. „Izvještaj o konverziji” znači izvještaj na temelju kojega se dozvola može konvertirati u dozvolu iz dijela-FCL;
9. „Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikat zrakoplovno-medicinskog ispitivača usklađeni s JAR-om” znači certifikat izdan ili priznat, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom koje odražava JAR i procedure, od države članice koja je implementirala relevantni JAR i koja je predložena za međusobno priznavanje unutar sustava Zajedničkih Zrakoplovnih Vlasti u odnosu na pripadajući JAR;
10. „Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikat zrakoplovno-medicinskog ispitivača koji nije usklađen s JAR-om” znači certifikat izdan ili priznat od države članice u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i koja nije predložena za međusobno priznavanje u odnosu na relevantni JAR.

Članak 3.

Licenciranje pilota i certificiranje zdravstvene sposobnosti

Ne dovodeći u pitanje članak 7., piloti zrakoplova iz članka 4. stavka 1. točaka (b) i (c) i članka 4. stavka 5. Uredbe (EZ) broj 216/2008 se pridržavaju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka iz Priloga I. i Priloga IV. ovoj Uredbi.

Članak 4.

Postojeće nacionalne dozvole pilota

1. Dozvole usklađene s JAR-om izdane ili priznate od države članice prije 8. travnja 2012. smatra se da su izdane u skladu s ovom Uredbom. Države članice zamjenjuju te dozvole s dozvolama koje su u skladu s formatom uspostavljenim u dijelu-ARA najkasnije do 8. travnja 2017.
2. Dozvole koje nisu usklađene s JAR-om uključujući pripadajuća ovlaštenja, certifikate, autorizacije i/ili kvalifikacije izdane ili priznate od države članice prije primjene ove Uredbe država članica koja je izdala dozvolu konvertira u dozvole iz dijela-FCL.
3. Dozvole koje nisu usklađene s JAR-om konvertiraju se u dozvole iz dijela-FCL i pripadajuća ovlaštenja i certifikate u skladu s:

- (a) odredbama Priloga II.; ili

- (b) elementima utvrđenima u izvještaju o konverziji.

4. Izvještaj o konverziji:

- (a) sastavlja država članica koja je izdala dozvolu pilota u dogovoru s Europskom agencijom za sigurnost zračnog prometa (Agencija);
- (b) opisuje nacionalne zahtjeve na temelju kojih su izdane dozvole pilota;
- (c) opisuje opseg privilegija koje su dane pilotima;
- (d) naznačuje za koje zahtjeve iz Priloga I. se daje priznavanje;
- (e) naznačuje bilo koja ograničenja koja će biti upisana u dozvolu iz dijela-FCL i bilo koje zahtjeve koje pilot mora ispuniti kako bi se uklonila ta ograničenja.

5. Izvještaj o konverziji sadrži preslike svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali elementi iz stavka 4. točaka (a) do (e), uključujući preslike relevantnih nacionalnih zahtjeva i procedura. Prilikom izrade izvještaja o konverziji, države članice nastoje da se, koliko god je to moguće, pilotima omogući da zadrže trenutni opseg aktivnosti.

6. Neovisno o stavcima 1. i 3., imateljima certifikata instruktora za ovlaštenja za klasu ili certifikata ispitivača koji imaju privilegije za jednopilotni složeni zrakoplov visokih performansi, te se privilegije konvertiraju u certifikat instruktora za ovlaštenje za tip ili certifikat ispitivača za jednopilotne avione.

7. Država članica može autorizirati pilota učenika da koristi ograničene privilegije bez nadzora prije nego udovolji svim zahtjevima potrebnim za izdavanje LAPL pod sljedećim uvjetima:

- (a) privilegije su limitirane na nacionalni zračni prostor ili na njegove dijelove;
- (b) privilegije su ograničene na ograničeni geografski prostor i na jednomotorne klipne avione s maksimalnom masom polijetanja koja ne prelazi 2 000 kg, i koja neće uključivati prijevoz putnika;
- (c) takve autorizacije su izdane na temelju individualne procjene rizika sigurnosti koji će izraditi instruktor sljedeći koncept procjene rizika sigurnosti države članice;
- (d) država članica dostavlja periodične izvještaje Komisiji i Agenciji svake 3 godine.

Članak 5.

Postojeći nacionalni certifikati o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-medicinskih ispitivača

1. Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-medicinskih ispitivača koji su usklađeni s JAR-om izdani ili priznati od države članice prije primjene ove Uredbe smatra se da su izdani u skladu s ovom Uredbom.
2. Države članice moraju zamijeniti certifikate o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikate zrakoplovno-medicinskih ispitivača s certifikatima koji su u skladu s formatom uspostavljenim u dijelu-ARA najkasnije do 8. travnja 2017.
3. Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti pilota i certifikati zrakoplovno-medicinskih ispitivača koji nisu usklađeni s JAR-om izdani od države članice prije primjene ove Uredbe ostaju važeći do datuma njihovog sljedećeg produljenja ili do 8. travnja 2017., ovisno o tome što je ranije.
4. U svrhu produljenja certifikata iz stavaka 1. i 2. moraju se ispuniti odredbe Priloga IV.

Članak 6.

Konverzija kvalifikacija za testno letenje

1. Pilotima koji su prije primjene ove Uredbe provodili testno letenje kategorije 1 i 2 definirane Prilogom Uredbi Komisije (EZ) broj 1702/2003 ⁽¹⁾ ili koji su provodili osposobljavanje pilota za testno letenje, će se konvertirati svoje kvalifikacije za testno letenje u ovlaštenja za testno letenje u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi i, kada je primjenjivo, certifikati instruktora za testno letenje od države članice koja je izdala kvalifikacije za testno letenje.
2. Ova konverzija se mora provesti u skladu s elementima uspostavljenim u izvještaju o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz članka 4. stavaka 4. i 5.

Članak 7.

Postojeće nacionalne dozvole inženjera leta

1. Kako bi se konvertirale dozvole inženjera leta, izdane u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji, u dozvole iz dijela-FCL, imatelji moraju podnijeti zahtjev državi članici koja je izdala dozvole.
2. Dozvole inženjera leta moraju biti konvertirane u dozvole iz dijela-FCL u skladu s elementima uspostavljenim u izvještaju o konverziji koji ispunjava zahtjeve iz članka 4. stavaka 4. i 5.
3. Kod podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole prometnog pilota (ATPL) za avione, moraju se ispuniti odredbe o priznavanju u FCL.510.A(c)(2) Priloga I.

⁽¹⁾ SL L 243, 27.9.2003., str. 6.

Članak 8.

Uvjeti za prihvaćanje dozvola izdanih od trećih zemalja

1. Ne dovodeći u pitanje članak 12. Uredbe (EZ) broj 216/2008 i kada ne postoji ugovor između Unije i treće zemlje u području licenciranja pilota, države članice mogu prihvatiti dozvole trećih zemalja, i pripadajućih medicinskih svjedožbi izdanih od strane ili u ime trećih zemalja, u skladu s odredbama Priloga III. ovoj Uredbi.
2. Podnositelji zahtjeva za dozvole iz dijela-FCL koji posjeduju najmanje jednaku dozvolu, ovlaštenje ili certifikat izdan u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji od strane treće zemlje moraju ispuniti sve zahtjeve Priloga I. ovoj Uredbi, osim što zahtjevi u vezi s trajanjem tečaja, brojem lekcija i specifičnim satima osposobljavanja mogu biti smanjeni.
3. Priznavanje podnositelju zahtjeva mora biti određeno od države članice kod koje pilot podnosi zahtjev na temelju preporuke odobrene organizacije za osposobljavanje.

4. Imateljima ATPL dozvola izdanih od strane ili u ime trećih zemalja u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji koji su zadovoljili zahtjeve za iskustvom za izdavanje ATPL za relevantnu kategoriju zrakoplova kako je navedeno u poddijelu F Priloga I. ovoj Uredbi, može se priznati cjelovito osposobljavanje u svrhu ispunjavanja uvjeta za pristupanje polaganju ispita teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti, ako ta dozvola izdana od treće zemlje ima upisano važeće ovlaštenje za tip zrakoplova koji će se koristiti na ispitu praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL.

5. Ovlaštenje za letenje na tipu aviona ili helikoptera može se izdati imateljima dozvola iz dijela-FCL koji ispunjavaju uvjete za izdavanje tih ovlaštenja uspostavljenih od strane trećih zemalja. Takva ovlaštenja će biti ograničena na zrakoplove registrirane u toj trećoj zemlji. Ovo ograničenje može se otkloniti nakon što pilot ispuni zahtjeve iz točke C.1 Priloga III.

Članak 9.

Priznavanje osposobljavanja koje je započelo prije primjene ove Uredbe

1. S obzirom na izdavanje dozvola iz dijela-FCL u skladu s Prilogom I., osposobljavanje koje je započelo prije primjene ove Uredbe u skladu s zahtjevima i procedurama Zajedničkih zrakoplovni vlasti, pod zakonskim nadzorom države članice predložene za međusobno priznavanje unutar sustava Zajedničkih zrakoplovni vlasti u odnosu na relevantni JAR, priznaje se u potpunosti ako se osposobljavanje i ispitivanje završi najkasnije do 8. travnja 2016.

2. Osposobljavanje koje je započelo prije primjene ove Uredbe u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji priznaje se u svrhu stjecanja dozvole iz dijela-FCL na temelju izvještaja o priznavanju uspostavljenog od države članice u savjetovanjima s Agencijom.

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

Članak 10.

Priznavanje za dozvole pilota stečene tijekom vojne službe

1. U svrhu stjecanja dozvole iz dijela-FCL, imatelji dozvola letačke posade stečene tijekom vojne službe moraju podnijeti zahtjev državi članici u kojoj su služili.

2. Znanje, iskustvo i vještine stečene u vojnoj službi će se priznati u svrhu ispunjavanja relevantnih zahtjeva Priloga I. u skladu s elementima izvještaja o priznavanju uspostavljenog od države članice u savjetovanjima s Agencijom.

3. Izvještaj o priznavanju:

(a) opisuje nacionalne zahtjeve na temelju kojih su se vojne dozvole, ovlaštenja, certifikati, autorizacije i/ili kvalifikacije izdavale;

(b) opisuje opseg privilegija koje su piloti stekli;

(c) naznačuje za koje zahtjeve Priloga I. se priznavanje daje;

(d) naznačuje bilo kakva ograničenja koja trebaju biti uključena u dozvole iz dijela-FCL i naznačiti bilo koje zahtjeve koje piloti moraju ispuniti kako bi se ta ograničenja otklonila;

(e) uključuje preslike svih dokumenata koji su potrebni kako bi se dokazali gore navedeni elementi, zajedno s preslikama relevantnih nacionalnih zahtjeva i postupaka.

Članak 11.

Zdravstvena sposobnost kabinske posade

1. Članovi kabinske posade koji su uključeni u operacije zrakoplova iz članka 4. Stavka 1. točaka (b) i (c) Uredbe (EZ)

216/2008 pridržavaju se tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka utvrđenih u Prilogu IV.

2. Zdravstvene provjere ili procjene članova kabinske posade koji su provedenu u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) 3922/91 ⁽¹⁾ i koje su još uvijek važeće na datum primjene ove Uredbe ostaju važeće prema ovoj Uredbi do onoga što je ranije od sljedeće navedenog:

(a) kraja razdoblja valjanosti određenog od strane nadležnog tijela u skladu s Uredbom(EEZ) 3922/91; ili

(b) kraja razdoblja valjanosti naznačenim u MED.C.005 Priloga IV.

Razdoblje valjanosti mora se računati od datuma zadnje medicinske provjere ili procjene.

Do kraja razdoblja valjanosti bilo koja daljnja ponovna zrakoplovno-medicinska procjena se provodi u skladu s Prilogom IV.

Članak 12.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske Unije*.

Ona se primjenjuje od 8. travnja 2012.

2. Odstupajući od stavka 1, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati sljedeće odredbe Priloga I. do 8. travnja 2015.:

(a) odredbe povezane s dozvolama pilota zrakoplova s pogonom uzgonom, zračnog broda, balona i jedrilica;

(b) odredbe poddijela B;

(c) odredbe iz točaka FCL.800, FCL.805, FCL.815 i FCL.820;

(d) u slučaju helikoptera, odredbe odjeljka 8. poddijela J;

(e) odredbe odjeljaka 10. i 11. poddijela J.

3. Odstupajući od stavka 1., države članice mogu odlučiti da neće konvertirati dozvole pilota aviona i helikoptera koje nisu usklađene s JAR-om, a koje su one izdale, do 8. travnja 2014.

⁽¹⁾ SL L 373, 31.12.1991., str. 4.

4. Odstupajući od stavka 1, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati odredbe ove Uredbe za pilote koji posjeduju dozvolu i medicinsku svjedodžbu izdanu od strane treće zemlje koji su uključeni u nekomercijalne operacije zrakoplova kako je definirano u članku 4. stavku 1. točki (b) ili (c) Uredbe 216/2008 do 8. travnja 2014.

5. Odstupajući od stavka 1., države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati odredbe odjeljka 3 poddijela B Priloga IV. do 8. travnja 2015.

6. Odstupajući od stavka 1, države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati odredbe poddijela C Priloga IV. do 8. travnja 2014.

7. Kada država članica odluči primjenjivati odredbe stavaka 2. do 6., ona o tome obavješćuje Komisiju i Agenciju. Ova obavijest opisuje razloge za takvo odstupanje od primjene kao i program za provedbu koji sadrži predviđene aktivnosti i odgovarajuće rokove.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 3. studenoga 2011.

Za Komisiju

Predsjednik

Jose Manuel BARROSO

PRILOG I.

[DIO-FCL]

PODDIO A

OPĆI ZAHTEJEVI

FCL.001 Nadležno tijelo

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

FCL.005 Područje primjene

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

FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kopilot znači pilot koji nije zapovjednik zrakoplova, a koji upravlja zrakoplovom za čije operacije je potrebno više od jednog člana posade, isključujući pilota koji je u zrakoplovu u svrhu osposobljavanja za stjecanje dozvole ili ovlaštenja.

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

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

Nalet s instruktorom znači nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tijekom kojeg se osoba osposobljava od instruktora autoriziranog u tu svrhu.

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

Upravljanje pogreškom znači proces otkrivanja i reagiranja na pogrešku protumjerama koje smanjuju ili eliminiraju posljedice greške, te smanjuju vjerojatnost pogreške ili neželjenih stanja zrakoplova.

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

Nalet:

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

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

za zračne brodove znači ukupno vrijeme od trenutka odvajanja zračnog broda od veznog mjesta, do trenutka kada se zračni brod zaustavi po završetku leta i sigurno veže;

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

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

Nalet pod instrumentalnim pravilima (*IFR*) znači ukupno vrijeme leta tijekom kojeg zrakoplov leti prema pravilima instrumentalnog letenja.

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

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

Grupa balona znači kategorizacija balona prema veličini i kapacitetu kupole.

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

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

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

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

Višepilotne operacije;

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

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

Suradnja višečlane posade (MCC) znači funkcioniranje članova letačke posade kao tima pod vodstvom zapovjednika zrakoplova.

Višepilotni zrakoplovi:

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

za helikoptere, zračne brodove i zrakoplove s pogonjenim uzgonom, znači tip zrakoplova za koji se zahtijeva izvođenje operacija s kopilotom kako je specificirano u priručniku letenja ili svjedodžbi operatora ili u drugom odgovarajućem dokumentu.

Noć znači razdoblje između kraja večernjega civilnog sumraka i početka jutarnjega civilnog sumraka, ili drugo razdoblje između zalaska i izlaska sunca, kako propiše nadležno tijelo.

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

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

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

Zapovjednik zrakoplova pod nadzorom (PICUS) znači kopilot, koji pod nadzorom zapovjednika zrakoplova, obavlja dužnosti i funkcije zapovjednika zrakoplova, pod uvjetom da je metoda nadzora prihvatljiva nadležnom tijelu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.015 Zahtjev i stjecanje dozvola, ovlaštenja i certifikata

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

FCL.020 Učenik pilot

Učenik pilot ne smije letjeti samostalno osim ako je dobio autorizaciju da to smije i ako je pod nadzorom instruktora letenja.

Prije prvog samostalnog leta učenik pilot mora imati najmanje:

u slučaju aviona, helikoptera i zračnih brodova: 16 godina starosti;

u slučaju jedrilica i balona: 14 godina starosti.

FCL.025 Provođenje ispita iz teorijskog znanja u svrhu stjecanja dozvola

(a) Odgovornosti podnositelja zahtjeva

- (1) Podnositelji zahtjeva moraju pristupiti kompletnom setu ispita iz teorijskog znanja za određenu dozvolu ili ovlaštenje u jednoj državi članici.
- (2) Podnositelji zahtjeva smiju pristupiti ispitu ako ih je preporučila odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) odgovorna za njihovo osposobljavanje, i to nakon što su završili odgovarajuće elemente tečaja teorijskog dijela osposobljavanja u zadovoljavajućem standardu.
- (3) Preporuka odobrene organizacije za osposobljavanje vrijedi 12 mjeseci. Ako podnositelj zahtjeva nije pristupio polaganju ispita barem jedanput u tom razdoblju, potrebu za daljnjim osposobljavanjem mora odrediti ATO, temeljem potreba podnositelja zahtjeva.

(b) *Kriteriji za uspješno položen ispit*

- (1) Uspješan prolaz na pojedinom ispitu podnositelj zahtjeva postiže ako ima najmanje 75 % bodova na tom ispitu. Nema kaznenih bodova.
- (2) Ako nije drukčije određeno ovim dijelom, za podnositelja zahtjeva će se smatrati da je uspješno položio zahtijevani ispit iz teorijskog znanja za odgovarajuću dozvolu pilota ili ovlaštenje, nakon što je uspješno položio sve pojedine ispite unutar vremenskog razdoblja od 18 mjeseci, započeto s krajem kalendarskog mjeseca kada je Podnositelj zahtjeva prvi put pristupio polaganju ispita.
- (3) Ako podnositelj zahtjeva nije uspio položiti pojedini ispit iz 4 pokušaja, ili nije uspio položiti kompletni set ispita iz teorijskog znanja unutar 6 ispitnih rokova ili u razdoblju iz točke (2), on/ona će morati ponovo polagati kompletni set ispita iz teorijskog znanja.

Prije ponovnog polaganja kompletnog seta ispita iz teorijskog znanja, podnositelj zahtjeva mora obaviti dodatno osposobljavanje u odobrenoj organizaciji za osposobljavanje. Opseg i trajanje tog osposobljavanja mora odrediti organizacija za osposobljavanje, temeljem potreba podnositelja zahtjeva.

(c) *Razdoblje valjanosti*

- (1) Uspješno polaganje ispita iz teorijskog znanja smatrati će se važeće:
 - i. za stjecanje dozvole lakog zrakoplova, dozvole privatnog pilota aviona, dozvole pilota jedrilice, dozvole pilota balona u razdoblju od 24 mjeseca.
 - ii. za stjecanje dozvole profesionalnog pilota ili ovlaštenja za instrumentalno letenje u razdoblju od 36 mjeseci.
 - iii. razdoblja iz i. i ii. računat će se od dana uspješno položenog kompletnog seta ispita iz teorijskog znanja u skladu s (b)(2).
- (2) Uspjeh na teorijskim ispitima za ATPL(A) ostaje važeći u svrhu stjecanja ATPL dozvole 7 godina od zadnjeg datuma valjanosti:
 - i. ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR) upisanog u dozvoli; ili
 - ii. u slučaju helikoptera, ovlaštenja za tip helikoptera upisanog u dozvoli.

FCL.030 Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Prije polaganja ispita praktične osposobljenosti u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit iz teorijskog znanja, osim u slučaju kada podnositelji zahtjeva pohađaju integrirano letačko osposobljavanje.

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

- (b) Osim za stjecanje ATPL dozvole, podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti, nakon završenog osposobljavanja, mora imati preporuku odgovorne organizacije/osobe za osposobljavanje. Zapis o osposobljavanju moraju biti dostupni ispitivaču.

FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja

(a) *Priznavanje naleta*

- (1) Osim ako nije drukčije određeno ovim dijelom, nalet koji se priznaje u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata mora biti na istoj kategoriji zrakoplova za koju se dozvola ili ovlaštenje traži.
- (2) Zapovjednik zrakoplova ili na osposobljavanju
 - i. Podnositelju zahtjeva u svrhu stjecanja dozvole, ovlaštenja ili certifikata, priznaje se u potpunosti samostalni nalet, dupli nalet i nalet u ulozi zapovjednika zrakoplova u svrhu postizanja ukupnog naleta zahtijevanog za dozvolu, ovlaštenje ili certifikat.
 - ii. Podnositelj zahtjeva koji je završio ATP integrirani tečaj osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi zapovjednika zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole prometnog pilota, dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.
 - iii. Podnositelj zahtjeva koji je završio CPL/IR integrirani tečaj osposobljavanja, može se priznati do 50 sati SPIC instrumentalnog naleta u svrhu postizanja naleta zahtijevanog u ulozi zapovjednika zrakoplova, a u svrhu stjecanja dozvole profesionalnog pilota i ovlaštenja za višemotorni tip ili ovlaštenja za klasu.

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

(b) Priznavanje teorijskog znanja

- (1) Podnositelju zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za ATPL dozvolu, priznaje se propisano teorijsko znanje za LAPL dozvolu, PPL dozvolu, CPL dozvolu i, osim u slučaju helikoptera, za IR u istoj kategoriji zrakoplova.
- (2) Podnositelju zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za CPL dozvolu, priznaje se propisano teorijsko znanje za LAPL ili PPL, u istoj kategoriji zrakoplova.
- (3) Imatelju IR-a ili podnositelju zahtjeva koji je položio ispit iz teorijskog znanja za IR, priznaje se propisano teorijsko znanje za IR u drugoj kategoriji zrakoplova.
- (4) Imatelju dozvole pilota priznaje se propisano osposobljavanje iz teorijskog znanja i ispiti za dozvolu u drugoj kategoriji zrakoplova u skladu s Dodatkom 1. ovom dijelu.

Ovo priznavanje odnosi se i na podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota koji su već uspješno položili ispit iz teorijskog znanja za stjecanje te dozvole u drugoj kategoriji zrakoplova, sve dok traje razdoblje valjanosti specificirano u FCL.025(c).

FCL.040 Ostvarivanje privilegija dozvola

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

FCL.045 Obaveza nošenja i predodnoženja dokumenata

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

FCL.050 Zapisi o naletu

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

FCL.055 Jezična sposobnost

- (a) Općenito. Piloti aviona, helikoptera, zrakoplova s pogonjenim uzgonom i zračnih brodova, koji su obvezni koristiti radiostanicu, ne smiju ostvarivati privilegije svojih dozvola i ovlaštenja ako u dozvoli nemaju upisanu jezičnu sposobnost na engleskom jeziku ili na jeziku koji se koristi u radio komunikaciji u letu. Upisana jezična sposobnost mora sadržavati jezik, razinu jezične sposobnosti i datum važenja.
- (b) Podnositelj zahtjeva za upis jezične sposobnosti mora dokazati, u skladu s Dodatkom 2. ovom dijelu, najmanje operativnu razinu jezične sposobnosti u korištenju i frazeologije i običnog jezika. U tu svrhu podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
1. efikasno komunicira u samo glasovnim (telefon/radiotelefon) i u licem-u-lice situacijama;
 2. precizno i razgovijetno komunicira o općenitim temama i temama vezanim za posao;
 3. koristi prikladne komunikacijske strategije za izmjenjivanje poruka i prepoznaje i rješava nesporazume u općem ili poslovno vezanom kontekstu;

4. uspješno svladava jezične izazove uzrokovane komplikacijom ili nenadanim spletom događaja koji se javljaju unutar konteksta rutinske poslovne situacije ili komunikacijskih zadataka s kojima su već upoznati; i
 5. koristiti narječje ili naglasak koji je razumljiv zrakoplovnoj zajednici.
- (c) Osim za pilote koji su dokazali jezičnu sposobnost na stručnoj razini (razina 6), u skladu s Dodatkom 2. ovom dijelu, opis jezične sposobnosti mora se ponovno procijeniti svakih:
1. 4 godine za operativnu razinu (razina 4); ili
 2. 6 godina za naprednu razinu (razina 5).
- (d) Specifični zahtjevi za imatelje ovlaštenja za instrumentalno letenje (IR). Neovisno o stavcima gore, imatelji IR-a moraju dokazati sposobnost korištenja engleskog jezika na razini koja im omogućuje da:
1. razumiju sve informacije relevantne za izvršenje svih faza leta, uključujući i pripremu za let;
 2. koriste radiotelefoniju u svim fazama leta, uključujući izvanredne situacije;
 3. komuniciraju sa stalim članovima posade tijekom svih faza leta, uključujući i pripremu za let.
- (e) Dokazivanje jezične sposobnosti i korištenja engleskog jezika za imatelje IR-a mora se provesti metodom procjene kako je uspostavilo nadležno tijelo.

FCL.060 Skorašnje iskustvo

- (a) Baloni. Pilot balona ne smije upravljati balonom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike ako u zadnjih 180 dana nije napravio:
1. najmanje 3 leta kao pilot balona, od kojih najmanje jedan let mora biti u odgovarajućoj klasi i grupi balona; ili
 2. 1 let u odgovarajućoj klasi i grupi balona pod nadzorom instruktora kvalificiranog u skladu s poddijelom J.
- (b) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjenim uzgonom, zračni brodovi i jedrilice. Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza ili prevoziti putnike:
1. kao PIC ili kao kopilot ako nije u prethodnih 90 dana, obavio najmanje 3 polijetanja, prilaza i slijetanja na zrakoplovu istog tipa, klase ili FFS-u koji predstavlja taj tip ili klasu. Navedena 3 polijetanja i slijetanja mogu se obaviti ili u višepilotnim ili jednopilotnim operacijama, ovisno o privilegijama koje posjeduje pilot u dozvoli; i
 2. kao PIC noću ako on/ona:
 - i. nije u prethodnih 90 dana obavio najmanje jedno polijetanje, prilaz, i slijetanje noću kao pilot na zrakoplovu istog tipa ili klase ili FFS-a koji predstavlja taj tip ili klasu; ili
 - ii. ne posjeduje IR;
 3. kao kopilot za krstarenje ako:
 - i. nije ispunio zahtjeve iz (b)(1); ili
 - ii. nije obavio u prethodnih 90 dana najmanje 3 sektora kao kopilot za krstarenje na zrakoplovu istog tipa ili klase; ili
 - iii. nije obavio skorašnje iskustvo i osposobljavanje za osvježanje znanja letačkih vještina FFS-u u intervalima koji nisu duži od 90 dana. Navedeno osposobljavanje za osvježanje znanja može biti kombinirano s osposobljavanjem operatora za osvježanje znanja propisanim u dijelu-OR.OPS.

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

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

(c) Specifični zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz:

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

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

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

(a) 60 - 64 godina. Avioni i helikopteri. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 60 godina, ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu osim:

1. kao član višečlane posade; i

2. pod uvjetom da je takav imatelj jedini član posade koji je navršio 60 godina starosti.

(b) 65 godina. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 65 godina, ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.

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

(a) Dozvole, ovlaštenja i certifikati izdani u skladu s ovim dijelom mogu biti ograničeni, suspendirani ili ukinuti od strane nadležnog tijela u slučajevima kada pilot ne udovoljava zahtjevima iz ovog dijela, dijela – zdravstvena sposobnost ili primjenjivim operativnim zahtjevima, u skladu s uvjetima i procedurama uspostavljenima u dijelu-ARA.

(b) Kada je pilotu dozvola suspendirana ili ukinuta, dužan je dozvolu ili certifikat odmah vratiti nadležnom tijelu.

PODDIO B

DOZVOLA PILOTA LAKOG ZRAKOPLOVA – LAPL

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.100 LAPL – Minimalna starosna dob

Podnositelj zahtjeva za LAPL mora imati:

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

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

FCL.105 LAPL – Privilegije i uvjeti

(a) Općenito. Privilegije imatelja LAPL omogućuje imatelju dozvole da djeluje bez naknade kao PIC u nekomercijalnim operacijama na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

(b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za LAPL mora ispuniti uvjete za relevantnu kategoriju zrakoplova i, kada je primjenjivo, za klasu ili tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.110 LAPL – Priznavanje za istu kategoriju zrakoplova

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL koji je posjedovao drugu dozvolu u istoj kategoriji zrakoplova, u potpunosti će se priznati da ispunjava uvjete za LAPL dozvolu za tu kategoriju zrakoplova.
- (b) Bez obzira na paragraf (a), ako je druga dozvola koju podnositelj zahtjeva posjeduje istekla, podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s FCL.125 za stjecanje LAPL za odgovarajuću kategoriju zrakoplova.

FCL.115 LAPL – Tečaj osposobljavanja

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

FCL.120 LAPL – Ispit iz teorijskog znanja

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

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

FCL.125 LAPL –Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelj zahtjeva za LAPL d mora dokazati kroz ispit praktične osposobljenosti sposobnost da obavlja, kao PIC na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, relevantne procedure i manevre s odgovarajućom kompetencijom koje odgovara privilegijama koje se daju.
- (b) Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljen na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti. Privilegije će biti ograničene na onu klasu ili tip zrakoplova koji je korišten za ispit praktične osposobljenosti, sve dok daljnja proširenja budu upisana u dozvolu u skladu s ovim poddijelom.
- (c) *Prolazna ocjena*
 - (1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji zrakoplova na kojoj se leti.
 - (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijelu odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jedan odjeljak obavezan je ponoviti samo taj odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije obavezan je ponoviti cijeli ispit.
 - (3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu s (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
 - (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za LAPL za avion – LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) – Privilegije i uvjeti**

- (a) Privilegije imatelja LAPL za avion omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC jednomotornog aviona s klipnim motorom ili TMG-a, maksimalne certificirane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.
- (b) Imatelj LAPL(A) smije prevoziti putnike, samo nakon što naleti, nakon izdavanja dozvole, 10 sati kao PIC na avionima ili TMG-u.

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

- (a) Kandidat za LAPL(A), mora obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-u, uključujući najmanje:
 - 1. 15 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom na klasi na kojoj će se obaviti ispit praktične osposobljenosti;
 - 2. 6 sati samostalnog letenja pod nadzorom, uključujući najmanje 3 sata samostalnog letenja na ruti, uključujući barem jedan let na ruti dužine 150 km (80NM), tijekom kojeg se mora obaviti 1 slijetanje s potpunim zaustavljanjem na aerodromu koji je različit od aerodroma polijetanja.
- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem. Podnositelji zahtjeva za LAPL(A) koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem moraju obaviti najmanje 21 sat na TMG-u nakon upisa TMG proširenja i kada su ispunjeni zahtjevi iz FCL.135.A(a) na avionima.
- (c) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

Količinu priznatog naleta odrediti će ATO u kojem pilot pohađa tečaj osposobljavanja, a na temelju provjere u letu kod prijema na osposobljavanje, ali se u svakom slučaju:

- 1. neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
- 2. neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);
- 3. neće priznati zahtjevi iz (a)(2).

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

- (a) Privilegije LAPL(A) su ograničene na klasu i varijantu aviona ili TMG na kojima je bio proveden ispit praktične osposobljenosti. Ograničenje se može ukloniti kada pilot na drugoj klasi ispuni sljedeće zahtjeve:
 - 1. 3 sata letačkog osposobljavanja, uključujući:
 - i. 10 polijetanja i slijetanja s instruktorom; i
 - ii. 10 samostalnih polijetanja i slijetanja pod nadzorom instruktora.
 - 2. Ispit praktične osposobljenosti kojim se dokazuje prikladna razina praktične osposobljenosti na novoj klasi. Tijekom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati ispitivaču prikladnu razinu teorijskog znanja za tu drugu klasu aviona iz sljedećih predmeta:
 - i. Operativni postupci;
 - ii. Izvedba leta i planiranje leta;
 - iii. Opće znanje o zrakoplovima.
- (b) Prije nego imatelj LAPL smije početi koristiti privilegije dozvole na drugoj varijanti aviona od one na kojoj je obavljen ispit praktične osposobljenosti, pilot mora obaviti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje nove varijante. Osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i mora biti potpisan od instruktora.

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

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

1. najmanje 12 sati naleta kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja; i
2. osposobljavanje za osvježanje znanja u trajanju od najmanje 1 sata s instruktorom.

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

1. Uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem prije nego ponovno počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili
2. odraditi dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

ODJELJAK 3.***Specifični zahtjevi za LAPL za helikopter – LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) – Privilegije**

Privilegije imatelja LAPL za helikopter omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jednomotornim helikopterima, maksimalne certificirane težine pri polijetanju do 2 000 kg ili manje, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.

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

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

1. 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom; i
2. 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja, uključujući najmanje jedan let na ruti dužine od najmanje 150 km (80NM), tijekom kojeg Podnositelj zahtjeva mora sletjeti sa zaustavljanjem na jedan aerodrom koji nije aerodrom polijetanja.

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

Količinu priznatog naleta odrediti će ATO u kojem pilot pohađa tečaj osposobljavanja, a na temelju provjere u letu kod prijema na osposobljavanje, ali se u svakom slučaju:

1. neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
2. neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);
3. neće priznati zahtjevi iz (a)(2).

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

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

1. 5 sati letačkog osposobljavanja uključujući:
 - i. 15 polijetanja, prilaza i slijetanja s instruktorom;
 - ii. 15 samostalnih polijetanja, prilaza i slijetanja pod nadzorom instruktora;

2. Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladna razina praktične osposobljenosti na novom tipu. Tijekom navedenog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladnu razinu teorijskog znanja za drugi tip helikoptera iz sljedećih predmeta:

- *Operativni postupci,*
- *Izvedba leta i planiranje leta,*
- *Opće znanje o zrakoplovima.*

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

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

- (a) Imatelji LAPL(H) smiju koristiti privilegije iz dozvole na specifičnom tipu samo kada su obavili na helikopterima toga tipa u prethodnih 12 mjeseci:
1. najmanje 6 sati naleta kao PIC, uključujući 6 polijetanja, prilaza i slijetanja; i
 2. osposobljavanje za osvježanje znanja u trajanju od najmanje 1 sata s instruktorom.
- (b) Imatelji dozvole koji ne ispunjavaju zahtjeve iz (a) moraju:
1. uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na specifičnom tipu helikoptera prije nego li ponovno počnu koristiti privilegije iz dozvole; ili
 2. obaviti dodatno letenje ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za LAPL za jedrilice – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije imatelja LAPL za jedrilice omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama i jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imatelj dozvole mora ispunjavati uvjete iz FCL.135.S.
- (b) Imatelj LAPL(S) smije prevoziti putnike tek nakon što naleti, nakon izdavanja dozvole, najmanje 10 sati ili 30 startova kao PIC na jedrilicama ili motornim jedrilicama.

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za LAPL(S) moraju obaviti najmanje 15 sati letačkog osposobljavanja na jedrilicama, ili jedrilicama s motorom uključujući najmanje:
1. 10 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom;
 2. 2 sat samostalnog letenja pod nadzorom instruktora;
 3. 45 startova i slijetanja;
 4. 1 samostalni rutni let od najmanje 50 km (27 NM) ili 1 rutni let s instruktorom od najmanje 100 km (55 NM).
- (b) Od 15 sati naleta zahtijevanog u (a), najviše 7 sati može se obaviti na TMG-u.

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

Nalet koji se priznaje određuje ATO u kojoj pilot pohađa tečaj osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu prilikom prijema na osposobljavanje, ali se u svakom slučaju:

1. neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC;
2. neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);
3. neće priznati zahtjevi u (a)(2) do (a)(4).

FCL.130.S LAPL(S) – Vrsta starta

- (a) Privilegije LAPL(S) ograničene su na vrstu starta koji je korišten u ispitu praktične osposobljenosti. Navedeno ograničenje se može ukloniti kada je pilot ispunio sljedeće zahtjeve:
1. u slučaju starta na vitlu ili uz pomoć automobila, minimalno 10 startova s instruktorom, i 5 samostalnih startova pod nadzorom instruktora;
 2. u slučaju starta u aero zaprezi ili uz pomoć motora na jedrilici, minimalno 5 startova s instruktorom, i 5 samostalnih polijetanja pod nadzorom instruktora. U slučaju starta uz pomoć motora na jedrilici osposobljavanje s instruktorom može se obaviti na TMG-u.
 3. u slučaju starta uz pomoć gume, minimalno 3 starta s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora.
- (b) Završetak dodatnog osposobljavanja za vrstu starta mora biti upisano u knjižicu letenja i potpisano od instruktora.
- (c) U svrhu održavanja privilegija u bilo kojoj vrsti starta, piloti moraju obaviti minimalno 5 startova u proteklih 24 mjeseca, osim u slučaju starta uz pomoć gume, u kojem slučaju su dovoljna samo 2 starta.
- (d) Kad pilot ne udovoljava zahtjevima iz (c), mora obaviti dodatni broj startova s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u svrhu obnavljanja privilegija.

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

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

- (a) 6 sati letačkog osposobljavanja na TMG-u, uključujući:
1. 4 sata letačkog osposobljavanja s instruktorom;
 2. 1 samostalni rutni let od najmanje 150 km (80 NM), tijekom kojeg se mora sletjeti s potpunim zaustavljanjem na aerodrom koji je različit od aerodrom polijetanja;
- (b) Ispit praktične osposobljenosti kojom se dokazuje prikladna razina praktične osposobljenosti na TMG-u. Tijekom ovog ispita podnositelj zahtjeva mora ispitivaču dokazati prikladnu razinu teorijskog znanja za TMG iz sljedećih predmeta:
- Načela letenja,
 - Operativni postupci,
 - Izvedba leta i planiranje leta,
 - Opće znanje o zrakoplovima,
 - Navigacija.

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

- (a) Jedrilice i motorne jedrilice. Imatelji LAPL(S) smiju koristiti privilegije iz dozvole na jedrilicama i motornim jedrilicama kada su obavili na jedrilicama i motornim jedrilicama, isključujući TMG, u prethodnih 24 mjeseca:
1. 5 sati letenja kao PIC, uključujući 15 startova;
 2. 2 trening leta s jednim instruktorom

- (b) TMG. Imatelji LAPL(S) smiju koristiti privilegije iz dozvole na TMG-u kada su:
1. u prethodna 24 mjeseca obavili na TMG-u:
 - i. najmanje 12 sati naleta kao PIC, uključujući 12 polijetanja i slijetanja; i
 - ii. osposobljavanje za osvježanje znanja u trajanju od najmanje 1 sata naleta s instruktorom.
 2. Kad imatelj LAPL(S) ima i privilegije za letenje aviona, zahtjev iz (1) može se obaviti i na avionima.
- (c) Imatelji LAPL(S) koji ne udovoljavaju zahtjevima iz (a) ili (b), moraju prije nego što ponovno počnu koristiti svoje privilegije:
1. uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na jedrilici ili TMG-u, kako je prikladno; ili
 2. obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a) ili (b).

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za LAPL za balone – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Privilegije

Privilegije imatelja LAPL za balone omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na balonima na vrući zrak ili zračnim brodovima na vrući zrak, maksimalnog kapaciteta kupole 3 400 m³ ili balona s plinom maksimalnog kapaciteta kupole 1 200 m³, s najviše tri putnika, tako da nikad nije ukrcano više od 4 osobe na zrakoplovu.

FCL.110.B LAPL(B) – Zahtjevi za iskustvom

- (a) Podnositelji zahtjeva za LAPL(B) moraju obaviti na balonima iste klase najmanje 16 sati letačkog osposobljavanja, uključujući najmanje:
1. 12 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom;
 2. 10 napuhavanja i 20 polijetanja i slijetanja; i
 3. 1 samostalni let pod nadzorom instruktora u trajanju od najmanje 30 minuta.
- (b) Priznavanje. Podnositelju zahtjeva s prethodnim iskustvom kao PIC na balonima može se priznati nalet u svrhu ispunjavanja zahtjeva iz (a).
- Priznati nalet određuje ATO u kojoj pilot pohađa tečaj osposobljavanja, a na osnovu ispita u letu kod prijema na osposobljavanje, ali se u svakom slučaju:
1. neće priznati više od ukupnog naleta kao PIC na balonima;
 2. neće priznati više od 50 % naleta zahtijevanog u (a);
 3. neće priznati zahtjevi iz (a)(2) do (a)(3).

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

- (a) Privilegije LAPL(B) ograničene su na letove balona bez spone. Ovo ograničenje se može ukloniti kada pilot obavi najmanje 3 leta balona sa sponom na osposobljavanju.
- (b) Završetak dodatnog osposobljavanja mora biti upisano u knjižicu letenja i potpisano od instruktora.
- (c) Kako bi održao ovu privilegiju, pilot mora u proteklih 24 mjeseca obaviti najmanje 2 leta balona sa sponom.
- (d) Kad pilot ne udovoljava zahtjevima iz (c), mora obaviti dodatan broj letova balonom sa sponom s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora u svrhu obnavljanja privilegija.

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

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

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

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

- (a) Imatelji LAPL(B) smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada su obavili, na jednoj klasi balona u prethodnih 24 mjeseca, najmanje:
 - 1. 6 sati naleta kao PIC, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i
 - 2. 1 let osposobljavanja s instruktorom;
 - 3. dodatno, ako je pilot kvalificiran za letenje s više od jedne klase balona, a da bi mogao koristiti privilegije na tim drugim klasama balona, mora na svakoj klasi u prethodnih 24 mjeseca obaviti 3 sata naleta uključujući 3 polijetanja i slijetanja.
- (b) Imatelji LAPL(B) dozvole koji ne udovoljavaju zahtjevima u (a), moraju prije nego što ponovno počnu koristiti svoje privilegije:
 - 1. Uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na odgovarajućoj klasi; ili
 - 2. obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu udovoljavanja zahtjeva iz (a).

PODDIO C**DOZVOLA PRIVATNOG PILOTA (PPL), DOZVOLA PILOTA JEDRILICE (SPL) I DOZVOLA PILOTA BALONA (BPL)****ODJELJAK 1.****Zajednički zahtjevi****FCL.200 Minimalna starosna dob**

- (a) Podnositelj zahtjeva za PPL mora biti star najmanje 17 godina;
- (b) Podnositelj zahtjeva za BPL ili SPL mora biti star najmanje 16 godina.

FCL.205 Uvjeti

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

FCL.210 Tečaj osposobljavanja

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

FCL.215 Ispit iz teorijskog znanja

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

(a) Zajednički predmeti:

- Zračno pravo,
- Ljudska izvedba,
- Meteorologija, i
- Komunikacija;

(b) Specifični predmeti vezani na različite kategorije zrakoplova:

- Načela letenja,
- Operativni postupci,
- Izvedba leta i planiranje leta,
- Opće znanje o zrakoplovima, i
- Navigacija.

FCL.235 Ispit praktične osposobljenosti

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

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

(c) Prolazna ocjena

- (1) Ispit praktične osposobljenosti mora biti podijeljen u različite sekcije, predstavljajući sve različite faze leta koje su odgovarajuće kategoriji zrakoplova na kojoj se leti.
- (2) Ako podnositelj zahtjeva ne položi bilo koju stavku sekcije, smatra se da nije položio cijelu odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi samo jednu odjeljak obavezan je ponoviti samo tu odjeljak. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije obavezan je ponoviti cijeli ispit.
- (3) Kada se ispit mora ponoviti u skladu s (2), pad bilo koje sekcije, uključujući one koje je položio u prethodnom pokušaju, će značiti da podnositelj zahtjeva nije položio ispit.
- (4) Ako podnositelj zahtjeva ne uspije položiti sve sekcije u dva pokušaja, obavezan je odraditi dodatno praktično osposobljavanje.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za PPL avione - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Privilegije

(a) Privilegije imatelja PPL(A) omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC ili kao ili kopilota na avionima ili TMG-ovima u nekomercijalnim operacijama.

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

1. provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(A) ili PPL(A);
2. obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
3. ovlaštenja i certifikate povezanih s tim dozvolama.

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

- (a) Podnositelji zahtjeva za PPL(A) moraju naletjeti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima, od čega najviše 5 sati može biti odrađeno na FSTD-u, uključujući najmanje:

1. 25 sati naleta s instruktorom; i
2. 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom dužim od 270 km (150NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(A). Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(A) moraju obaviti najmanje 15 sati naleta na avionima nakon izdavanja LAPL(A), od čega najmanje 10 sati mora biti letačko osposobljavanje završeno kao tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 4 sata samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 2 sata samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom dužim od 270 km (150 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

- (c) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem. Podnositelji zahtjeva za PPL(A) koji posjeduju LAPL(S) s TMG proširenjem moraju završiti:

1. najmanje 24 sata naleta na TMG nakon upisa TMG proširenja; i
2. 15 sati letačkog osposobljavanja na avionima kao tečaj osposobljavanja u ATO-u, uključujući najmanje zahtjeve iz (a)(2).

- (d) Priznavanje. Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznat će se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 10 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELJAK 3.***Specifični zahtjevi za PPL helikoptere – PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) – Privilegije**

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

- (b) Bez obzira na stavak gore, imatelj PPL(H) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primiti naknadu za:

1. provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(H) ili PPL(H);
2. obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
3. ovlaštenja i certifikate povezanih s tim dozvolama.

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

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

1. 25 sati naleta s instruktorom; i
2. 10 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim letom dužim od 185 km (100 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na 2 aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
3. 35 od 45 sati letačkog osposobljavanja mora biti obavljeno istom tipu helikoptera koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

- (b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji posjeduju LAPL(H). Podnositelji zahtjeva za PPL(H) koji posjeduju LAPL(H) moraju završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje jedan samostalni rutni let pod nadzorom instruktora dužim od 185 km (100 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.
- (c) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju dozvolu pilota za drugu kategoriju zrakoplova, osim balona, priznat će se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zrakoplovima do maksimalno 6 sati. Priznati nalet neće uključivati zahtjeve iz (a)(2).

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za PPL zračni brod – PPL(As)

FCL.205.AsPPL(As) – Privilegije

- (a) Privilegije imatelja PPL(As) omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC ili kopilot zračnih brodova u nekomercijalnim operacijama.
- (b) Bez obzira na stavak gore, imatelj PPL(As) s privilegijama instruktora ili ispitivača, može primati naknadu za:
 - 1. provođenje letačkog osposobljavanja za PPL(As);
 - 2. obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjere stručnosti za tu dozvolu;
 - 3. ovlaštenja ili certifikate povezanih s tom dozvolom.

FCL.210.AsPPL(As) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje

- (a) Kandidat za PPL(As) moraju obaviti najmanje 35 sati letačkog osposobljavanja na zračnim brodovima, od čega najviše 5 sati može biti obavljeno na FSTD-u, uključujući najmanje:
 - 1. 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući:
 - i. 3 sata osposobljavanja za rutno letenje, uključujući 1 rutni let duži od 65 km (35NM);
 - ii. 3 sata osposobljavanja za instrumentalno letenje;
 - 2. 8 polijetanja i slijetanja na aerodromu uključujući procedure za vezanje i odvezivanje;
 - 3. 8 sati samostalnog letenja pod nadzorom instruktora.
- (b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju BPL i kvalifikaciju za upravljanje zračnim brodovima na topli zrak priznat će se 10 % ukupnog naleta kao PIC na tim zračnim brodovima na topli zrak do maksimalno 5 sati.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za dozvolu pilota jedrilice (SPL)

FCL.205.S SPL – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije imatelja SPL omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom. Kako bi mogao koristiti privilegije na TMG-u, imatelj dozvole mora ispuniti uvjete iz FCL.135.S.
- (b) Imatelj SPL dozvole će:
 - 1. prevoziti putnike samo kada je obavio, nakon izdavanja dozvole, najmanje 10 sati naleta ili 30 startova kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom;
 - 2. biti ograničen da djeluje bez naknade u nekomercijalnim operacijama, sve dok ne:
 - i. navršši 18 godina starosti;
 - ii. obavi, nakon izdavanja dozvole, 75 sati naleta ili 200 startova kao PIC na jedrilicama ili jedrilicama s motorom;
 - iii. uspješno položi provjeru stručnosti s ispitivačem.

- (c) Bez obzira na (b)(2), imatelj SPL s privilegijama instruktora ili ispitivača smije primati naknadu za:

provođenja letačkog osposobljavanja za LAPL(S) ili SPL;

obavljanje ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;

ovlaštenja i certifikate koji su vezani za te dozvole.

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

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

- (b) Podnositeljima zahtjeva za SPL koji posjeduju LAPL(S) priznat će se u potpunosti uvjeti za stjecanje SPL.

Podnositeljima zahtjeva za SPL koji su posjedovali LAPL(S) unutar razdoblja od 2 godine prije podnošenja zahtjeva priznat će se u potpunosti zahtjevi za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje.

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

FCL.220.S SPL – Vrste starta

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

FCL.230.S SPL – Zahtjevi za skorašnjim iskustvom

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

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za dozvolu pilota balona (BPL)

FCL.205.B BPL – Privilegije i uvjeti

- (a) Privilegije imatelja BPL omogućuju imatelju dozvole da djeluje kao PIC na balonima i zračnim brodovima na topli zrak.

- (b) Imatelji BPL dozvole biti će ograničeni da djeluju bez naknade u nekomercijalnim operacijama, sve dok ne:

1. navršel 18 godina starosti;
2. obave 50 sati naleta i 50 polijetanja i slijetanja kao PIC na balonima;
3. uspješno polože provjeru stručnosti s ispitivačem na balonima specifične klase.

- (c) Bez obzira na stavak (b), imatelj BPL s privilegijama instruktora ili ispitivača smije primati naknadu za:

1. provođenje letačkog osposobljavanja za LAPL(B) ili BPL;
2. obavljanje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za te dozvole;
3. ovlaštenja i certifikate vezanih za te dozvole.

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

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

1. 12 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom
2. 10 napuhavanja i 20 polijetanja i slijetanja; i
3. 1 samostalan let pod nadzorom instruktora u trajanju od najmanje 30 minuta.

- (b) Podnositeljima zahtjeva za BPL koji posjeduju LAPL(B) priznat će se u potpunosti uvjeti za stjecanje BPL.

Podnositeljima zahtjeva za BPL koji su posjedovali LAPL(B) unutar razdoblja od 2 godine prije podnošenja zahtjeva, priznat će se uvjeti za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje.

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

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

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

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

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

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

1. 2 leta u svrhu osposobljavanja na balonu relevantne grupe; i
2. sljedeći nalet kao PIC na balonima:
 - i. za balone s kupolom kapaciteta između 3 401 m³ i 6 000 m³, najmanje 100 sati;
 - ii. za balone s kupolom kapaciteta između 6 001 m³ i 10 500 m³, najmanje 200 sati;
 - iii. za balone s kupolom kapaciteta većeg od 10 500 m³, najmanje 300 sati;
 - iv. za balone s plinom i kupolom kapaciteta većeg od 1 260 m³, najmanje 50 sati.

FCL.230.B BPL – Zahtjevi za skorašnjim iskustvom

- (a) Imatelji BPL smiju koristiti privilegije iz dozvole samo kada su u jednoj klasi baloni obavili u prethodnih 24 mjeseca najmanje:

1. 6 sati naleta kao PIC, uključujući 10 polijetanja i slijetanja; i
2. 1 let u svrhu osposobljavanja s instruktorom u balonu odgovarajuće klase i kupole kapaciteta za koju ima privilegije;
3. dodatno, ako su piloti kvalificirani za upravljanje s više od jedne klase balona, a da bi mogao koristiti privilegije na tim drugim klasama balona mora na svakoj klasi u prethodnih 24 mjeseca obaviti najmanje 3 sata naleta uključujući 3 polijetanja i slijetanja.

- (b) Imatelji BPL koji ne udovoljavaju zahtjevima u (a), mora prije nego što ponovno počne koristiti svoje privilegije:

1. Uspješno položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u balonu odgovarajuće klase i kupole kapaciteta za koju ima privilegije; ili
2. obaviti dodatni nalet ili polijetanja i slijetanja, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, u svrhu ispunjenja zahtjeva iz (a).

PODDIO D

DOZVOLA PROFESIONALNOG PILOTA - CPL

ODJELJAK 1.

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

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

FCL.305 CPL – Privilegije i uvjeti

(a) Privilegije. Privilegije imatelja CPL, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:

1. koristi privilegije imatelja LAPL i PPL;
2. djeluje kao PIC ili kopilot na bilo kojem zrakoplovu u operacijama, osim u komercijalnom zračnom prijevozu;
3. djeluje kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu na bilo kojem jednopilotnom zrakoplovu, uz ograničenje određeno u FCL.060 i ovom poddjelu;
4. djeluje kao kopilot u komercijalnom zračnom prijevozu uz ograničenje određeno u FCL.060.

(b) Uvjeti. Podnositelj zahtjeva za izdavanje CPL dozvole mora ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za klasu ili tip zrakoplova koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.310 CPL – Ispiti iz teorijskog znanja

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

- Zračno pravo,
- Opće znanje o zrakoplovima– Konstrukcija zrakoplova/Sustavi/Pogonski sustav,
- Opće znanje o zrakoplovima – Mjerni uređaji,
- Masa i ravnoteža,
- Izvedba,
- Planiranje i nadzor leta,
- Ljudska izvedba,
- Meteorologija,
- Opća navigacija,
- Radio navigacija,
- Operativni postupci,
- Načela letenja,
- Pravila vizualnog letenja (VFR) Komunikacija.

FCL.315 CPL – Tečaj osposobljavanja

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

FCL.320 CPL – Ispit praktične osposobljenosti

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

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion – CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) – Specifični uvjeti za imatelje MPL**

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

(a) 70 sati naleta;

1. kao PIC; ili

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

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

(b) elemente CPL modularnog tečaja osposobljavanja kako je specificirano u stavcima 10(a) i 11 Dodatka 3., E ovog dijela; i

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

PODDIO E

DOZVOLA PILOTA VIŠEČLANE POSADE – MPL**FCL.400.A MPL - Minimalna starosna dob**

Podnositelj zahtjeva za MPL mora imati najmanje 18 navršenih godina.

FCL.405.A MPL – Privilegije

(a) Privilegije imatelja MPL su da djeluje kao kopilot na avionu za koji se zahtjeva da se mora operirati s kopilotom.

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

1. privilegije imatelja PPL(A), pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti za PPL(A) propisani u Pododjeljku C;

2. privilegije imatelja CPL(A) dozvole, pod uvjetom da su zadovoljeni uvjeti propisani u FCL.325.A.

(c) Imatelj MPL dozvole imat će privilegije IR(A) koje su ograničene na avione za koje se zahtjeva da se moraju operirati s kopilotom. Privilegije IR(A) se mogu proširiti na jednopilotne operacije avionima, pod uvjetom da je imatelj dozvole završio osposobljavanje koje je kako bi djelovao kao PIC u jednopilotnim operacijama koje se izvode isključivo uz instrumentalno letenje i uspješno položio jedno pilotni ispit praktične osposobljenosti za IR(A).

FCL.410.A MPL – Tečaj osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

(a) Tečaj. Podnositelj zahtjeva za MPL mora završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO-u u skladu s Dodatkom 5. ovom dijelu.

(b) Ispiti. Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati razinu znanja koje je odgovarajuće imatelju ATPL(A), u skladu s FCL.515, i ovlaštenju za višepilotni tip.

FCL.415.A MPL – Praktični ispit

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

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

PODDIO F

DOZVOLA PROMETNOG PILOTA – ATPL

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi**FCL.500 ATPL -Minimalna starosna dob**

Podnositelj zahtjeva za ATPL mora imati najmanje 21 navršenu godinu.

FCL.505 ATPL – Privilegije

(a) Privilegije. Privilegije imatelja ATPL dozvole, unutar odgovarajuće kategorije zrakoplova, su da:

1. koristi privilegije imatelja LAPL, PPL i CPL;
2. djeluje kao PIC zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.

(b) Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL moraju ispuniti zahtjeve za ovlaštenje za tip zrakoplova koji će se koristiti za ispit praktične osposobljenosti.

FCL.515 ATPL – Tečaj osposobljavanja i ispiti iz teorijskog znanja

(a) Tečaj. Podnositelji zahtjeva za ATPL moraju završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj može biti integrirani ili modularni, u skladu s Dodatkom 3. ovom dijelu.

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

- Zračno pravo,
- Opće znanje o zrakoplovima– Konstrukcija zrakoplova/Sustavi/Pogonski sustav,
- Opće znanje o zrakoplovima – Mjerni uređaji,
- Masa i ravnoteža,
- Izvedba,
- Planiranje i nadzor leta,
- Ljudska izvedba,
- Meteorologija,
- Opća navigacija,
- Radio navigacija,
- Operativni postupci,
- Načela letenja,
- VFR Komunikacija,
- IFR Komunikacija.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju avion – ATPL(A)**FCL.505.A ATPL(A) – Ograničenja privilegija za pilote koji su prethodno posjedovali MPL**

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

FCL.510.A ATPL(A) – Preduvjeti, iskustvo i priznavanje

(a) Preduvjeti. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) moraju biti imatelji:

1. MPL; ili
2. CPL(A) i IR za višemotorne avione. U ovom slučaju, podnositelj zahtjeva mora imati završeno MCC osposobljavanje.

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

1. 500 sati na avionima u višepilotnim operacijama,
2. i. 500 sati kao PIC pod nadzorom; ili
ii. 250 sati kao PIC; ili
iii. 250 sati, koji se sastoje od najmanje 70 sati kao PIC i preostalo kao PIC pod nadzorom (PICUS);
3. 200 sati rutnog letenja od kojih će najmanje 100 sati biti kao PIC ili PIC pod nadzorom (PICUS);
4. 75 sati instrumentalnog naleta od kojih ne više od 30 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i
5. 100 sati letenja noću kao PIC ili kopilot.

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

(c) Priznavanje.

1. Imateljima dozvole pilota za druge kategorije zrakoplova priznat će se nalet do maksimalno:
 - i. u slučaju TMG ili jedrilica, 30 sati kao PIC;
 - ii. u slučaju helikoptera, 50 % svog ukupnog naleta zahtijevanog u (b).
2. Imatelju dozvole inženjera leta izdane u skladu s odgovarajućim nacionalnim pravilima, priznat će se 50 % naleta kao inženjer leta do maksimalno 250 sati. Ovih 250 sati može se priznati za zahtijevanih 1 500 sati u (a), i za zahtijevanih 500 sati u (b)(1), pod uvjetom da ukupno priznati nalet po bilo kojoj od ovih točaka ne prelazi 250 sati.

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

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

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

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

ODJELJAK 3.***Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera – ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) – Preduvjeti, iskustvo i priznavanje**

Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) moraju:

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

(b) imati minimum 1 000 sati naleta kao pilot helikoptera od čega najmanje:

1. 350 sati na višepilotnim helikopterima;
2. i. 250 sati kao PIC, ili
ii. 100 sati kao PIC i 150 kao PIC pod nadzorom; ili
iii. 250 sati kao PIC pod nadzorom na višepilotnim helikopterima. U ovom slučaju, privilegije ATPL(H) će biti ograničene na višepilotne operacije, sve dok se ne naleti 100 sati kao PIC;
3. 200 sati rutnog letenja od čega najmanje 100 sati mora biti kao PIC ili PIC pod nadzorom;
4. 30 sati instrumentalnog naleta od čega najviše 10 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji; i
5. 100 sati noćnog letenja kao PIC ili kopilot.

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

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

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

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

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

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

PODDIO G

OVLAŠTENJE ZA INSTRUMENTALNO LETENJE – IR

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.600 IR – Općenito

Operacije pod pravilima instrumentalnog letenja na avionu, helikopteru, zračnom brodu ili zrakoplovu s pogonjenim uzgonom mogu provoditi samo imatelji PPL, CPL, MPL i ATPL dozvole koji imaju IR za odgovarajuću kategoriju zrakoplova ili kad su na ispitu praktične osposobljenosti ili na osposobljavanju s instruktorom.

FCL.605 IR - Privilegije

- (a) Privilegije imatelja IR ovlaštenja je letenje zrakoplovom po pravilima instrumentalnog letenja do minimalne visine od 200 ft (60 m).
- (b) U slučaju imatelja IR za višemotorni avion, privilegija se može proširiti na minimalne visine manje od 200 ft (60 m) kada podnositelj zahtjeva završi specifično osposobljavanje u ATO-u i uspješno odjeljak 6 ispita praktične osposobljenosti propisane u Dodatku 9. ovom dijelu u višepilotnom zrakoplovu.
- (c) Imatelji IR smiju koristiti privilegije u skladu s uvjetima propisanim u Dodatku 8. ovom dijelu.
- (d) Samo helikopteri. Kako bi koristio privilegije kao PIC pod pravilima instrumentalnog letenja višepilotnih helikoptera, imatelj IR(H) mora naletjeti najmanje 70 sati instrumentalnog naleta od čega najviše 30 sati može biti na instrumentalni nalet na zemlji.

FCL.610 IR – Preduvjeti i priznavanje

Podnositelji zahtjeva za IR moraju:

(a) Imati:

1. najmanje PPL dozvolu za odgovarajuću kategoriju zrakoplova; i
 - i. privilegiju letenja noću u skladu s FCL.810; ili
 - ii. ATPL dozvolu u drugoj kategoriji zrakoplova; ili
 2. CPL dozvolu u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) najmanje 50 sati rutnog letenja kao PIC u avionima, helikopterima ili zračnim brodovima od čega najmanje 10 sati, ili u slučaju zračnih brodova, 20 sati mora biti na relevantnoj kategoriji zrakoplova.
- (c) Samo helikopteri. Podnositelji zahtjeva koji imaju završen ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani tečaj osposobljavanja biti će oslobođeni zahtjeva iz (b).

FCL.615 IR – Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje

(a) Tečaj. Podnositelj zahtjeva za IR mora završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačkog osposobljavanja u ATO-u.

Tečaj mora biti:

1. integrirani tečaj osposobljavanja koji uključuje osposobljavanje za IR, u skladu s Dodatkom 3. ovom dijelu; ili
 2. modularni tečaj u skladu s Dodatkom 6. ovom dijelu.
- (b) Ispit. Podnositelji zahtjeva mora dokazati razinu teorijskog znanja koja odgovara danim privilegijama iz sljedećih predmeta:
- Zračno pravo,
 - Opće znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji,
 - Izvedba i nadzor leta,
 - Ljudska izvedba,
 - Meteorologija,
 - Radio navigacija,
 - IFR komunikacija.

FCL.620 IR – Ispit praktične osposobljenosti

- (a) Podnositelji zahtjeva za IR moraju uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 7. ovom dijelu kako bi dokazali sposobnost izvođenja relevantnih procedura i manevara s stupnjem kompetencije koja odgovara danim privilegijama.
- (b) Za višemotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na višemotornom zrakoplovu. Za jednomotorni IR ispit praktične osposobljenosti mora biti obavljen na jednomotornom zrakoplovu. Višemotorni avion s centralnim potiskom smatrat će se jednomotornim avionom u svrhu ovog stavka.

FCL.625 IR – Valjanost, produžavanje i obnavljanje

(a) Valjanost. Valjanost IR je 1 godina.

(b) Produžavanje.

1. Valjanost IR će biti produžena unutar tri mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja.
2. Podnositelji zahtjeva koji ne ostvare prolaz u relevantnim sekcijama IR provjere stručnosti prije isteka valjanosti IR neće koristiti IR privilegije sve dok provjera stručnosti nije položena u potpunosti.

- (c) Obnavljanje. Ako je valjanost IR ovlaštenja istekla, kako bi obnovio privilegije koje mu ovlaštenje daje podnositelj zahtjeva mora:
1. obaviti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u da bi dosegao razinu stručnosti koja je potrebna za uspješan prolaz elemenata instrumentalnog letenja na ispitu praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu; i
 2. uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnoj kategoriji zrakoplova.
- (d) Ako IR nije produžavano ili obnavljano u prethodnih 7 godina, od podnositelja zahtjeva će se zahtijevati da ponovo uspješno položi ispit iz teorijskog znanja i ispit praktične osposobljenosti.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.625.A IR(A) – Produžavanje

- (a) Produžavanje. Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(A):
1. kada je kombinirano sa produžavanjem ovlaštenja za klasu ili za tip, mora uspješno položiti provjeru stručnosti sukladno Dodatku 9. ovom dijelu;
 2. kada nije kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za klasu ili za tip, moraju:
 - i. za jednopilotne avione, uspješno položiti odjeljak 3b i one dijelove sekcije 1 koje su relevantne za namjeravani let na provjeri stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu; i
 - ii. za višemotorne avione, odraditi odjeljak 6 na provjeri stručnosti za jednopilotne avione u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu isključivo prema instrumentima.
 3. FNPT II ili FFS koji predstavlja relevantnu klasu ili tip aviona može se koristiti u slučaju stavka (2), s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje valjanosti IR(A) u ovim okolnostima mora biti obavljena na avionu.
- (b) Priznavanje će biti u skladu s Dodatkom 8. ovom dijelu.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.625.H IR(H) - Produžavanje

- (a) Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(H):
1. kada je kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, mora uspješno položiti provjeru stručnosti sukladno Dodatku 9 ovog dijela, za relevantnu kategoriju helikoptera;
 2. kada nije kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, mora uspješno položiti odjeljak 5. i relevantne dijelove sekcije 1 na provjeri stručnosti kako je propisano u Dodatku 9. ovom dijelu za relevantnu kategoriju helikoptera. U ovom slučaju, FTD II/III ili FFS koji predstavlja relevantan tip helikoptera može se koristiti za provjeru, s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje valjanosti IR(H) ovlaštenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na helikopteru.
- (b) Priznavanje će biti u skladu s Dodatkom 8. ovom dijelu.

FCL.630.H IR(H) – Proširenje privilegija s jednomotornih na višemotorne helikoptere

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

- (a) tečaj osposobljavanja u ATO-u koji obuhvaća najmanje 5 sati instrumentalnog letenja s instruktorom, od čega najviše 3 sata smije biti na FFS-u ili FTD2/3 ili FNPT II/III; i
- (b) odjeljak 5 ispita praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na višemotornim helikopterima.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračnih brodova**FCL.625.AsIR(As) – Produžavanje**

Podnositelji zahtjeva za produžavanje IR(As):

- (a) kada je kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti provjeru stručnosti sukladno Dodatku 9. ovom dijelu, za relevantnu kategoriju zračnog broda;
- (b) kada nije kombinirano s produžavanjem ovlaštenja za tip, moraju uspješno položiti odjeljak 5 i one dijelove sekcije 1 koje su relevantne za namjeravani let na provjeri stručnosti za zračni brod u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu. U ovom slučaju FTD 2/3 ili FFS koji predstavlja relevantan tip može se koristiti za provjeru, s tim da svaka druga provjera stručnosti za produžavanje valjanosti IR(As) ovlaštenja u ovim okolnostima mora biti obavljena na zračnom brodu.

PODDIO H

OVLAŠTENJA ZA KLASU I TIP

ODJELJAK 1.

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

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

FCL.705 Privilegije imatelja ovlaštenja za klasu ili za tip

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

FCL.710 Ovlaštenje za klasu ili za tip – varijante

- (a) Kako bi proširio svoje privilegije na drugu varijantu zrakoplova unutar ovlaštenja jedne klase ili tipa, pilot mora proći osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje klase ili tipa zrakoplova. U slučaju varijanti unutar ovlaštenja za tip, osposobljavanje za razlike ili osposobljavanje za upoznavanje tipa mora sadržavati relevantne elemente definirane u podacima operativne prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s dijelom 21.
- (b) Ako imatelj dozvole nije letio varijantu zrakoplova u razdoblju od 2 godine nakon osposobljavanja za razlike, mora obaviti dodatno osposobljavanje za razlike ili uspješno položiti provjeru stručnosti u toj varijanti da bi zadržao privilegije, osim u slučaju tipova ili varijanti unutar klase jednomotornih klipnih aviona i ovlaštenja za klasu TMG-a.
- (c) Ovo osposobljavanje za razlike mora se upisati u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i biti potpisano od instruktora.

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

- (a) Tečaj osposobljavanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj osposobljavanja za tip mora sadržavati obavezne elemente za relevantni tip kako je definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) uspostavljenim u skladu s dijelom 21.
- (b) Ispit iz teorijskog znanja. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti teorijske ispite organizirane od strane ATO-a kako bi dokazao razinu teorijskog znanja potrebnog za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.

1. Za višepilotne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano i mora sadržavati najmanje 100 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednoliko po predmetima iz nastavnog plana.

2. Za jednopilotne višemotorne zrakoplove, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti provedeno pisano a broj pitanja s višestrukim izborom odgovora mora ovisiti o složenosti zrakoplova.
 3. Za jednomotorne zrakoplove, polaganje teorijskog ispita mora biti provedeno usmeno od strane ispitivača za vrijeme ispita praktične osposobljenosti kako bi se utvrdilo je li postignuta zadovoljavajuća razina znanja.
 4. Za jednopilotne avione koji su klasificirani kao avioni visokih performansi, polaganje ispita iz teorijskog znanja mora biti pisanim putem i sadržavati najmanje 60 pitanja s višestrukim izborom odgovora, raspoređenih jednoliko po predmetima iz nastavnog plana.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za klasu ili za tip mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu kako bi dokazao posjedovanje potrebnih vještina za sigurno izvođenje operacija na odgovarajućoj klasi ili tipu zrakoplova.
- Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispit praktične osposobljenosti u razdoblju od 6 mjeseci nakon što je započeo tečaj osposobljavanja za klasu ili za tip i unutar razdoblja od 6 mjeseci koji prethode podnošenju zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili za tip.
- (d) Podnositelju zahtjeva koji već posjeduje ovlaštenje za tip zrakoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, će se priznati da ispunjava uvjete teorijskog znanja, kad zahtjeva dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu zrakoplova.
- (e) Neovisno o gore navedenim stavcima, piloti koji posjeduju ovlaštenje za testiranje letova izdanog u skladu s FCL.820 koji su bili uključen u razvoj, certifikaciju ili proizvodnju testnih letova za tip zrakoplova, i imaju 50 sati ukupnog naleta ili 10 sati naleta kao PIC u testnim letovima na tom istom tipu, imaju pravo na izdavanje ovlaštenja za relevantni tip zrakoplova, pod uvjetom da udovoljavaju zahtjevima za iskustvom i preduvjetima za izdavanje ovlaštenja za taj isti tip kako je propisano ovim poddijelom za relevantnu kategoriju zrakoplova.

FCL.740 Valjanost i obnavljanje ovlaštenja za klasu i tip

- (a) Razdoblje valjanosti ovlaštenja za klasu i tip je 1 godina, osim u slučaju ovlaštenja za jednopilotne jednomotorne klase koje važi 2 godine, osim ako nije drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), kako je uspostavljeno u dijelu 21.
- (b) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje za klasu ili tip isteklo, podnositelj zahtjeva mora:
1. završiti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u, kada je to neophodno za dostizanje razine stručnosti koja je potrebna za sigurno izvođenje operacije relevantne klase ili tipa zrakoplova; i
 2. uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

FCL.720.A Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip – aviona

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

- (a) Jednopilotni višemotorni avioni. Podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za klasu ili za tip na jednopilotnom višemotornom avionu mora obaviti najmanje 70 sati kao PIC na avionima.
- (b) Jednopilotni nesloženi avioni visokih performansi. Prije početka letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva za prvo ovlaštenje za klasu ili za tip za jednopilotni avion klasificiran kao avion visokih performansi mora:
1. imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i
 2. i. imati certifikat o zadovoljavajuće završenom tečaju za dodatno teorijskom znanje u ATO-u; ili
 - ii. imati položene ispite iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim dijelom; ili
 - iii. imati, dodatno uz dozvolu izdanu u skladu s ovim dijelom, ATPL(A) ili CPL(A)/IR s priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdanim u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;

3. dodatno, piloti koji zahtijevaju privilegiju izvođenja operacija aviona u višepilotnim operacijama moraju zadovoljiti zahtjeve iz (d)(4).
- (c) Jednopilotni složeni avioni visokih performansi. Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi moraju dodatno uz zahtjeve iz (b) zadovoljiti zahtjeve za IR(A) ovlaštenje za višemotorni avion, kako je propisano u poddijelu G.
- (d) Višepilotni avioni. Podnositelj zahtjeva za prvi tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip višepilotnog aviona mora biti učenik pilot koji pohađa tečaj osposobljavanja za MPL ili mora ispuniti sljedeće zahtjeve:
1. imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;
 2. imati IR(A) ovlaštenje za višemotorni avion;
 3. položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim dijelom; i
 4. osim kad je tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip kombiniran s tečajem osposobljavanja za MCC:
 - i. imati certifikat o uspješno završenom osposobljavanju za MCC na avionu; ili
 - ii. imati certifikat o završenom tečaju osposobljavanja za MCC na helikopterima i imati više od 100 sati letačkog iskustva kao pilot višepilotnog helikoptera; ili
 - iii. imati najmanje 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim helikopterima, ili
 - iv. imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnim operacijama na jednopilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija.
- (e) Neovisno o paragrafu (d), država članica može izdati ovlaštenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava imatelju takvog ovlaštenja da djeluje kao kopilot u krstarenju iznad FL 200, uz uvjet da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip izdano u skladu sa stavkom (d).
- (f) Dodatna ovlaštenja za tip višepilotnog i za tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi. Podnositelj zahtjeva za izdavanje dodatnih ovlaštenja za tip višepilotnog aviona i tip jednopilotnog složenog aviona visokih performansi mora imati IR(A) ovlaštenje za višemotorni avion.
- (g) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD) utvrđenim u skladu s dijelom 21, korištenje privilegija koje daje ovlaštenje za tip može u početku biti ograničeno na letenje pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom instruktora upisuje se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje od instruktora. Ograničenje će se ukloniti kad pilot dokaže da je zahtijevan nalet pod nadzorom instruktora završen u skladu s podacima o operativnoj prikladnosti (OSD).

FCL.725.A Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja za klasu i za tip - avioni

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

- (a) Jednopilotni višemotorni avioni.
1. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje za ovlaštenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati teorijskog osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona.
 2. Tečaj letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili za tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sat i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u normalnim uvjetima i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u uvjetima otkaza motora i tehnikama asimetričnog leta.
- (b) Jednopilotni hidroavion. Tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje. Letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom ako je podnositelj zahtjeva imatelj ovlaštenja za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nema navedeno ovlaštenje.

FCL.730.A Specifični zahtjevi za pilote koji pohađaju tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip - ZFTT – avioni

- (a) Pilot koji pohađa tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip - ZFTT mora imati, na višepilotnom turbomlaznom avionu certificiranom po standardima CS-25 ili jednakovrijednom standardu plovidbenosti ili na višepilotnom turbo-propelerskom avionu koji ima maksimalnu težinu pri polijetanju ne manju od 10 tona ili je certificiran kao putnička konfiguracija veću od 19 putnika, najmanje:
1. 1 500 sati naleta ili 250 rutnih sektora, ako se tijekom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do razine CG, C ili privremeni C;
 2. 500 sati naleta ili 100 rutnih sektora, ako se tijekom osposobljavanja koristi FFS kvalificiran do razine DG ili D.
- (b) Kada pilot prelazi s turbopropelerskog na turbomlazni avion ili obrnuto, obavezno je dodatno osposobljavanje na simulatoru leta.

FCL.735.A Tečaj osposobljavanja za suradnju višočlane posade (MCC) – avion

- (a) MCC tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje:
1. 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
 2. 20 sati praktičnog MCC osposobljavanja, ili 15 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu koji pohađa ATP integriranom tečaju.
- Mora se koristiti FNPT II MCC ili FFS. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FFS za oba osposobljavanja.
- (b) MCC tečaj osposobljavanja mora biti završen unutar 6 mjeseci u ATO-u.
- (c) Podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju, osim kad je MCC tečaj osposobljavanja nije kombiniran s tečajem osposobljavanja za ovlaštenje za tip.
- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1).

FCL.740.A Produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip – avioni

- (a) Produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona. Za produžavanje ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona podnositelj zahtjeva mora:
1. Uspješno položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili na FSTD-u koji predstavlja tu klasu ili tip unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
 2. obaviti u razdoblju važenja ovlaštenja, najmanje:
 - i. 10 rutnih sektora kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona; ili
 - ii. 1 rutni sektor kao pilot na relevantnoj klasi ili tipu aviona ili FFS-u, s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
 3. Pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatora kombiniranu s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili za tip biti će izuzet od zahtjeva u (2).
 4. Produžavanje IR(A), ako ga posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili za tip.

- (b) Produžavanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona.
1. Ovlaštenje za klasu jednomotornog klipnog aviona i TMG ovlaštenja. Za produžavanje ovlaštenja za klasu jednomotornog klipnog aviona ili TMG-a podnositelj zahtjeva mora:
 - i. unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja, položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu; ili
 - ii. unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja, naletjeti 12 sati na relevantnoj klasi uključujući:
 - 6 sati kao PIC,
 - 12 polijetanja i 12 slijetanja, i
 - let osposobljavanja u trajanju od najmanje 1 sat s FI ili CRI instruktorom. Podnositelji zahtjeva mogu biti izuzeti od ovog leta ako su položili provjeru stručnosti za klasu ili za tip ili ispit praktične osposobljenosti na drugoj klasi ili tipu aviona.
 2. Kada podnositelji zahtjeva imaju oba ovlaštenja - za jednomotorni klipni avion-(kopno) za klasu i ovlaštenje za TMG, mogu ispuniti zahtjeve u (1) gore u bilo kojoj klasi i steći produžavanje valjanosti za oba ovlaštenja.
 3. Klasa jednopilotnih jednomotornih turboelisnih aviona-(kopno). Za produžavanje valjanosti ovlaštenja za klasu jednopilotnih jednomotornih turboelisnih aviona- (kopno), podnositelj zahtjeva mora u roku od tri mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja, položiti provjeru stručnosti s ispitivačem na odgovarajućoj klasi aviona u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu.
- (c) Podnositelji zahtjeva koji ne polože sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ili klasu ne mogu koristiti privilegije tog ovlaštenja dok ne polože provjeru stručnosti.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

FCL.720.H Zahtjevi za iskustvom i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – helikopteri

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

- (a) Višepilotni helikopter. Podnositelj zahtjeva za prvo osposobljavanje za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera mora:
1. imati najmanje 70 sati kao PIC na helikopterima;
 2. osim kad je osposobljavanje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
 - i. Imati certifikat o završenom osposobljavanju za MCC tečaj na helikopterima; ili
 - ii. imati najmanje 500 sati kao pilot na višepilotnim avionima, ili
 - iii. imati najmanje 500 sati kao pilot u višepilotnim operacijama na višemotornim helikopterima;
 3. Položiti ispit teorijskog znanja za ATPL(H).
- (b) Podnositelj zahtjeva za prvo osposobljavanje za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera koji je završio ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR ili CPL(H) integrirani tečaj i koji ne udovoljava zahtjevima iz (a)(1) može dobiti ovlaštenje za tip s privilegijom ograničenom na funkciju samo kao kopilot. Ograničenje se može ukloniti kada pilot:
1. naleti 70 sati kao PIC ili PIC pod nadzorom instruktora na helikopterima;
 2. položi ispit praktične osposobljenosti kao PIC na odgovarajućem višepilotnom helikopteru.

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

1. prije započinjanja letačkog osposobljavanja.

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

ii. imati certifikat o završenom predulaznom tečaju provedenom od ATO-a. Tečaj mora sadržavati sljedeće predmete iz tečaja osposobljavanja za teorijsko znanje za ATPL(H):

— Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav, i instrumenti/elektronika,

— Izvedba i planiranje leta; masa i ravnoteža, izvedba;

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

FCL.735.H Tečaj osposobljavanja za suradnju višočlane posade (MCC) – helikopter

(a) MCC tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje:

1. za MCC/IR:

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

ii. 20 sati praktičnog osposobljavanja ili 15 sati, u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integriranom tečaju. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 10 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.

2. za MCC/VFR:

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

ii. 15 sati praktičnog osposobljavanja ili 10 sati u slučaju kad se radi o učeniku pilotu na ATP(H)/IR integriranom tečaju. Kada je MCC osposobljavanje kombinirano s inicijalnim osposobljavanjem za ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera, praktično MCC osposobljavanje može se smanjiti na ne manje od 7 sati ako se koristi isti FSTD za oba osposobljavanja.

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

Mora se koristiti FNPT II ili III kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS.

(c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju.

(d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC za drugu kategoriju zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i) ili (a)(2)(i), kako je primjenjivo.

(e) Podnositelj zahtjeva za tečaj osposobljavanja za MCC/IR koji ima završen tečaj osposobljavanja za MCC/VFR biti će oslobođen zahtjeva iz (a)(1)(i), i mora obaviti 5 sati praktičnog osposobljavanja za MCC/IR.

FCL.740.H Produžavanje ovlaštenja za tip – helikopteri

(a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip helikoptera, podnositelj zahtjeva mora:

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

2. obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u razdoblju važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.

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

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

4. Kada podnositelj zahtjeva imaju više od 1 ovlaštenja za tip jednomotornog turbinskog helikoptera s maksimalnom certificiranom težinom pri polijetanju do 3 175 kg, mogu ostvariti produžavanje svih relevantnih ovlaštenja za tip ako prođu provjeru stručnosti na samo jednom relevantnom tipu kojeg imaju, pod uvjetom da su izvršili:

- i. 300 sati naleta kao PIC na helikopterima;
- ii. 15 sati naleta na svakom tipu helikoptera za kojeg ima važeće ovlaštenje; i
- iii. najmanje 2 sata naleta kao PIC helikoptera na svakom tipu helikoptera za vrijeme važenje ovlaštenja.

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

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

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

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

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

- (a) u slučaju pilota aviona:

1. imati CPL/IR(A) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL(A) ili ATPL(A);
2. imati certifikat o završenom osposobljavanju za MCC;
3. imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima;
4. imati 40 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima;

- (b) u slučaju pilota helikoptera:

1. imati CPL/IR(H) s položenim ispitom teorijskog znanja za ATPL ili ATPL/IR(H);
2. imati certifikat o završenom osposobljavanju za MCC;
3. imati nalet veći od 100 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima;
4. imati 40 sati letačkog osposobljavanja na avionima;

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

1. imati najmanje CPL(H) dozvolu;
2. imati IR ovlaštenje i položen ispit teorijskog znanja za ATPL za avion ili helikopter;
3. imati certifikat o završenom osposobljavanju za MCC na avionu ili helikopteru;
4. imati nalet od najmanje 100 sati kao pilot na višepilotnim avionima ili helikopterima;

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

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

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

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

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenje za tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelj zahtjeva mora:

1. položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja;
2. obaviti u razdoblju važenja ovlaštenja, najmanje:
 - i. 10 rutnih sektora kao pilot relevantnog tipa zrakoplova s pogonjenim uzgonom; ili
 - ii. 1 rutni sektor kao pilot na relevantnom tipu zrakoplova s pogonjenim uzgonom ili FFS-u s ispitivačem. Ovaj rutni sektor može biti obavljen za vrijeme provjere stručnosti.
3. pilot koji radi za komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu sa zahtjevima za zračne operacije i koji je prošao provjeru stručnosti kod operatera kombiniranu s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za tip biti će izuzet od zahtjeva u (2).

- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma istjecanja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

FCL.720.As Preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za tip – zračni brodovi

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

- (a) u slučaju višepilotnih zračnih brodova:

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

FCL.735.As Tečaj osposobljavanja za suradnju višočlane posade (MCC) – zračni brodovi

- (a) MCC tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje:

1. 12 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbe; i
2. 5 sati praktičnog MCC osposobljavanja;
3. mora se koristiti FNPT II ili III kvalificiran za MCC, FTD 2/3 ili FFS.

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

- (c) Osim u slučaju kombiniranog osposobljavanja za MCC i ovlaštenja za višepilotni tip, podnositelj zahtjeva po završetku osposobljavanja za MCC mora dobiti certifikat o završenom osposobljavanju.

- (d) Podnositelj zahtjeva koji je završio tečaj osposobljavanja za MCC u drugoj kategoriji zrakoplova biti će oslobođen zahtjeva iz (a).

FCL.740.AsProdužavanje ovlaštenja za tip – zračni brodovi

- (a) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za tip zračnog broda podnositelj zahtjeva mora:
1. položiti provjeru stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu na relevantnom tipu zračnog broda unutar 3 mjeseca koji prethode datumu isteka ovlaštenja; i
 2. obaviti najmanje 2 sata kao pilot relevantnog tipa helikoptera u razdoblju važenja ovlaštenja. Vrijeme naleta na provjeri stručnosti može se računati u ta 2 sata.
 3. produžavanje IR(A), ako ga se posjeduje, može se kombinirati s provjerom stručnosti za produženje ovlaštenja za klasu ili tip.
- (b) Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio sve sekcije u provjeri stručnosti prije datuma isteka važenja ovlaštenja za tip ne može koristiti privilegije tog ovlaštenja dok uspješno ne položi provjeru stručnosti.

PODDIO I

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

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

FCL.805 Ovlaštenje za vuču jedrilica i vuču transparenata

- (a) Imatelji dozvole pilota s privilegijama za letenje na avionima ili TMG-ovima smiju vući jedrilice ili transparente samo ako imaju odgovarajuće ovlaštenje za vuču jedrilica ili vuču transparenata.
- (b) Podnositelj zahtjeva za ovlaštenje za vuču jedrilica moraju završiti:
1. najmanje 30 sati naleta kao PIC i 60 polijetanja i slijetanja na avionima, ako se vuča provodi na avionima, ili TMG-ovima, a ako se provodi na TMG-ovima, nakon izdavanja dozvole;
 2. tečaj osposobljavanja u ATO-u uključujući:
 - i. osposobljavanje za teorijsko znanje iz procedura i operacija za vuču;
 - ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vući jedrilica, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom; i
 - iii. osim za imatelje LAPL(S) ili SPL dozvole, 5 letova za upoznavanje u jedrilici koja je startala uz pomoć zrakoplova.

(c) Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za vuču transparenata moraju završiti:

1. najmanje 100 sati naleta i 200 polijetanja i slijetanja kao PIC na avionima ili TMG-ovima, nakon izdavanja dozvole. Najmanje 30 sati mora biti na avionima, ako se vuča provodi avionima, ili TMG-ovima, a ako se provodi TMG-ovima:

2. tečaj osposobljavanja u ATO-u uključujući:

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

ii. najmanje 10 letova osposobljavanja u vuči transparenata, uključujući najmanje 5 letova s instruktorom.

(d) Privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica i vuču transparenata biti će ograničene na avione ili TMG-ove, zavisno od vrste zrakoplova na kojem je završeno osposobljavanje. Privilegije se mogu proširiti ako je pilot imatelj dozvole za avione ili TMG i ako je s uspjehom završio najmanje 3 leta osposobljavanja s instruktorom, koji pokrivaju cijeli nastavni plan za vuču na bilo kojem zrakoplovu, kako je primjenjivo.

(e) Kako bi mogao koristiti privilegije ovlaštenja za vuču jedrilica ili vuču transparenata imatelj ovlaštenja mora izvršiti najmanje 5 vuča u prethodnih 24 mjeseca.

(f) Kada pilot ne udovoljava zahtjevu iz (e), prije nego počne koristiti privilegije ovlaštenja za vuču, mora izvršiti onaj broj vuča koji nedostaje s instruktorom ili pod nadzorom instruktora.

FCL.810 Ovlaštenje za noćno letenje

(a) Avioni, TMG-ovi, zračni brodovi.

1. Ako će se privilegije LAPL ili PPL za avione, TMG-ove ili zračne brodove koristiti u uvjetima vizualnog letenja (VFR) noću, podnositelji zahtjeva moraju završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj mora sadržavati:

i. osposobljavanje za teorijsko znanje;

ii. najmanje 5 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova noću, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja s barem 1 letom s instruktorom od najmanje 50 km i 5 samostalnih polijetanja i slijetanja s potpunim zaustavljanjem.

2. Prije završetka osposobljavanja noću, imatelji LAPL moraju završiti letačko osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje koje se zahtjeva za izdavanje PPL.

3. Kad podnositelji zahtjeva ima oba ovlaštenja za klasu za jednomotorni klipni avion (kopno) i TMG, mogu završiti osposobljavanje iz (1) u bilo kojoj klasi ili obje.

(b) Helikopteri. Ako će se privilegije iz PPL za helikoptere koristiti u uvjetima vizualnog letenja (VFR) noću, podnositelj zahtjeva mora:

1. završiti najmanje 100 sati naleta kao pilot helikoptera nakon izdavanja dozvole, uključujući najmanje 60 sati kao PIC helikoptera i 20 sati rutnog letenja;

2. završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u. Tečaj mora biti završen unutar razdoblja od 6 mjeseci sadržavati:

i. 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;

ii. 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom na helikopteru; i

iii. 5 sati noćnog letenja, uključujući najmanje 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog navigacijskog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora sadržavati polijetanje i slijetanje.

3. Podnositelju zahtjeva koji posjeduje ili je posjedovao IR za avion ili TMG, može se priznati 5 sati u svrhu ispunjenja zahtjeva u (2)(iii) gore.
- (c) Baloni. Ako će se privilegija iz LAPL za balone ili BPL dozvole koristiti u uvjetima vizualnog letenja (VFR) noću, podnositelji zahtjeva moraju završiti barem 2 leta osposobljavanja s instruktorom noću u trajanju od najmanje 1 sat svaki.

FCL.815 Ovlaštenje za letenje u planinskom području

- (a) Privilegije. Privilegije imatelja ovlaštenja za letenje u planinskom području su izvođenje letova na avionima ili TMG-ovima na i s površina koje su određene da zahtijevaju takvo ovlaštenje od odgovarajućih nadležnih tijela određenih od država članica.

Inicijalno ovlaštenje za letenje u planinskom području može se ishoditi za:

1. kotače, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kad nisu pokrivene snijegom; ili
 2. skije, kad se daje privilegija za letenje sa i od određenih površina kada su pokrivene snijegom.
 3. Privilegije inicijalnog ovlaštenja mogu se proširiti ili na kotače ili skije kada pilot prođe odgovarajući dodatni tečaj upoznavanja, uključujući osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje, s instruktorom za letenje u planinskom području.
- (b) Tečaj osposobljavanja. Podnositelji zahtjeva za ovlaštenje za letenje u planinskom području moraju završiti unutar razdoblja od 24 mjeseca, tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačkog osposobljavanja u ATO-u. Sadržaj tečaja mora odgovarati traženim privilegijama.
- (c) Ispit praktične osposobljenosti. Nakon završetka osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora položiti ispit praktične osposobljenosti s ispitivačem (FE) kvalificiranim za ovu svrhu. Ispit praktične osposobljenosti mora sadržavati:
1. usmeni ispit iz teorijskog znanja;
 2. 6 slijetanja na najmanje 2 različite površine koje su određene da je potrebno ovlaštenje za letenje u planinskom području a koje nisu površine polaska.
- (d) Valjanost. Važenje ovlaštenja za letenje u planinskom području je 24 mjeseca.
- (e) Produžavanje. Za produžavanje ovlaštenja za letenje u planinskom području podnositelj zahtjeva mora:
1. obaviti najmanje 6 slijetanja u planinskom području u protekla 24 mjeseca; ili
 2. položiti provjeru stručnosti. Provjera stručnosti mora biti u skladu sa zahtjevima iz (c).
- (f) Obnavljanje. Ako je ovlaštenje isteklo, podnositelj zahtjeva mora udovoljavati zahtjevima iz (e)(2).

FCL.820 Ovlaštenje za testno letenje

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

- (c) Privilegije imatelja ovlaštenja za testno letenje su da, unutar relevantne kategorije zrakoplova:
1. u slučaju kategorije 1 ovlaštenja za testno letenje, izvodi sve kategorije testnih letova, kako je definirano u dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 2. u slučaju kategorije 2 ovlaštenja za testno letenje:
 - i. izvodi kategoriju 1 testnih letova kako je definirano dijelom 21:
 - kao kopilot, ili
 - kao PIC, u slučaju aviona navedenih u (b)(2)(ii), osim onih u regionalnoj kategoriji (commuter) ili koji imaju brzinu poniranja veću od 0,6 Macha ili koji imaju plafon leta veći od 25 000 ft;
 - ii. izvodi sve druge kategorije testnih letova, kako je definirano dijelom 21, bilo kao PIC ili kopilot;
 3. dodatno, za obje kategorije 1 i 2 ovlaštenja za testne letove, za izvođenje letova posebno vezanih na aktivnosti organizacija za projektiranje i proizvodnju, u djelokrugu njihovih privilegija, kada ne mogu biti ispunjeni zahtjevi iz poddijela H.
- (d) Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za testno letenje moraju:
1. imati najmanje CPL i IR ovlaštenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 2. imati najmanje 1 000 sati naleta u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega najmanje 400 sati kao PIC;
 3. imati završen tečaj osposobljavanja u ATO-u koji odgovara namjeni zrakoplova i kategoriji letova. Tečaj mora sadržavati najmanje sljedeće predmete:
 - Izvedba,
 - Stabilnost i kontrola/Upravljanje,
 - Sustavi,
 - Upravljanje testiranjem,
 - Upravljanje rizikom/sigurnošću.
- (e) Privilegije imatelja ovlaštenja za testne letove mogu biti proširene na druge kategorije testnih letova i druge kategorije zrakoplova kada su završeni dodatni tečajevi osposobljavanja u ATO-u.

PODDIO J

INSTRUKTORI

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.900 Certifikati instruktora

- (a) Općenito. Osoba smije provoditi samo:
1. letačko osposobljavanje na zrakoplovu kada ima:
 - i. dozvolu pilota izdanu ili prihvaćenu u skladu s ovom Uredbom;
 - ii. certifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu s ovim poddijelom;
 2. letačko osposobljavanje na simulatoru letenja ili MCC osposobljavanje kada posjeduje certifikat instruktora koji odgovara osposobljavanju koje se daje, izdano u skladu s ovim poddijelom.

(b) Posebni uvjeti:

1. U slučaju kada se uvode novi tipovi zrakoplova u državama članicama ili u floti operatora, i kad ispunjavanje zahtjevima iz ovog poddijela nije moguće, nadležno tijelo može izdati specifični certifikat koji daje privilegije za letačko osposobljavanje. Takav certifikat bit će ograničen na letačko osposobljavanje potrebno za uvođenje novog tipa zrakoplova i njegovo važenje ne smije biti duže od 1 godine.
2. Imatelji certifikata izdanog u skladu s (b)(1) koji žele podnijeti zahtjev za stjecanje certifikata instruktora moraju ispunjavati preduvjete i zahtjeve za produžavanje uspostavljene za tu kategoriju instruktora. Neovisno o FCL.905.TRI(b), certifikat instruktora TRI izdano u skladu s ovim (pod) stavkom uključuje privilegiju za osposobljavanje za izdavanje TRI ili SFI certifikata za relevantni tip.

(c) Osposobljavanje izvan područja država članica:

1. Neovisno o stavku (a), u slučaju letačkog osposobljavanja u ATO-u smještenog izvan područja država članica, nadležno tijelo može izdati certifikat instruktora podnositelju zahtjeva koji posjeduje dozvolu pilota koja je izdane od treće zemlje u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji pod uvjetom da podnositelj zahtjeva:
 - i. ima najmanje jednakovrijednu dozvolu, ovlaštenje, ili certifikat kao za onu za koju je autoriziran da provodi osposobljavanje i u svakom slučaju najmanje CPL;
 - ii. udovoljava zahtjevima uspostavljenim u ovom poddijelu za izdavanje relevantnog certifikata instruktora;
 - iii. dokaže nadležnom tijelu prikladnu razinu znanja europskih zrakoplovnih propisa o sigurnosti kako bi mogao koristiti privilegije certifikata instruktora sukladno ovom dijelu.
2. Certifikat se ograničava na provođenje letačkog osposobljavanja:
 - i. u ATO-ima smještenim izvan područja država članica;
 - ii. učenicima pilotima koji imaju dovoljno znanje jezika na kojem se provodi letačko osposobljavanje.

FCL.915 Opći preduvjeti i zahtjevi za instruktore

(a) Općenito. Podnositelj zahtjeva za certifikat instruktora mora imati najmanje 18 navršenih godina.

(b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu. Podnositelj zahtjeva za ili imatelj certifikata instruktora s privilegijom za provođenje letačkog osposobljavanja na zrakoplovu mora:

1. imati najmanje dozvolu i, gdje je relevantno, ovlaštenje za koje namjerava provoditi letačko osposobljavanje;
2. osim u slučaju instruktora za testne letove, mora:
 - i. imati najmanje 15 sati naleta kao pilot na klasi ili tipu zrakoplova na kojem namjerava provoditi letačko osposobljavanje, od čega maksimalno 7 sati može biti na FSTD-u koji predstavlja klasu ili tip zrakoplova, ako je primjenjivo; ili
 - ii. položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora na toj klasi ili tipu zrakoplova;
3. biti ovlašten da djeluje kao PIC na zrakoplovu tijekom provođenja letačkog osposobljavanja.

(c) Priznavanje za daljnja ovlaštenja i za svrhu produžavanja:

1. Podnositeljima zahtjeva za daljnje certifikate instruktora mogu se priznati osposobljenost za poučavanje i učenje koje je dokazano za certifikat instruktora koje već posjeduju.
2. Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznat će se u potpunosti u svrhu ispunjavanja uvjeta za produžavanje svih certifikata instruktora koja posjeduju.

FCL.920 Kompetencije instruktora i procjene

Svi instruktori moraju biti osposobljeni za dostizanje sljedećih kompetencija:

- Pripremanje sredstava,
- Stvaranje atmosfere pogodne za učenje,
- Prikazivanje znanja,
- Integriranje upravljanja prijetnjom i greškom, i CRM
- Upravljanje vremenom kako bi se postigli ciljevi osposobljavanja,
- Olakšavanje učenja,
- Procjena učinka učenika,
- Praćenje i ocjenjivanje napretka,
- Procjena sekcija osposobljavanja,
- Izvještavanje o rezultatima.

FCL.925 Dodatni zahtjevi za instruktore za MPL

(a) Instruktori koji provode osposobljavanje za MPL moraju:

1. uspješno završiti tečaj osposobljavanja za instruktora za MPL u ATO-u; i
2. dodatno, za osnovnu, srednju i naprednu fazu MPL integriranog tečaja osposobljavanja:
 - i. imati iskustvo u višepilotnim operacijama; i
 - ii. imati završen inicijalni tečaj iz CRM-a kod komercijalnog zračnog prijevoznika odobrenog u skladu s primjenjivim zahtjevima letaćkih operacija.

(b) Tečaj osposobljavanja za MPL instruktora

- (1) Tečaj osposobljavanja za MPL instruktora mora sadržavati najmanje 14 sati osposobljavanja.

Nakon završenog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora proći procjenu kompetencija instruktora i znanja o osposobljavanju kojem se pristupa na temelju kompetencija.

- (2) Procjena se mora sastojati od praktične demonstracije letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj fazi tečaja osposobljavanja za MPL. Ova procjena mora biti provedena od ispitivača kvalificiranog u skladu s poddijelom K.
- (3) Nakon uspješno završenog tečaja osposobljavanja za instruktora za MPL, ATO mora podnositelju zahtjeva izdati certifikat o završenom osposobljavanju.

(c) Kako bi održao privilegije, instruktor mora, unutar prethodnih 12 mjeseci, izvršiti na tečaju osposobljavanja za MPL:

1. 1 simulatorsku odjeljak od najmanje 3 sata; ili
2. 1 letačku vježbu od najmanje 1 sata, uključujući najmanje 2 polijetanja i slijetanja.

(d) Ako instruktor nije ispunio zahtjeve iz (c), prije ponovnog korištenja privilegija za osposobljavanje za MPL dozvolu mora:

1. obaviti osposobljavanje za osvježanje znanja u ATO-u, u svrhu dostizanja razine kompetencije koja je potrebna za polaganje procjene instruktorskih kompetencija; i
2. položiti procjenu instruktorskih kompetencija kako je određeno u (b)(2).

FCL.930 Tečaj osposobljavanja

Podnositelj zahtjeva za certifikat instruktora mora završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO-u. Dodatno uz specifične elemente opisane u ovom dijelu za svaku kategoriju instruktora, tečaj mora sadržavati elemente zahtijevane u FCL.920.

FCL.935 Procjena stručnosti

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

FCL.940 Valjanost certifikata instruktora

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

ODJELJAK 2.***Specifični zahtjevi za instruktora letenja – FI*****FCL.905.FI FI – Privilegije i uvjeti**

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

- (a) PPL, SPL, BPL i LAPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) osposobljavanje za klasu i tip jednopilotnih, jednomotornih zrakoplova, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi; za proširenja klasa i grupa za balone i za proširenja klasa za jedrilice;
- (c) ovlaštenja za jednopilotne ili višepilotne tipove zračnih brodova;
- (d) CPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da FI ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na toj kategoriji zrakoplova, uključujući najmanje 200 sati letačkog osposobljavanja;
- (e) ovlaštenje za noćno letenje, pod uvjetom da je FI:
1. kvalificiran za noćno letenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 2. da je dokazao sposobnost osposobljavanja noću instruktoru kvalificiranom u skladu s i. u nastavku, i
 3. udovoljava zahtjevima za iskustvom noću u FCL.060(b)(2);
- (f) ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje, pod uvjetom da instruktor ima ta ovlaštenja i da je dokazao sposobnost osposobljavanja za ta ovlaštenja, instruktoru (FI) kvalificiranom u skladu s i. u nastavku;

- (g) ima IR ovlaštenje u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, pod uvjetom da FI:
1. ima najmanje 200 sati naleta u instrumentalnim uvjetima od čega najviše 50 sati može biti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II;
 2. završen tečaj osposobljavanja za instruktora za IRI kao učenik pilot, i položenu procjenu stručnosti za certifikat IRI; i
 3. dodatno:
 - i. za višemotorne avione, da ispunjava zahtjeve za certifikat CRI;
 - ii. za višemotorne helikoptere, da ispunjava zahtjeve za certifikat TRI;
- (h) ovlaštenja za klasu ili tip jednopilotnih višemotornih aviona, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi, pod uvjetom da FI udovoljava:
1. u slučaju aviona, preduvjete za tečaj osposobljavanja za CRI kako je određeno u FCL.915.CRI(a) i zahtjevima iz FCL.930.CRI i FCL.935;
 2. u slučaju helikoptera, zahtjeve kako je određeno u FCL.910.TRI(c)(1) i u preduvjetima za tečaj osposobljavanja za TRI(H) kako je određeno u FCL.915.TRI(b)(2);
- (i) FI, IRI, CRI, STI, ili MI certifikat, pod uvjetom da FI ima:
1. završeno najmanje:
 - i. u slučaju FI(S), najmanje 50 sati ili 150 startova letačkog osposobljavanja na jedrilicama;
 - ii. u slučaju FI(B), najmanje 50 sati ili 50 polijetanja letačkog osposobljavanja na balonima;
 - iii. u svim ostalim slučajevima, 500 sati letačkog osposobljavanja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
 2. položio procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova i dokazati ispitivaču instruktora letenja (FIE), sposobnost osposobljavanja za FI certifikat;
- (j) za MPL, pod uvjetom da FI:
1. za početnu fazu osposobljavanja, ima završeno najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima, uključujući najmanje 200 sati letačkog osposobljavanja;
 2. za osnovnu fazu osposobljavanja:
 - i. ima IR ovlaštenje za višemotorni avion i privilegiju osposobljavanja za IR ovlaštenje; i
 - ii. Ima najmanje 1 500 sati naleta u višepilotnim operacijama;
 3. u slučaju kad je FI već kvalificiran za osposobljavanja na ATP(A) ili CPL(A)/IR integriranim tečajevima, zahtjev iz (2)(ii) može se zamijeniti završenim strukturiranim tečajem osposobljavanja koji se sastoji od:
 - i. MCC kvalifikacije;
 - ii. obavljenih 5 sekcija letačkog osposobljavanja u fazi 3 na tečaju za MPL kao promatrač;
 - iii. obavljenih 5 sekcija letačkog osposobljavanja u fazi 4 na tečaju za MPL kao promatrač;
 - iv. obavljenih 5 sekcija operatorovog periodičkog linijski orijentiranog letačkog osposobljavanja (LOFT), kao promatrač;
 - v. sadržaja tečaja za osposobljavanje za instruktora MCCI.
- U ovom slučaju FI mora provesti svojih prvih 5 sekcija osposobljavanja pod nadzorom TRI(A), MCCI(A) ili SFI(A) kvalificiranog za provođenje osposobljavanja za MPL.

FCL.910.FI FI – Ograničenje privilegija

- (a) privilegije FI su ograničene na provođenje letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI za istu kategoriju zrakoplova nominiranog od ATO za tu svrhu, u sljedećim slučajevima:
1. za izdavanje PPL, SPL, BPL i LAPL;
 2. za sve integrirane tečajeve na PPL razini, u slučaju aviona i helikoptera;
 3. za tečajeve osposobljavanja za klasu i tip jednopilotnih jednomotornih zrakoplova, proširenja za klase i grupe u slučaju balona i proširenja klase u slučaju jedrilica;
 4. za ovlaštenja za noćno letenje, za vuču ili za akrobatsko letenje.
- (b) Kad provodi osposobljavanje pod nadzorom, u skladu s (a), FI neće imati privilegiju odobravati učeniku pilotu prve samostalne letove i prve samostalne rutne letove.
- (c) ograničenje iz (a) i (b) će se ukinuti iz certifikata FI kada FI završi najmanje:
1. za FI(A), 100 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-ovima i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova učenika pilota;
 2. za FI(H), 100 sati letačkog osposobljavanja na helikopterima i, dodatno nadgleda najmanje 25 samostalnih letova i vježbi u zraku učenika pilota;
 3. za FI(As), FI(S) i FI(B), 15 sati ili 50 polijetanja letačkog osposobljavanja koje pokriva cijeli nastavni plan za izdavanje PPL(As), SPL ili BPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

FCL.915.FI FI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FI certifikat mora:

- (a) u slučaju FI(A) i FI(H):
1. imati najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, od čega ne više od 5 sati smije biti na FSTD-u;
 2. završiti 20 sati vizualnog rutnog letenja na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova kao PIC; i
- (b) dodatno, za FI(A):
1. imati najmanje CPL(A); ili
 2. imati najmanje PPL(A) i imati:
 - i. ispunjene zahtjeve za teorijskim znanjem za CPL, osim za FI(A) koji provodi osposobljavanje samo za LAPL; i
 - ii. imati najmanje 200 sati nleta na avionima ili TMG-ovima, od čega 150 kao PIC;
 3. završiti najmanje 30 sati na jednomotornim klipnim avionima od čega najmanje 5 sati mora biti odrađeno unutar 6 mjeseci prije prijemnog leta na osposobljavanje kako je određeno u FCL.930.FI(a);
 4. završiti vizualni rutni let kao PIC, uključujući let od najmanje 540 km (300NM) i sletjeti s potpunim zaustavljanjem na dva različita aerodroma;
- (c) dodatno, za FI(H), završiti 250 sati ukupnog nleta kao pilot helikoptera od čega:
1. najmanje 100 sati mora biti kao PIC, ako podnositelj zahtjeva ima najmanje CPL(H); ili
 2. najmanje 200 sati kao PIC, ako podnositelj zahtjeva ima najmanje PPL(H) i ispunjava zahtjeve za teorijskim znanjem za CPL dozvolu;

- (d) za FI(As), imati 500 sati naleta na zračnim brodovima kao PIC, od čega 400 sati mora biti kao PIC imatelj CPL(As);
- (e) za instruktora FI(S), imati 100 sati naleta i 200 startova kao PIC na jedrilicama. Dodatno, kad podnositelj želi provoditi osposobljavanje na TMG-ovima, mora imati 30 sati naleta kao PIC na TMG-ovima i dodatnu procjenu stručnosti na TMG-ovima u skladu s FCL.935 s FI kvalificiranim u skladu s FCL.905.FI(j);
- (f) za FI(B), imati 75 sati leta na balonu kao PIC, od čega najmanje 15 sati mora biti u klasi za koju namjerava osposobljavati.

FCL.930.FI FI – Tečaj osposobljavanja

- (a) Podnositelji zahtjeva za FI certifikat moraju položiti specifični prijemni ispit u letu s kvalificiranim FI u skladu s FCL.905.FI(i) unutar 6 mjeseci prije početka osposobljavanja radi procjene sposobnosti da pohađaju tečaj. Ovaj prijemni ispit u letu može se bazirati na provjeri stručnosti za ovlaštenje za klasu i tip kako je određeno u Dodatku 9. ovom dijelu.

- (b) Tečaj osposobljavanja za FI mora sadržavati:

1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
2. i. u slučaju FI(A), FI(H), FI(As), najmanje 100 sati osposobljavanja za teorijsko znanje uključujući testove napretka;

ii. u slučaju FI(B) ili FI(S), najmanje 30 sati osposobljavanja za teorijsko znanje, uključujući testove napretka;
3. i. u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja, od čega 25 sati mora biti letenje s instruktorom, od čega 5 sati može biti na FFS-u, FNPT-u I ili II ili FTD-u 2/3;

ii. u slučaju FI(As), najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja, od čega 15 sati mora biti letenje s instruktorom;

iii. u slučaju instruktora FI(S), najmanje 6 sati ili 20 polijetanja letačkog osposobljavanja;

iv. u slučaju instruktora FI(S), koji želi provoditi osposobljavanje za TMG, najmanje 6 sati letenja s instruktorom na TMG-u;

v. u slučaju FI(B), najmanje 3 sata uključujući 3 polijetanja letačkog osposobljavanja.

Kada podnose zahtjev za certifikat instruktora u drugoj kategoriji zrakoplova, pilotima koji posjeduju ili su posjedovali:

1. FI(A), FI(H) ili FI(As) priznaje se 55 sati iz zahtjeva u (b)(2)(i) ili 18 sati iz zahtjeva u (b)(2)(ii).

FCL.FI FI – Produžavanje i obnavljanje

- (a) Za produžavanje FI certifikata, imatelj mora ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:

1. završiti:
 - i. u slučaju FI(A) i FI(H), najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za vrijeme važenja certifikata, kao FI, TRI, CRI, IRI, MI ili ispitivač. Ako se produžava privilegija za osposobljavanje za IR ovlaštenje, 10 od ovih 50 sati mora biti osposobljavanje za IR ovlaštenje i mora biti odrađeno unutar 12 mjeseci prije isteka valjanosti FI certifikata;
 - ii. u slučaju instruktora FI(As), najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja na zračnim brodovima kao FI, IRI ili ispitivač za vrijeme važenja certifikata. Ako se produžava privilegija za osposobljavanje za IR ovlaštenje, 10 od ovih 20 sati mora biti osposobljavanje za IR ovlaštenje i mora biti odrađeno unutar 12 mjeseci prije isteka valjanosti odobrenja instruktora;

- iii. u slučaju FI(S), najmanje 30 sati ili 60 polijetanja letačkog osposobljavanja na jedrilicama, jedrilicama s pomoćnim motorom ili TMG-ovima kao, FI ili ispitivač za vrijeme važenja certifikata;
 - iv. u slučaju FI(B), najmanje 6 sati letačkog osposobljavanja na balonima kao, FI ili ispitivač za vrijeme važenja certifikata;
- 2. prisustvovati seminaru za osvježanje instruktorskog znanja za vrijeme važenja certifikata FI;
 - 3. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti FI certifikata;
- (b) Za svako drugo produžavanje u slučaju FI(A) ili FI(H), ili za svako treće produžavanje, u slučaju FI(As), FI(S) i FI(B), imatelj mora položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.
- (c) Obnavljanje. Ako je FI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora, unutar perioda od 12 mjeseci prije obnavljanja:
- 1. prisustvovati seminaru za osvježanje instruktorskog znanja;
 - 2. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za ovlaštenje instruktora na tipu – TRI

FCL.905.TRI TRI – Privilegije i uvjeti

Privilegije TRI su provođenje osposobljavanja za:

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

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

 - i. posjeduje MCCI certifikat; ili
 - ii. posjeduje ili je posjedovao TRI certifikat za višepilotne avione; - 2. za tečaj za MPL u osnovnoj fazi, pod uvjetom da su mu privilegije proširene na izvođenje višepilotnih operacija i posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) certifikat;
- (d) u slučaju TRI za višepilotne avione:
- 1. stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za:
 - i. višepilotne avione;
 - ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada podnositelj zahtjeva želi izvoditi višepilotne operacije;
 - 2. osposobljavanje za MCC;
 - 3. za tečaj za MPL u osnovnoj, proširenoj i naprednoj fazi, pod uvjetom da za osnovnu fazu posjeduje ili je posjedovao FI(A) ili IRI(A) certifikat;

(e) u slučaju TRI za helikoptere:

1. stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
2. osposobljavanje za MCC, pod uvjetom da ima ovlaštenje za tip višepilotnog helikoptera;
3. proširenje privilegije s jednomotornog IR(H) na višemotorni IR(H);

(f) u slučaju TRI za zrakoplove s pogonjenim uzgonom:

1. stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom;
2. osposobljavanje za MCC.

FCL.910.TRI TRI - Ograničenje privilegija

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

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

(b) TRI za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom – TRI(A) i TRI(PL). Privilegije TRI su ograničene na tip aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom na kojem je provedeno osposobljavanje i procjena stručnosti. Privilegije TRI se mogu proširiti na druge tipove kad je TRI:

1. unutar 12 mjeseci koji prethode aplikaciji, obavio najmanje 15 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na odgovarajućem tipu zrakoplova, od čega 7 sektora smije biti na FFS-u;
2. završio tehničko osposobljavanje i dijelove letačkog osposobljavanja za relevantni TRI tečaj;
3. položio relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu s FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE-u ili TRE-u kvalificiranom u skladu s poddijelom K sposobnost provođenja osposobljavanja podnositelja zahtjeva do razine koje je potrebno za stjecanje ovlaštenja za tip, uključujući predpoletno, poslijeletno osposobljavanje i osposobljavanje za teorijsko znanje.

(c) TRI za helikoptere – TRI(H).

1. Privilegije TRI(H) su ograničene na tip helikoptera na kojem je obavljen ispit stručne osposobljenosti za stjecanje TRI. Privilegije TRI-a se mogu proširiti na druge tipove kad je TRI:
 - i. završio odgovarajuće tehničko osposobljavanje za tip kao dio tečaja osposobljavanja za TRI na odgovarajućem tipu helikoptera ili FSTD-u koji predstavlja taj tip;
 - ii. obavio najmanje 2 sata letačkog osposobljavanja na odgovarajućem tipu, pod nadzorom prikladno kvalificiranog TRI(H); i
 - iii. položio relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu s FCL.935 u svrhu dokazivanja FIE-u ili TRE-u kvalificiranom u skladu s poddijelom K sposobnost provođenja osposobljavanja podnositelja zahtjeva koje je potrebno za stjecanje ovlaštenja za tip, uključujući predpoletno, poslijeletno osposobljavanje i osposobljavanje za teorijsko znanje.
2. Prije nego se privilegije TRI(H) prošire s jednopilotnih na višepilotne privilegije na istom tipu helikoptera, imatelj mora imati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.

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

FCL.915.TRI TRI – Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za TRI certifikat mora:

(a) imati CPL, MPL ili ATPL dozvolu pilota na primjenjivoj kategoriji zrakoplova;

(b) za TRI(MPA) certifikat mora imati:

1. 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima; i
2. obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u koji predstavlja taj tip;

(c) za TRI(SPA) certifikat mora imati:

1. obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja kao zapovjednik na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na simulatoru leta FFS koji predstavlja taj tip;
2. i. najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima, uključujući 30 sati kao PIC na primjenjivom tipu aviona; ili
ii. imati ili je imao FI certifikat za višemotorne avione s IR(A) privilegijama;

(d) za TRI(H) mora imati:

1. za TRI(H) certifikat za jednopilotne jednomotorne helikoptere, 250 sati kao pilot na helikopterima;
2. za TRI(H) certifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;
3. za TRI(H) certifikat za višepilotne helikoptere, 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući:
 - i. 350 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima; ili
 - ii. za podnositelje zahtjeva koji već imaju TRI(H) certifikat za jednopilotne višemotorne helikoptere, 100 sati kao pilot na tom tipu u višepilotnim operacijama.
4. Imateljima certifikata FI(H) priznaje se udovoljavanje zahtjeva iz (1) i (2) na relevantnom jednopilotnom helikopteru;

(e) za TRI(PL) mora imati:

1. 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima, zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, ili na višepilotnim helikopterima; i
2. obavljeno unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja, kao PIC ili kopilot na primjenjivom tipu zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u koji predstavlja taj tip.

FCL.930.TRI TRI – Tečaj osposobljavanja

(a) Tečaj osposobljavanja za TRI mora sadržavati, najmanje:

1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
2. 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.
3. 5 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem zrakoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj zrakoplov za jednopilotne zrakoplove i 10 sati letačkog osposobljavanja na odgovarajućem zrakoplovu ili simulatoru koji predstavlja taj zrakoplov.

(b) Podnositelji zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali certifikat instruktora priznaje se da udovoljavaju zahtjevima u (a)(1).

(c) Podnositelju zahtjeva za TRI certifikat koji posjeduje SFI certifikat za relevantni tip priznaje se da udovoljava zahtjevima ovog stavka za stjecanje TRI certifikata koji je ograničen na provođenje letačkog osposobljavanja na simulatorima.

FCL.935.TRI TRI – Procjena stručnosti

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

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

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

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

i. izvršiti jedan od sljedećih dijelova cjelovitog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip: jednu simulatorsku odjeljak u trajanju od najmanje 3 sata ili jednu letačku vježbu u trajanju od najmanje jednog sata uključujući najmanje dva polijetanja i slijetanja;

ii. izvršiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;

iii. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.

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

i. obaviti 50 sati letačkog osposobljavanja na svakom tipu zrakoplova za koje ima privilegije osposobljavanja ili na FSTD-u koji predstavlja te tipove, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti TRI certifikata.

U slučaju TRI(PL), navedeni sati letačkog osposobljavanja mogu se naletiti kao TRI ili TRE, ili SFI ili SFE. U slučaju TRI(H), nalet kao FI, IRI, r STI ili kao ispitivač također je relevantno za ovu svrhu;

ii. završiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ulozi TRI u ATO-u;

iii. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935.

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

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

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

(b) Obnavljanje

- (1) Avioni. Ako je TRI(A) certifikat istekao podnositelj zahtjeva mora:

i. obaviti unutar 12 mjeseci prije podnošenja zahtjeva, 30 rutnih sektora, uključujući polijetanja i slijetanja na primjenjivom tipu aviona, od čega 15 sektora smije biti na FFS-u.

ii. završiti relevantne dijelove tečaja osposobljavanja za TRI u ATO-u;

iii. provesti u sklopu cjelovitog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip, najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja na primjenjivom tipu aviona, pod nadzorom TRI(A).

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

i. završiti osposobljavanje za osvježanje instruktorskog znanja u ATO-u, koje mora sadržavati relevantne elemente tečaja osposobljavanja za TRI; i

ii. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 na svakom tipu zrakoplova za koji se traži obnavljanje privilegija osposobljavanja.

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za instruktora za ovlaštenje za klasu – CRI**FCL.905.CRI CRI – Privilegije i uvjeti**

(a) Privilegije CRI su provođenje osposobljavanja za:

1. stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu ili za tip za jednopilotne nesložene avione nižih performansi, kad podnositelj zahtjeva traži privilegije za letenje u jednopilotnim operacijama;
2. ovlaštenje za vuču ili za akrobatsko letenje za kategoriju zrakoplova, pod uvjetom da CRI ima relevantno ovlaštenje i da je dokazao sposobnost provođenja osposobljavanja za to ovlaštenje FI-u kvalificiranom u skladu s FCL.905.FI(i).

(b) Privilegije CRI su ograničene za klasu ili za tip aviona na kojem je provedena procjena stručnosti instruktora. Privilegije CRI će biti proširene za druge klase ili za tipove kad CRI završi, unutar proteklih 12 mjeseci:

1. 15 sati naleta kao PIC na avionima primjenjive klase ili tipa aviona;
2. jedan let osposobljavanja s desnog sjedišta pod nadzorom drugog CRI ili FI kvalificiranog za tu klasu ili tip koji je na drugom pilotskom sjedištu.

FCL.915.CRI CRI - Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za CRI certifikat mora završiti najmanje:

(a) za višemotorne avione:

1. 500 sati naleta kao pilot na avionima;
2. 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona;

(b) za jednomotorne avione:

1. 300 sati naleta kao pilot na avionima;
2. 30 sati kao PIC na primjenjivoj klasi ili tipu aviona.

FCL.930.CRI CRI – Tečaj osposobljavanja

(a) Tečaj osposobljavanja za CRI mora uključivati, najmanje:

1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
2. 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući obnavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru;
3. 5 sati letačkog osposobljavanja na višemotornim avionima, ili 3 sata letačkog osposobljavanja na jednomotornim avionima od FI(A) kvalificiranog u skladu s FCL.905.FI(i).

(b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali certifikat instruktora u potpunosti se priznaje da udovoljavaju zahtjevima iz (a)(1).

FCL.940.CRI CRI – Produžavanje i obnavljanje

(a) za produžavanje CRI certifikata, podnositelj zahtjeva mora unutar 12 mjeseci koji prethode isteku valjanosti CRI certifikata:

1. obaviti barem 10 sati letačkog osposobljavanja u ulozi instruktora CRI. Ako podnositelj zahtjeva ima CRI privilegije na jednomotornim i višemotornim avionima, 10 sati letačkog osposobljavanja mora biti jednako podijeljeno između jednomotornih i višemotornih aviona; ili
2. završiti osposobljavanje za osvježanje znanja u ulozi CRI u ATO-u; ili
3. položiti procjenu stručnosti u skladu s FCL.935 na višemotornom ili jednomotornom avionu, kako je relevantno.

- (b) Za svako drugo produžavanje CRI certifikata, imatelj mora udovoljiti zahtjevu (a)(3).
- (c) Obnavljanje. Ako je CRI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora, unutar razdoblja od 12 mjeseci prije obnavljanja:
1. završiti osposobljavanje za osvježanje znanja kao CRI u ATO-u;
 2. uspješno položiti procjenu stručnosti kao što je definirano u FCL.935.

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za instruktora za instrumentalno letenje IRI

FCL.905.IRI IRI — Privilegije i uvjeti

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

FCL.915.IRI IRI —Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za IRI certifikat mora:

- (a) za IRI(A):
1. imati najmanje 800 sati naleta IFR, od čega najmanje 400 sati mora biti u avionima; i
 2. u slučaju podnositelja zahtjeva za IRI(A) za višemotorne avione, udovoljiti zahtjevima iz stavka FCL.915.CRI(a);
- (b) za IRI(H):
1. imati najmanje 500 sati naleta IFR, od čega najmanje 250 sati mora biti instrumentalni nalet na helikopterima; i
 2. u slučaju podnositelja zahtjeva za IRI(H) za višepilotne helikoptere, udovoljiti zahtjevima u FCL.905.FI(g)(3)(ii);
- (c) za IRI(As), imati najmanje 300 sati IFR, od čega najmanje 100 sati mora biti instrumentalni nalet na zračnim brodovima.

FCL.930.IRI IRI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za IRI mora uključivati, najmanje:
1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 2. 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje teorijskog znanja iz instrumenata, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici;
 3. i. za IRI(A), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na avionu, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FPNT-u II. U slučaju da podnositelji zahtjeva imaju FI(A) certifikat, navedeni sati smanjuju se na 5;
 - ii. za IRI(H), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na helikopteru, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FPNT-u II/III;
 - iii. za IRI(As), najmanje 10 sati letačkog osposobljavanja na zračnom brodu, FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II.

- (b) Letačko osposobljavanje mora izvršiti FI kvalificiran u skladu s FCL.905.FI(i).
- (c) Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali certifikat instruktora smatrat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(1).

FCL.940.IRI IRI —Produžavanje i obnavljanje

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

ODJELJAK 7.***Specifični zahtjevi za instruktora na simulatoru letenja – SFI*****FCL.905.SFI SFI — Privilegije i uvjeti**

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

- (a) izdavanje, produžavanje i obnavljanje IR-a, ako on/ona ima ili je imao IR u relevantnoj kategoriji zrakoplova i ima završen IRI tečaj osposobljavanja; i

- (b) slučaj SFI za jednopilotne avione:

1. izdavanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip za jednopilotne složene avione visokih performansi, kada podnositelj zahtjeva traži privilegije za izvođenje jednopilotnih operacija.

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

- i. ima MCCI certifikat; ili
- ii. ima ili je imao TRI certifikat za višepilotni avion; i

2. ako su privilegije SFI(SPA) proširene na višepilotne operacije u skladu s (1):

- i. MCC;
- ii. MPL tečaj za osnovnu fazu osposobljavanja;

- (c) slučaj SFI za višepilotne avione:

1. izdavanje, produljenje i obnavljanje ovlaštenja za tip za:

- i. višepilotne avione;
- ii. jednopilotne složene avione visokih performansi kada Podnositelj zahtjeva traži privilegije za izvođenje višepilotnih operacija;

2. MCC;

3. MPL tečaj za osnovnu fazu, prijelaznu i naprednu fazu, ako, za osnovnu fazu, on/ona ima ili je imao FI(A) ili IRI(A) certifikat;

- (d) za slučaj SFI za helikoptere:

1. stjecanje, produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
2. MCC osposobljavanje kada TRI ima privilegije da provodi osposobljavanje za višepilotne helikoptere.

FCL.910.SFI SFI —Ograničene privilegije

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

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

- (a) zadovoljavajuće završio simulatorski sadržaj relevantnog tečaja za osposobljavanje za ovlaštenje za tip; i

- (b) proveo na potpunom tečaju za osposobljavanje za ovlaštenje za tip najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima SFI-a na odgovarajućem tipu pod nadzorom TRE-a i dobio pozitivnu ocjenu kvalificiranog TRE-a za tu svrhu.

FCL.915.SFI SFI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za SFI certifikat mora:

- (a) imati ili je imao CPL, MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) položiti provjeru stručnosti za izdavanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova na FFS-u koji predstavlja odgovarajući tip, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, i
- (c) dodatno, za SFI(A) za višepilotne avione ili SFI(PL), imati:
1. najmanje 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim avionima ili zrakoplovima s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
 2. završeno kao pilot ili kao promatrač, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu, najmanje:
 - i. 3 rutna sektora u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa zrakoplova; ili
 - ii. 2 LOFT bazne simulatorske sekcije provedene od strane kvalificirane letačke posade u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa. Navedene simulatorske sekcije moraju uključivati 2 leta, svaki od najmanje 2 sata, između 2 različita aerodroma, i povezano prijeletno planiranje i poslijeletne upute (*de-briefing*);
- (d) dodatno, za SFI(A) za jednopilotne složene avione visokih performansi:
1. imati najmanje 500 sati naleta kao PIC na jednopilotnim avionima;
 2. imati ili je imao IR(A) ovlaštenje za višemotorne avione; i
 3. udovoljiti zahtjevima iz (c)(2);
- (e) dodatno, za SFI(H), imati:
1. obavljen, najmanje 1 sat naleta u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa, kao pilot ili kao promatrač unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu; i
 2. za slučaj višepilotnih helikoptera, najmanje 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 350 sati kao pilot višepilotnih helikoptera;
 3. za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera, 500 sati kao pilot na helikopterima, uključujući 100 sati kao PIC na jednopilotnim višemotornim helikopterima;
 4. za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera, 250 sati kao pilot na helikopterima.

FCL.930.SFI SFI — Tečaj osposobljavanja

(a) Tečaj osposobljavanja za SFI mora uključivati:

1. FSTD sadržaj odgovarajućeg tečaja za ovlaštenje za tip;
2. sadržaj TRI tečaja osposobljavanja.

- (b) Podnositelju zahtjeva za SFI certifikat koji ima TRI certifikat za relevantni tip, smatrati će se da potpuno udovoljava zahtjevima ovog stavka.

FCL.940.SFI SFI —Produžavanje i obnavljanje

- (a) Produžavanje. Za produžavanje SFI certifikata podnositelj zahtjeva mora, unutar razdoblja valjanosti SFI certifikata, ispuniti 2 od sljedeća 3 zahtjeva:
1. imati 50 sati kao instruktor ili ispitivač na FSTD-u, od čega najmanje 15 sati mora biti unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti SFI certifikata;
 2. završiti osposobljavanje za osvježanje znanja za instruktore kao SFI u ATO-u;
 3. uspješno položiti relevantne sekcije procjene stručnosti u skladu s FCL.935.
- (b) Dodatno, podnositelj zahtjeva mora položiti, na FFS-u, provjeru stručnosti za stjecanje specifičnog ovlaštenja za tip zrakoplova koji predstavlja tipove za koji se posjeduju privilegije.
- (c) Za svako drugo produžavanje SFI certifikata, imatelj mora udovoljiti zahtjevu iz (a)(3).
- (d) Obnavljanje. Ako je SFI certifikat istekao, imatelj mora, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu:
1. završiti simulatorski sadržaj SFI tečaja osposobljavanja;
 2. ispuniti zahtjeve navedene u (a)(2) i (3).

ODJELJAK 8.

Specifični zahtjevi za instruktora za suradnju višečlane posade - MCCI

FCL.905.MCCI MCCI —Privilegije i uvjeti

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

FCL.910.MCCI MCCI — Ograničene privilegije

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

Privilegije mogu biti proširene na druge FSTD-ove koji predstavljaju daljine tipove zrakoplova kada je imatelj završio praktični dio MCCI tečaja osposobljavanja na tom tipu FNPT-a II/III MCC, FTD-a 2/3 ili FFS-a.

FCL.915.MCCI MCCI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MCCI certifikat mora:

- (a) imati ili je imao CPL; MPL ili ATPL u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;
- (b) imati najmanje:
1. za slučaj aviona, zračnih brodova i zrakoplova s pogonjenim uzgonom, 1 500 sati letačkog iskustva kao pilot u višečlanim operacijama;
 2. za slučaj helikoptera, 1 000 sati letačkog iskustva kao pilot u višečlanim operacijama, od čega je najmanje 350 sati na višepilotnim helikopterima.

FCL.930.MCCI MCCI — Tečaj osposobljavanja

(a) MCCI tečaj osposobljavanja mora uključivati, najmanje:

1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
2. tehničko osposobljavanje povezano s vrstom FSTD-a na kojem podnositelj zahtjeva želi provoditi osposobljavanje;
3. 3 sata praktičnog osposobljavanja, koje može biti letačko osposobljavanje ili MCC osposobljavanje na relevantnom FNPT-u II/III MCC, FTD-u 2/3 ili FFS-u, pod nadzorom TRI-a, SFI-a ili MCCI-a imenovanog od ATO-a za tu svrhu. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti podnositelja zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

(b) Podnositeljima zahtjeva koji posjeduju ili su posjedovali FI, TRI, CRI, IRI ili SFI certifikat, smatrat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).

FCL.940.MCCI MCCI — Produžavanje i obnavljanje

(a) Za produžavanje MCCI certifikata podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(3) na relevantnom tipu FNPT-a II/III, FTD-a 2/3 ili FFS-a, unutar zadnjih 12 mjeseci razdoblja valjanosti MCCI certifikata.

(b) Obnavljanje. Ako je MCCI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora ispuniti zahtjeve FCL.930.MCCI(a)(2) i (3) na relevantnom tipu FNPT-a II/III MCC, FTD-a 2/3 ili FFS-a.

ODJELJAK 9.***Specifični zahtjevi za instruktora na sintetičkim uređajima – STI*****FCL.905.STI STI — Privilegije i uvjeti**

(a) Privilegije STI-a su provođenje osposobljavanja na simulatoru letenja u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova za:

1. za stjecanje dozvole;
2. stjecanje, produžavanje ili obnavljanje IR-a i klase ili ovlaštenja za tip za jednopilotne zrakoplove, osim za jednopilotne složene avione visokih performansi.

(b) Dodatne privilegije za STI(A). Privilegije STI(A) uključuju osposobljavanje na simulatoru letenja tijekom faze „temeljne letačke vještine” za integrirani MPL tečaj osposobljavanja.

FCL.910.STI STI — Ograničene privilegije

Privilegije STI-a moraju biti ograničene na FNPT II/III, FTD 2/3 ili FFS na kojem je tečaj osposobljavanja za STI završen.

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

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

FCL.915.STI STI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za STI certifikat mora:

- (a) imati, ili je imao unutar 3 godine prije podnošenja zahtjeva, pilotsku dozvolu i privilegije instruktora koje odgovaraju tečajevima za koje se osposobljavanje namjerava provoditi;

- (b) imati završenu na FNPT-u relevantnu provjeru stručnosti za ovlaštenje za klasu ili za tip, unutar razdoblja od 12 mjeseci koji prethode zahtjevu.

Podnositelj zahtjeva za STI(A) koji želi provoditi osposobljavanje samo na BITD-u, mora završiti samo one vježbe koje su prikladne za ispit praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A);

- (c) dodatno, za STI(H), mora završiti najmanje 1 sat naleta kao promatrač u pilotskoj kabini odgovarajućeg tipa helikoptera, unutar 12 mjeseci koji prethode zahtjevu.

FCL.930.STI STI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za STI mora sadržavati najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja povezanog s dužnostima STI-a na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III, pod nadzorom FIE-a. Navedeni sati letačkog osposobljavanja pod nadzorom moraju uključivati procjenu stručnosti Podnositelj zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.

Podnositelj zahtjeva za STI(A) koji žele provoditi osposobljavanje samo na BITD-u, moraju završiti letačko osposobljavanje na BITD-u.

- (b) Za podnositelje zahtjeva za STI(H), tečaj će također uključivati FFS sadržaj odgovarajućeg TRI tečaja.

FCL.940.STI Produžavanje i obnavljanje STI certifikata

- (a) Produžavanje. Za produžavanje STI certifikata podnositelj zahtjeva mora, unutar zadnjih 12 mjeseci razdoblja valjanosti STI certifikata:

1. obaviti najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja na FFS-u ili FNPT-u II/III ili BITD-u, kao dio kompletnog osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili tečaja za ovlaštenje za klasu ili za tip; i
2. uspješno položiti na FFS-u, FTD-u 2/3 ili FNPT-u II/III na kojem je letačko osposobljavanje rutinski obavljeno, odgovarajuće sekcije provjere stručnosti u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu za određenu klasu ili tip zrakoplova.

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

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

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

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

3. obaviti na kompletnom tečaju osposobljavanja za CPL, IR, PPL ili tečaju za ovlaštenje za klasu ili za tip; najmanje 3 sata letačkog osposobljavanja pod nadzorom FI, CRI(A), IRI ili TRI(H) imenovanog od ATO-a u tu svrhu. Najmanje 1 sat letačkog osposobljavanja mora biti pod nadzorom FIE(A).

ODJELJAK 10.

Instruktor za ovlaštenje za letenje u planinskom području- MI

FCL.905.MI MI — Privilegije i uvjeti

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

FCL.915.MI MI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za MI certifikat mora:

- (a) imati, FI, CRI, ili TRI certifikat, s privilegijama za jednopilotne avione;

- (b) imati ovlaštenje za planinsko letenje.

FCL.930.MI MI — Tečaj osposobljavanja

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

FCL.940.MI Valjanost MI certifikata

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

ODJELJAK 11.***Specifični zahtjevi za instruktora za testno letenje - FTI*****FCL.905.FTI FTI — Privilegije i uvjeti**

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

FCL.915.FTI FTI — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FTI certifikat mora:

- (a) imati ovlaštenje za testno letenje izdano u skladu s FCL.820;
- (b) imati najmanje 200 sati kategorije 1 ili 2 testnog letenja.

FCL.930.FTI FTI — Tečaj osposobljavanja

- (a) Tečaj osposobljavanja za FTI mora uključivati, najmanje:
1. 25 sati osposobljavanja za poučavanje i učenje;
 2. 10 sati tehničkog osposobljavanja, uključujući ponavljanje tehničkog znanja, pripremu nastavnih planova i razvoj vještina osposobljavanja u učionici/simulatoru.
 3. 5 sati praktičnog letačkog osposobljavanja pod nadzorom FTI-a kvalificiranog u skladu s FCL.905.FTI(b). Navedeni sati letačkog osposobljavanja moraju uključiti procjenu stručnosti Podnositelj zahtjeva kao što je opisano u FCL.920.
- (b) Priznavanje:
1. Za podnositelje zahtjeva koji imaju ili su imali certifikat instruktora, smatrat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu iz (a)(1).
 2. Dodatno, za podnositelj zahtjeva koji imaju ili su imali FI ili TRI certifikat u relevantnoj kategoriji zrakoplova, smatrat će se da u potpunosti udovoljavaju zahtjevu (a)(2).

FCL.940.FTI FTI — Produžavanje i obnavljanje

- (a) Produžavanje. Za produžavanje FTI certifikata, podnositelj zahtjeva mora, unutar razdoblja valjanosti FTI certifikata, ispuniti jedan od sljedećih zahtjeva:
1. imati najmanje:
 - i. 50 sati testnog letenja, od čega će najmanje 15 sati biti u razdoblju od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI certifikata; i
 - ii. 5 sati letačkog osposobljavanja testnog letenja unutar 12 mjeseci koji prethode datumu isteka FTI certifikata; ili

2. završiti osposobljavanje osvježanja znanja kao FTI u ATO-u. Osposobljavanje osvježanja znanja mora se temeljiti na elementu praktičnog letačkog osposobljavanja FTI tečaja osposobljavanja, u skladu s FCL.930.FTI(a)(3), i uključuje najmanje 1 let osposobljavanja pod nadzorom FTI-a kvalificiranog u skladu s FCL.905.FTI(b).
- (b) Obnavljanje. Ako je FTI certifikat istekao, podnositelj zahtjeva mora završiti osposobljavanje za osvježanje znanja kao FTI u ATO-u. Osposobljavanje za osvježanje znanja će biti usklađeno najmanje s zahtjevima iz FCL.930.FTI(a)(3).

PODDIO K

ISPITIVAČI

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

FCL.1000 Certifikati ispitivača

(a) Općenito. Imatelji certifikata ispitivača moraju:

1. imati dozvolu, ovlaštenje ili certifikat jednak onima za koje su ovlašteni provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i imati privilegije osposobljavanja za njih.
2. biti kvalificirani za obnašanje dužnosti PIC na zrakoplovu tijekom ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti kada se provode na zrakoplovu.

(b) Posebni uvjeti:

1. U slučaju uvođenja novog zrakoplova u državama članicama ili u flotu operatora, kada usklađenost s zahtjevima u ovom poddjelu nije moguće, nadležno tijelo može izdati poseban certifikat kojim se daju privilegije za provođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti. Takav certifikat mora biti ograničen na ispite praktične osposobljenosti i provjere stručnosti koje su potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova i njegova valjanost neće, u svakom slučaju, biti dulja od 1 godine.
2. Imatelji certifikata koji su stekli certifikat u skladu s (b)(1) i koji žele podnijeti zahtjev za certifikat ispitivača moraju ispuniti preduvjete i zahtjeve za produžavanje za tu kategoriju ispitivača.

(c) Ispitivanje izvan područja država članica:

1. Bez obzira stavak (a), u slučaju ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti koje se provode u ATO-u izvan područja država članica, nadležno tijelo države članice može izdati certifikat ispitivača koji ima pilotsku dozvolu izdanu od treće zemlje u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji, ako podnositelj zahtjeva:
 - i. ima najmanje jednaku dozvolu, ovlaštenje, ili certifikat onima za koje je ovlašten provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti, i u svakom slučaju najmanje CPL;
 - ii. ispunjava zahtjeve uspostavljene u ovom poddjelu za stjecanje relevantnog certifikata ispitivača; i
 - iii. dokaže nadležnom tijelu prikladnu razinu znanja Europskih pravila sigurnosti zrakoplovstva kako bi bio sposoban izvršavati privilegije ispitivača u skladu s ovim dijelom.
2. Certifikat na koji se odnosi stavak (1) mora biti ograničen na provođenje ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti:
 - i. izvan područja država članica; i
 - ii. na pilote koji imaju dovoljno znanja iz jezika u kojem se provjera provodi.

FCL.1005 Ograničenje privilegija u slučaju postojećih interesa

Ispitivači ne smiju provoditi:

- (a) ispite praktične osposobljenosti ili procjene stručnosti podnositeljima zahtjeva za stjecanje dozvole, ovlaštenja ili certifikata:
1. kojima su provodili letačko osposobljavanje za dozvolu, ovlaštenje ili certifikat za koje se provodi ispit praktične osposobljenosti ili procjene stručnosti; ili

2. kada su bili odgovorni za preporuku za ispit praktične osposobljenosti, u skladu s FCL.030(b);

- (b) ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti kad god osjećaju da bi njihova objektivnost mogla biti upitna.

FCL.1010 Preduvjeti za ispitivače

Podnositelji zahtjeva za certifikat ispitivača moraju dokazati:

- (a) relevantno znanje, prijašnje radno iskustvo i odgovarajuće iskustvo vezano za privilegije ispitivača;
- (b) da nisu bili podložni nikakvim sankcijama, uključujući privremeno oduzimanje, ograničenje ili oduzimanje neke od njihovih dozvola, ovlaštenja ili certifikata izdanih u skladu s ovim dijelom, zbog nesukladnosti s Osnovnom Uredbom i njenim Provedbenim Pravilima tijekom zadnje 3 godine.

FCL.1015 Standardizacija ispitivača

- (a) Podnositelji zahtjeva za certifikat ispitivača moraju proći standardizacijski tečaj predviđen od tog nadležnog tijela ili od ATO-a i odobrenog od tog nadležnog tijela.
- (b) Standardizacijski tečaj mora se sastojati od teorijskog i praktičnog osposobljavanja i mora uključivati, najmanje:
1. provođenje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti za dozvole, ovlaštenja ili certifikate za koje podnositelj zahtjeva traži privilegije za provođenje ispita i provjera;
 2. osposobljavanje o primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu i o primjenjivim zahtjevima letaćkih operacija, provođenje ispita praktične osposobljenosti, provjera stručnosti ili procjena stručnosti, i njihovu dokumentaciju i izvješćivanje;
 3. uputu (*briefing*) o nacionalnim administrativnim procedurama, o zahtjevima za zaštitu osobnih podataka, o odgovornosti, o osiguranju od nesreća i o naknadama.
- (c) Imatelji certifikata ispitivača ne smiju provoditi ispite praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti podnositeljima zahtjeva za koje nadležno tijelo nije isto kao ono koje je izdalo certifikat ispitivača, osim:
1. kad su obavijestili nadležno tijelo podnositelja zahtjeva o njihovoj namjeri provođenja ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti i o njihovom opsegu privilegija kao ispitivača;
 2. kad su primili uputu (*briefing*) od nadležnog tijela podnositelja zahtjeva o spomenutim elementima u (b)(3).

FCL.1020 Provjera stručnosti ispitivača

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

FCL.1025 Valjanost, produžavanje i obnavljanje certifikata ispitivača

- (a) Valjanost. Certifikat ispitivača će biti valjan 3 godine.
- (b) Produžavanje. Certifikat ispitivača će se produljiti kada imatelj, tijekom razdoblja valjanosti certifikata:
1. provede najmanje 2 ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti ili procjene stručnosti svake godine;
 2. prisustvuje seminaru za osvježanje znanja ispitivača pripremljen od nadležnog tijela ili od ATO-a i odobrenog od nadležnog tijela, tijekom razdoblja zadnje godine valjanosti.

3. Jedan od ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti obavljene tijekom zadnje godine valjanosti razdoblja u skladu s (1) mora biti procijenjen od inspektora nadležnog tijela ili od starijeg ispitivača posebno ovlaštenog u tu svrhu od nadležnog tijela odgovornog za izdavanje certifikata ispitivača.
 4. Kada podnositelj zahtjeva za produžavanje ima privilegije za više od jedne kategorije ispitivača, kombinirano produžavanje svih privilegija ispitivača može se postići kada podnositelj zahtjeva ispunjava zahtjeve u (b)(1) i (2) i FCL.1020 za jednu od kategorija certifikata ispitivača koju ima, u dogovoru s nadležnim tijelom.
- (c) Obnavljanje. Ako je certifikat istekao, podnositelji zahtjeva moraju ispuniti zahtjeve iz (b)(2) i FCL.1020 prije nego što nastave s korištenjem privilegija.
- (d) Certifikat ispitivača će biti produljen ili obnovljen samo ako podnositelj zahtjeva dokaže kontinuiranu usklađenost s zahtjevima u FCL.1010 i FCL.1030.

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

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

Izvještaj mora uključivati:

- i. izjavu da je ispitivač primio sve informacije od podnositelja zahtjeva vezano za njegovo iskustvo i osposobljavanje, i potvrdio da su iskustvo i osposobljavanje u skladu s primjenjivim zahtjevima u ovom dijelu;
 - ii. potvrdu da su svi zahtijevani manevri i vježbe provedeni, kao i informaciju o usmenom ispitivanju teorijskog znanja, kada je primjenjivo. Ako podnositelj zahtjeva nije uspješno položio neki dio sekcije, ispitivač mora zapisati razloge za takvu procjenu;
 - iii. rezultat ispita, provjere ili procjene stručnosti.
- (c) Ispitivači moraju čuvati zapise 5 godina s svim detaljima ispita praktične osposobljenosti, provjere stručnosti i procjene stručnosti koje su proveli i njihove rezultate.
- (d) Na zahtjev nadležnog tijela koje je odgovorno za izdavanje certifikata ispitivača, ili nadležnog tijela odgovornog za izdavanje dozvole podnositelja zahtjeva, ispitivač mora predati sve zapise i izvješća, i bilo koje druge informacije, kako se zahtijeva u svrhu nadzora.

ODJELJAK 2.

Specifični zahtjevi za ispitivače u letu – FE**FCL.1005.FE FE — Privilegije i uvjeti**

(a) FE(A). Privilegije FE-a za avione su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
2. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL(A) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana jednopilotna ovlaštenja za klasu i za tip, osim za jednopilotne kompleksne avione visokih performansi, ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
3. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(A), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
4. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za planinsko letenje, ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na avionima ili TMG-ovima, uključujući najmanje 500 polijetanja i slijetanja u svrhu letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za planinsko letenje.

(b) FE(H). Privilegije FE-a za helikoptere su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H), ako ispitivač ima najmanje 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
2. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL(H) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna jednomotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u CPL(H), ako ispitivač ima najmanje 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 250 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
3. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za jednopilotna višemotorna ovlaštenja za tip helikoptera unesena u PPL(H) ili CPL(H), ako ispitivač ima ispunjene zahtjeve iz (1) ili (2), kako je primjenjivo, i ima CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, IR(H);
4. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za LAPL(H), ako ispitivač ima najmanje 500 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući najmanje 150 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;

(c) FE(As). Privilegije FE-a za zračne brodove su provođenje ispita praktične osposobljenosti za stjecanje PPL(As) i CPL(As) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za povezana ovlaštenja za tip zračnog broda, ako ispitivač ima 500 sati naleta kao pilot na zračnim brodovima, uključujući 100 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.

(d) FE(S). Privilegije FE-a za jedrilice su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za SPL i LAPL(S), ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 150 sati ili 300 startova u svrhu letačkog osposobljavanja;
2. provjera stručnosti za proširenje SPL privilegija na komercijalne operacije, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 90 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
3. ispita praktične osposobljenosti za proširenje SPL ili LAPL(S) privilegija na TMG, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na jedrilicama ili jedrilicama s pomoćnim motorom, uključujući 50 sati u svrhu letačkog osposobljavanja na TMG-u.

(e) FE(B). Privilegije FE-a za balone su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje BPL i LAPL(B) i ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za proširenje privilegija na balon druge klase ili grupe, ako ispitivač ima 250 sati naleta kao pilot na balonima, uključujući 50 sati u svrhu letačkog osposobljavanja;
2. provjera stručnosti za proširenje BPL privilegija na komercijalne operacije, ako ispitivač ima 300 sati naleta kao pilot na balonima, od čega je 50 sati unutar iste grupe balona za koju se proširenje traži.

300 sati naleta mora uključivati 50 sati u svrhu letačkog osposobljavanja.

FCL.1010.FE FE — Preduvjeti

Podnositelj zahtjeva za FE certifikat mora imati:

FI certifikat u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova.

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za tip

FCL.1005.TRE TRE — Privilegije i uvjeti

(a) TRE(A) i TRE(PL). Privilegije TRE-a za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti za prvo stjecanje ovlaštenja za tip za avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
2. provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip i IR;
3. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
4. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje MPL; ako ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
5. procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje TRI ili SFI certifikata u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova;

ako je tri godine ispitivač proveo u ulozi TRE-a.

(b) TRE(H). Privilegije TRE(H) su provođenje:

1. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip helikoptera;
2. provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR, ili proširenje IR(H) s jednomotornog helikoptera na višemotorni helikopter, ako TRE(H) ima valjani IR(H);
3. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(H);
4. procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje TRI(H) ili SFI(H) certifikata, ako je ispitivač tri godine proveo u ulozi TRE-a.

FCL.1010.TRE TRE — Preduvjeti

(a) TRE(A) i TRE(PL). Podnositelji zahtjeva za TRE certifikat za avione i zrakoplove s pogonjenim uzgonom moraju:

1. za slučaj višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, imati 1 500 sati naleta kao piloti višepilotnih aviona ili zrakoplova s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
2. za slučaj jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi, imati 500 sati naleta kao pilot jednopilotnih aviona, od čega najmanje 200 sati mora biti kao PIC;
3. imati CPL ili ATPL i TRI certifikat za odgovarajući tip;
4. za prvo stjecanje TRE certifikata, moraju imati najmanje 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD-u koji predstavlja taj tip.

(b) TRE(H). Podnositelji zahtjeva za TRE(H) certifikat za helikoptere moraju:

1. imati TRI(H) certifikat ili, u slučaju jednopilotnih jednomotornih helikoptera, valjani FI(H) certifikat, za odgovarajući tip;
2. za prvo stjecanje TRE certifikata, moraju imati 50 sati letačkog osposobljavanja kao TRI, FI ili SFI na odgovarajućem tipu ili FSTD-u koji predstavlja taj tip;
3. za slučaj višepilotnih helikoptera, moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i 1 500 sati naleta kao pilot na višepilotnim helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
4. za slučaj jednopilotnih višemotornih helikoptera:
 - i. moraju imati 1 000 sati naleta kao pilot na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - ii. moraju imati CPL(H) ili ATPL(H) i, kada je primjenjivo, valjani IR(H);
5. za slučaj jednopilotnih jednomotornih helikoptera:
 - i. moraju imati 750 sati naleta kao piloti na helikopterima, od čega najmanje 500 sati mora biti kao PIC;
 - ii. imati profesionalnu dozvolu pilota helikoptera.
6. Prije proširenja privilegija TRE(H) s jednopilotnih višemotornih na višepilotne višemotorne privilegije na istom tipu helikoptera, imatelj mora imati najmanje 100 sati u višepilotnim operacijama na tom tipu.
7. Za slučaj podnositelja zahtjeva za prvi višepilotni višemotorni TRE certifikat, 1 500 sati letačkog iskustva na višepilotnim helikopterima kako je traženo u (b)(3) može se smatrati zadovoljavajuće ako imaju 500 sati naleta kao PIC na višepilotnom helikopteru istog tipa.

ODJELJAK 4.

Specifični zahtjevi za ispitivača za klasu — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Privilegije

Privilegije CRE-a su provođenje, za jednopilotne avione, osim jednopilotnih kompleksnih aviona visokih performansi:

(a) ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ovlaštenja za klasu i za tip;

(b) provjera stručnosti za:

1. produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za klasu i za tip;
2. produžavanje i obnavljanje IR-a, ako CRE ispunjava zahtjeve u FCL.1010.IRE(a).

FCL.1010.CRE CRE — Preduvjeti

Podnositelji zahtjeva za CRE certifikat moraju:

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

ODJELJAK 5.

Specifični zahtjevi za ispitivača za ovlaštenje za instrumentalno letenje**FCL.1005.IRE IRE — Privilegije**

Privilegije imatelja IRE certifikata su provođenje ispita praktične osposobljenosti za stjecanje, i provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR ovlaštenja.

FCL.1010.IRE IRE — Preduvjeti

(a) IRE(A). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat za avione moraju imati IRI(A) i moraju imati:

1. 2 000 sati naleta kao piloti aviona; i
2. 450 sati naleta u IFR uvjetima, od čega 250 sati mora biti u ulozi instruktora.

(b) IRE(H). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat za helikoptere moraju imati IRI(H) i imati:

1. 2 000 sati naleta kao piloti helikoptera; i
2. 300 sati instrumentalnog letenja na helikopterima, od čega 200 sati mora biti u ulozi instruktora.

(c) IRE(As). Podnositelji zahtjeva za IRE certifikat za zračne brodove moraju imati IRI(As) i imati:

1. 500 sati naleta kao piloti zračnih brodova; i
2. 100 sati instrumentalnog letenja na zračnim brodovima, od čega 50 sati mora biti u ulozi instruktora.

ODJELJAK 6.

Specifični zahtjevi za ispitivača na simulatoru – SFE**FCL.1005.SFE SFE — Privilegije i uvjeti**

(a) SFE(A) i SFE(PL). Privilegije SFE-a na avionima ili zrakoplovima s pogonjenim uzgonom su provođenje na FFS-u:

1. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip za višepilotne avione ili zrakoplove s pogonjenim uzgonom, kako je primjenjivo;
2. provjera stručnosti za produžavanje ili obnavljanje IR, ako je SFE ispunjava zahtjeve u FCL.1010.IRE za odgovarajuću kategoriju zrakoplova;
3. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(A);
4. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje MPL(A); ako je ispitivač ispunjava zahtjeve u FCL.925;
5. procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje SFI certifikata u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova, ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.

(b) SFE(H). Privilegije SFE-a za helikoptere su provođenje na FFS-u:

1. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje ovlaštenja za tip; i
2. provjera stručnosti za produžavanje i obnavljanje IR ovlaštenja, ako SFE udovoljava zahtjevima u FCL.1010.IRE(b);
3. ispita praktične osposobljenosti za stjecanje ATPL(H);
4. ispita praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje SFI(H) certifikata, ako je ispitivač proveo najmanje 3 godine u ulozi SFE-a.

FCL.1010.SFE SFE — Preduvjeti

(a) SFE(A). Podnositelji zahtjeva za SFE certifikat za avione moraju:

1. imati ili su imali ATPL(A), ovlaštenje za klasu ili za tip i SFI(A) certifikat za odgovarajući tip aviona;
2. imati najmanje 1 500 sati naleta kao piloti u višepilotnim avionima;
3. za prvo stjecanje SFE certifikata, imati najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru kao SFI(A) na odgovarajućem tipu.

(b) SFE(H). Podnositelji zahtjeva za SFE certifikat za helikoptere moraju:

1. imati ili su imali ATPL(H), ovlaštenje za tip i SFI(H) certifikat za odgovarajući tip helikoptera;
2. imati najmanje 1 000 sati naleta kao piloti u višepilotnim helikopterima;
3. za prvo stjecanje SFE certifikata, moraju imati najmanje 50 sati osposobljavanja na simulatoru letenja kao SFI(H) na odgovarajućem tipu.

ODJELJAK 7.***Specifični zahtjevi za ispitivača instruktora leta- FIE*****FCL.1005.FIE FIE — Privilegije i uvjeti**

- (a) FIE(A). Privilegije FIE-a na avionima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata za FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na jednopilotnim avionima, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.
- (b) FIE(H). Privilegije FIE-a na helikopterima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata za FI(H), IRI(H) i TRI(H) na jednopilotnim helikopterima, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.
- (c) FIE(As), (S), (B). Privilegije FIE-a na jedrilicama, jedrilicama s pomoćnim motorom, balonima i zračnim brodovima su provođenje procjena stručnosti za stjecanje, produžavanje ili obnavljanje certifikata instruktora za odgovarajuću kategoriju zrakoplova, ako imaju odgovarajući certifikat instruktora.

FCL.1010.FIE FIE — Preduvjeti

(a) FIE(A). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za avione moraju:

za slučaj podnositelja zahtjeva koji žele provoditi procjene stručnosti:

1. imati odgovarajući certifikat instruktora, kako je primjenjivo;
2. imati 2 000 sati naleta kao piloti na avionima ili TMG-ovima; i
3. imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora.

(b) FIE(H). Podnositelji zahtjeva za FIE certifikat za helikoptere moraju:

1. imati odgovarajući certifikat instruktora, kako je primjenjivo;
2. imati 2 000 sati naleta kao pilot na helikopterima;
3. imati najmanje 100 sati naleta u svrhu osposobljavanja podnositelja zahtjeva za stjecanje certifikata instruktora.

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

Dodatak 1.

Priznavanje teorijskog znanja**A. PRIZNAVANJE TEORIJSKOG ZNANJA ZA STJECANJE DOZVOLE PILOTA U DRUGOJ KATEGORIJI ZRAKOPLOVA – PRIJELAZNO OSPOSOBLJAVANJE I ZAHTEVI ISPITIVANJA****1. LAPL, PPL, BPL i SPL**

- 1.1. Za stjecanje LAPL-a, imatelju LAPL-a u drugoj kategoriji zrakoplova bit će u potpunosti priznato teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta kako je definirano u FCL.120(a).

- Načela letenja,
- Opće znanje o zrakoplovima, Navigacija.
- Izvedba i planiranje leta,
- Operativni postupci.

- 1.2. Ne dovodeći u pitanje stavak gore, za stjecanje LAPL, PPL, BPL ili SPL, imatelj dozvole u drugoj kategoriji zrakoplova mora završiti osposobljavanje za teorijsko znanje i uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja do odgovarajuće razine iz sljedećih predmeta:

- Načela letenja,
- Opće znanje o zrakoplovima, Navigacija.
- Izvedba i planiranje leta,
- Operativni postupci.

- 1.3. Za stjecanje PPL, BPL ili SPL, imateljima LAPL-a u istoj kategoriji zrakoplova bit će u potpunosti priznato osposobljavanje za teorijsko znanje i zahtjevi vezani za ispit iz teorijskog znanja.

2. CPL

- 2.1. Podnositelj zahtjeva za CPL koji posjeduje CPL u drugoj kategoriji zrakoplova završiti će odobreni tečaj prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u skladu s utvrđenim razlikama između CPL programa za različite kategorije zrakoplova.

- 2.2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja kako je opisano u ovom dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:

021 — Opće znanje o zrakoplovima: Konstrukcija i sustavi zrakoplova, Struja, Pogonski sustav, Oprema za spašavanje,

022 — Opće znanje o zrakoplovima: Mjerni uređaji,

032/034 — Izvedba avioni ili helikopteri, kao što je primjenjivo,

070 — Operativni postupci, i

080 — Načela letenja.

- 2.3. Podnositelju zahtjeva za CPL koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji zrakoplova bit će priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

- Ljudska izvedba,
- Meteorologija.

3. ATPL

- 3.1. Podnositelj zahtjeva za ATPL koji ima ATPL u drugoj kategoriji zrakoplova mora završiti odobreni tečaj prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO-u u skladu s utvrđenim razlikama između ATPL programa za različite kategorije zrakoplova.

- 3.2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja kako je definirano u ovom dijelu za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:
- 021 — Opće znanje o zrakoplovima: Konstrukcija zrakoplova i Sustavi, Struja, Pogonski sustav, Oprema za spašavanje,
 - 022 — Opće znanje o zrakoplovima: Mjerni uređaji,
 - 032 — Izvedba,
 - 070 — Operativni postupci, i
 - 080 — Načela letenja.
- 3.3. Podnositelju zahtjeva za ATPL(A) koji je uspješno položio relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(A) bit će priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta *VFR Komunikacija*.
- 3.4. Podnositelju zahtjeva za ATPL(H), koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) bit će priznati zahtjevi teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:
- Zračno pravo,
 - Načela letenja (Helikopter),
 - VFR komunikacija.
- 3.5. Podnositelju zahtjeva za ATPL(A) koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za IR(A) bit će priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz predmeta *IFR Komunikacija*.
- 3.6. Podnositelju zahtjeva za ATPL(H), koji je uspješno položio ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) bit će priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:
- Načela letenja (Helikopter),
 - VFR komunikacija.
4. **IR**
- 4.1. Podnositelju zahtjeva za IR koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za CPL u istoj kategoriji zrakoplova bit će priznati zahtjevi za teorijsko znanje iz sljedećih predmeta:
- Ljudska izvedba,
 - Meteorologija.
- 4.2. Podnositelj zahtjeva za IR(H) koji je uspješno položio odgovarajuće ispite iz teorijskog znanja za ATPL(H) VFR mora uspješno položiti ispite iz teorijskog znanja za sljedeće predmete:
- Zračno pravo,
 - Planiranje leta i Nadzor leta,
 - Radio navigacija,
 - IFR komunikacija.
-

Razine ovlaštenja iz znanja jezika – Stručna, napredna i operativna razina

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

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

Dodatak 3.

Tečajevi osposobljavanja za stjecanje CPL-a i ATPL-a

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

A. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — avioni

OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(A);
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje; i
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(A) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj ATP(A) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.
7. MCC tečaj mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih ATPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 195 sati, podnositelj zahtjeva mora imati najmanje:
 - (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju;
 - (b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet u avionu kao učenik PIC (SPIC). Instrumentalni nalet u avionu kao SPIC smatrat će se kao PIC nalet, do maksimalno 20 sati.
 - (c) 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
 - (d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja sa zaustavljanjem; i

(e) 115 sati instrumentalnog naleta koji sadrži, najmanje:

1. 20 sati kao SPIC;
2. 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na FFS-u ili FNTP-u II;
3. 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
 - i. 25 sati može biti instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT I, ili
 - ii. 40 sati može biti instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

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

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

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

B. Modularni ATP tečaj osposobljavanja — Avioni

1. Podnositelji zahtjeva za ATPL(A) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju:

(a) imati najmanje PPL(A) izdan u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.; i

završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja za teorijsko znanje:

1. za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(A): 650 sati;
2. za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A): 400 sati;
3. za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(A): 500 sati;
4. za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(A) i IR(A): 250 sati.

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

C. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Avioni

OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(A) i IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim jednomotornim ili višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(A)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. U slučaju da je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznati će mu se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A) i do razine znanja potrebne za IR; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(A) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A)/IR teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) i IR daju.

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 40 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 180 sati, podnositelj zahtjeva moraju imati najmanje:

(a) 80 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;

(b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet i instrumentalni nalet u avionu koji može biti odrađen kao SPIC. Instrumentalni nalet u avionu kao SPIC smatrat će se kao PIC nalet, do maksimalno 20 sati.

(c) 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i

(e) 100 sati instrumentalnog letenja koji sadrže najmanje:

1. 20 sati kao SPIC; i

2. 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:

i. 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili

ii. 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u II, FTD-u 2 or FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

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

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

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSABLJENOSTI

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

D. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Avioni

OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(A).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(A) ili PPL(H), priznat će se 50 % sati koje je naletio prije početka osposobljavanja, i to do maksimalno 40 sati letačkog iskustva, ili 45 sati ako podnositelj zahtjeva ima ovlaštenje za noćno letenje za avion, od čega najviše do 20 sati može biti nalet osposobljavanja s instruktorom.

4. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A); i
- (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

5. Podnositelj zahtjeva koji nije zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(A) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(A) tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelj zahtjeva moraju imati najmanje:

- (a) 80 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- (b) 70 sati kao PIC;
- (c) 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
- (e) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, FTD-u 2 ili FFS-u. Za podnositelja zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, smatrat će se da ima najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;
- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

E. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Avioni

OPĆENITO

- 1. Cilj modularnog CPL(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(A) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(A).
- 2. Prije pohađanja modularnog CPL(A) tečaja osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora biti imatelj PPL(A) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.
- 3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) imati 150 sati naleta na avionu;
 - (b) udovoljiti preduvjetima za stjecanje ovlaštenja za klasu ili tip za višemotorne avione u skladu s poddijelom H, ako će se višemotorni avion koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
- 4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(A) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.

5. Tečaj mora sadržavati:

(a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(A); i

(b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(A) daje.

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

8. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, uključujući 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na BITD-u, FNPT-u I ili II, na FTD-u 2 ili na FFS-u.

9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlaštenje, priznat će se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlaštenje, priznat će se najviše do 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega će najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje biti provedeno na avionu. Za podnositelja zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, smatrat će se da ima najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje.

10. (a) Podnositelji zahtjeva koji imaju valjani IR moraju imati 15 sati letačkog osposobljavanja za vizualno letenje s instruktorom.

(b) Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za avion moraju dodatno imati najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem.

11. Najmanje 5 sati letačkog osposobljavanja mora se izvesti na avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

ISKUSTVO

12. Podnositelj zahtjeva za stjecanje CPL(A) mora imati najmanje 200 sati naleta na avionu, uključujući najmanje:

(a) 100 sati kao PIC, od čega 20 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;

(b) 5 sati naleta na avionu mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i

(c) 10 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalno letenje na uređaju na FNPT-u I, ili FNPT-u II ili FFS-u. Podnositelju zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznat će se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;

(d) 6 sati naleta mora biti izvedeno na višemotornom avionu.

(e) PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 200 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

i. 30 sati na helikopteru, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(H); ili

ii. 100 sati na helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(H); ili

iii. 30 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili

iv. 30 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(As); ili

v. 60 sati na zračnim brodovima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

F. Integrirani ATP/IR tečaj osposobljavanja — Helikopteri

OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(H)/IR tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje, ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:

- (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
- (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.

4. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(H) i do razine znanja za IR;
- (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje; i
- (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.

5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H)/IR tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj ATP(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja.
7. MCC tečaj mora sadržavati najmanje 25 sati osposobljavanja za teorijsko znanje i vježbi.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

8. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih ATPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka. Unutar ukupnih 195 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- (a) 140 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:

1. 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje može uključivati:

- i. 30 sati na helikopteru FFS, razine C/D; ili
- ii. 25 sati na FTD-u 2, 3; ili
- iii. 20 sati na helikopteru FNPT-u II/III; ili
- iv. 20 sati na avionu ili TMG-u;

2. 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati:

- i. najviše do 20 sati na helikopteru FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT-u II/III; ili
- ii. 10 sati najmanje na helikopteru FNPT-u 1 ili na avionu;

3. 15 sati MCC-a, koji se mogu izvesti na helikopteru FFS-u ili helikopteru FTD-u 2, 3(MCC) ili FNPT-u II/III(MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (e) 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom sadržavajući:
 - i. 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - ii. 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

G. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — Helikopteri

OPĆENITO

1. Cilj integriranog ATP(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota u višepilotnim višemotornim helikopterima s ograničenjem na VFR privilegije u komercijalnom zračnom prijevozu i stjecanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani ATP(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(H);
 - (b) osposobljavanje za vizualno i osnovno instrumentalno letenje; i
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim helikopterima.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(H) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj ATP(H) osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 650 sati osposobljavanja.
7. MCC tečaj mora sadržavati najmanje 20 sati vježbi za osposobljavanje za teorijsko znanje.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSoblJAVANJE

9. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 150 sati, uključujući sve testove napretka. Unutar ukupnih 150 sati, podnositelj zahtjeva moraju završiti najmanje:

- (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:

- i. 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje može uključivati:

1. 30 sati na helikopteru FFS razine C/D; ili
2. 25 sati na helikopteru FTD 2, 3; ili
3. 20 sati na helikopteru FNPT II/III; ili
4. 20 sati na avionu ili TMG-u;

- ii. 10 sati osnovnog osposobljavanja za instrumentalno letenje može uključivati 5 sati na najmanje helikopteru FNPT I ili na avionu;

- iii. 10 sati MCC-a, koji se mogu izvesti na helikopteru: helikopteru FFS-u ili FTD-u 2, 3(MCC) ili FNPT-u II/III(MCC).

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 50 sati rutnog letenja, uključujući najmanje 10 sati rutnog letenja kao SPIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISPITI PRAKTIČNE OSPOSoblJENOSTI

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

H. Modularni ATP tečaj osposobljavanja — Helikopteri

1. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H) koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju imati najmanje PPL(H) i završiti najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja unutar razdoblja od 18 mjeseci:

- (a) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H) izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.: 550 sati;
- (b) podnositelji zahtjeva koji imaju CPL(H): 300 sati.

2. Podnositelji zahtjeva za ATPL(H)/IR koji završe osposobljavanje za teorijsko znanje na modularnom tečaju moraju imati najmanje PPL(H) i imati završen najmanje sljedeći broj sati osposobljavanja:

- (a) za podnositelje zahtjeva koji imaju PPL(H): 650 sati;
- (b) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H): 400 sati;
- (c) za podnositelje zahtjeva koji imaju IR(H): 500 sati;
- (d) za podnositelje zahtjeva koji imaju CPL(H) i IR(H): 250 sati.

I. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Helikopteri**II. OPĆENITO**

1. Cilj integriranog CPL(H)/IR tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na jednopilotnim višemotornim helikopterima i stjecanje CPL(H)/IR na višemotornim helikopterima.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H) i do razine znanja za IR, i prvo stjecanje ovlaštenja za tip višemotornog helikoptera; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H)/IR tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Tečaj CPL(H)/IR osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(H) i IR daju.

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 180 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 180 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 125 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - i. 75 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati:
 1. 30 sati na helikopter FFS-u razine C/D; ili
 2. 25 sati na helikopter FTD-u 2,3; ili
 3. 20 sati na helikopter FNPT-u II/III; ili
 4. 20 sati na avionu ili TMG-u;
 - ii. 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:
 1. do 20 sati na helikopter FFS-u ili FTD-u 2,3, ili FNPT-u II, III; ili
 2. 10 sati na najmanje helikopter FNPT-u I ili na avionu.
 - Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.
 - (b) 55 sati kao PIC, od čega 40 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;

- (c) 10 sati rutnog letenja s instruktorom;
- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (f) 50 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom sadržavajući:
 - i. 10 sati osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - ii. 40 sati IR osposobljavanja, koji uključuje najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

J. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Helikopteri

OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(H).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji. Podnositelju zahtjeva koji je imatelj PPL(H), priznati će se 50 % sati određenog iskustva, i to do maksimalno:
 - (a) 40 sati, od čega najviše do 20 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 50 sati, od čega najviše do 25 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako ima ovlaštenje za noćno letenje za helikopter.
4. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.
5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL(H) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(A) tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 135 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar 135 sati ukupno, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:
 - (a) 85 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega:
 - i. do 75 sati može biti osposobljavanje za vizualno letenje, i može uključivati:
 1. 30 sati na helikopteru FFS razine C/D; ili

2. 25 sati na helikopter FTD-u 2,3; ili
 3. 20 sati na helikopter FNPT-u II/III; ili
 4. 20 sati na avionu ili TMG-u;
- ii. do 10 sati može biti osposobljavanje za instrumentalno letenje, i može uključivati 5 sati na najmanje FNPT-u I helikoptera ili na avionu.

Ako je helikopter koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a helikoptera koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno vremenom određenim za FNPT II/III helikoptera.

- (b) 50 sati kao PIC, od čega 35 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 10 sati rutnog letenja s instruktorom;
- (d) 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (e) 5 sati naleta na helikopterima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na helikopteru.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

K. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Helikopteri

OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(H) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(H).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(H) tečaja osposobljavanja, kandidat mora biti imatelj PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji
3. Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelj zahtjeva mora:
 - (a) završiti 155 sati naleta kao pilot na helikopterima, uključujući 50 sati kao PIC od čega 10 sati mora biti rutno navigacijsko letenje;
 - (b) udovoljavati zahtjevima FCL.725 i FCL.720.H ako će se višemotorni helikopter koristiti za ispit praktične osposobljenosti.
4. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(H); i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(H) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

8. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju obaviti najmanje 30 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, od čega:
- (a) 20 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na helikopter FFS-u ili FTD-u 2, 3 ili FNPT-u II, III; i
 - (b) 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje helikopter FTD-u 1 ili FNPT-u I ili avionu.
9. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(H) ovlaštenje, u potpunosti će se priznati nalet koji su stekli u svrhu osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju valjano IR(A) ovlaštenje, moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na helikopteru.
10. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za helikopter moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

11. Podnositelj zahtjeva za CPL(H) mora završiti najmanje 185 sati naleta, uključujući 50 sati kao PIC, od čega 10 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 185 km (100 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja.

PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

- (a) 20 sati na avionima, ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(A); ili
- (b) 50 sati na avionima, ako je podnositelj zahtjeva imatelj CPL(A); ili
- (c) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
- (d) 20 sati na zračnim brodovima, ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(As); ili
- (e) 50 sati na zračnim brodovima, ako je podnositelj zahtjeva imatelj CPL(As).

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

L. Integrirani CPL/IR tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi

OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(As)/IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove na zračnim brodovima i stjecanje CPL(As)/IR.
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As)/IR tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.
3. Podnositelju zahtjeva se može dopustiti da započne osposobljavanje ili kao početnik, ili kao imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji U slučaju da je podnositelj zahtjeva imatelj PPL(As), PPL(A) ili PPL(H) priznati će mu se najviše do:
- (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
 - (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako je podnositelj zahtjeva imatelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.
4. Tečaj mora sadržavati:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As) i do razine znanja potrebne za IR; i prvo ovlaštenje za tip za zračni brod; i
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL/IR(As) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. CPL(As)/IR teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 500 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

7. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) i IR daju.

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 80 sati uključujući sve testove napretka. Unutar 80 sati, podnositelj zahtjeva moraju završiti najmanje:

- (a) 60 sati osposobljavanje s instruktorom, od čega:

- i. 30 sati osposobljavanje za vizualno letenje, koji mogu uključivati:

1. 12 sati na FFS-u zračnog broda; ili
2. 10 sati na FTD-u zračnog broda; ili
3. 8 sati na FNPT-u II/III zračnog broda; ili
4. 8 sati na avionu, helikopteru ili TMG-u;

- ii. 30 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje koji mogu uključivati:

1. do 12 sati na FFS-u ili FTD-u ili FNPT-u II, III zračnog broda; ili
2. 6 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I zračnog broda ili na avionu.

Ako je zračni brod koji se koristio za letačko osposobljavanje različitog tipa od FFS-a koji se koristio za osposobljavanje za vizualno letenje, maksimalno priznavanje će biti ograničeno na 8 sati.

- (b) 20 sati kao PIC, od čega 5 sati može biti kao SPIC. Mora se obaviti najmanje 14 samostalnih sati letenja danju i 1 samostalni sat letenja noću;
- (c) 5 sat rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na određenoj aerodromu;
- (d) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova noću. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (e) 30 sati instrumentalnog naleta s instruktorom sadržavajući:
- i. 10 sati naleta osposobljavanja za osnovno instrumentalno letenje; i
 - ii. 20 sati IR osposobljavanja, koje mora uključivati najmanje 10 sati na višemotornom IFR certificiranom zračnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSABLJENOSTI

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

M. Integrirani CPL tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi

OPĆENITO

1. Cilj integriranog CPL(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(As).
2. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani CPL(As) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO.

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

- (a) 10 sati, od čega do 5 sati može biti osposobljavanje s instruktorom; ili
- (b) 15 sati, od čega najviše do 7 sati može biti osposobljavanje s instruktorom, ako je podnositelj zahtjeva imatelj ovlaštenja za noćno letenje za zračni brod.

4. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As); i
- (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

5. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno zadovoljio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni CPL (As) tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

6. Odobreni CPL(As) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 350 sati osposobljavanja ili 200 sati ako je podnositelj zahtjeva imatelj PPL.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

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

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 50 sati, uključujući sve testove napretka, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 50 sati, podnositelji zahtjeva moraju završiti najmanje:

- (a) 30 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- (b) 20 sati kao PIC;
- (c) 5 sati rutnog letenja s instruktorom;
- (d) 5 sat rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutni navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM) tijekom kojeg se moraju obaviti 2 slijetanja s zaustavljanjem na određišnom aerodromu;
- (e) 5 sati naleta na zračnim brodovima mora se obaviti noću sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih krugova noću. Svaki krug mora uključivati polijetanje i slijetanje;
- (f) 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom, uključujući najmanje 5 sati na zračnom brodu.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSABLJENOSTI

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

N. Modularni CPL tečaj osposobljavanja — Zračni brodovi

OPĆENITO

1. Cilj modularnog CPL(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti imatelje PPL(As) do razine stručnosti koja im je potrebna za stjecanje CPL(As).
2. Prije pohađanja modularnog CPL(As) tečaja osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora:
- (a) biti imatelj PPL(As) izdanog u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
 - (b) imati završenih 200 sati naleta kao pilot zračnih brodova, uključujući 100 sati kao PIC, od čega 50 sati mora biti rutno navigacijsko letenje.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni CPL(As) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja kako je organizirao ATO. Osposobljavanju za teorijsko znanje može se pristupiti u ATO-u koji provodi samo osposobljavanje za teorijsko znanje.

4. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za CPL(As); i
- (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

5. Odobreni CPL(As) teorijski tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 250 sati osposobljavanja.

POLAGANJE ISPITA IZ TEORIJSKOG ZNANJA

6. Podnositelj zahtjeva mora dokazati razinu znanja koja odgovara privilegijama što mu ih CPL(As) daje.

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Podnositelji zahtjeva bez IR-a moraju završiti najmanje 20 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom, od čega:

10 sati osposobljavanja za vizualno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na FFS-u ili FTD-u 2,3 ili FNPT II, III zračnog broda; i

10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje, koji mogu uključivati 5 sati na najmanje FTD-u 1 ili FNPT-u I zračnog broda ili na avionu.

8. Podnositeljima zahtjeva koji imaju valjano IR(As) ovlaštenje, priznat će se u potpunosti nalet osposobljavanja za instrumentalno letenje s instruktorom. Podnositelji zahtjeva koji imaju valjano IR ovlaštenje u drugim kategorijama zrakoplova moraju završiti najmanje 5 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje na zračnom brodu.

9. Podnositelji zahtjeva koji nemaju ovlaštenje za noćno letenje za zračni brod moraju dodatno završiti najmanje 5 sati naleta letačkog osposobljavanja za noćno letenje koje sadrži 3 sata osposobljavanja s instruktorom, uključujući najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih školskih krugova po noći. Svaki školski krug mora uključivati polijetanje i slijetanje.

ISKUSTVO

10. Podnositelji zahtjeva za CPL(As) moraju imati završenih najmanje 250 sati naleta na zračnim brodovima, uključujući 125 sati kao PIC, od čega 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 90 km (50 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s zaustavljanjem na određenoj aerodromu.

PIC sati za druge kategorije zrakoplova mogu se uračunati u 185 sati naleta, u sljedećim slučajevima:

- (a) 30 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima PPL(A) ili PPL(H); ili
- (b) 60 sati na avionima ili helikopterima, ako podnositelj zahtjeva ima CPL(A) ili CPL(H); ili
- (c) 10 sati na TMG-ovima ili jedrilicama; ili
- (d) 10 sati na balonima.

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

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

Dodatak 4.

Ispit praktične osposobljenosti za stjecanje CPL-a**A. Općenito**

1. Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za CPL mora završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.
2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve odgovarajuće sekcije ispita praktične osposobljenosti. Ako bilo koji dio sekcije nije uspješno položen, smatrati će se da ta sekcija nije uspješno položena. Neuspjeh u više od jedne sekcije zahtijevat će da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio samo jednu odjeljak mora ponoviti samo neuspješno položenu odjeljak. Neuspjeh u bilo kojoj sekciji tijekom ponovljene provjere, uključujući one sekcije koje su uspješno položene u prethodnom pokušaju, zahtijevat će da podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijelu provjeru. Sve odgovarajuće sekcije provjere praktične osposobljenosti moraju se završiti unutar 6 mjeseci. Neuspjeh da se postigne uspješan prolaz u svim odgovarajućim sekcijama provjere u dva pokušaja zahtijevat će dodatno osposobljavanje.
3. Dodatno osposobljavanje može se zahtijevati nakon bilo kojeg neuspješno položene ispita praktične osposobljenosti.

PROVOĐENJE ISPITA

4. Ako podnositelj zahtjeva izabere da se ispit praktične osposobljenosti prekine zbog razloga koje ispitivač u letu (FE) smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva mora ponoviti cijeli ispit. Ako je provjera prekinuta zbog razloga koje FE smatra opravdanim, na dodatnom letu moraju se provesti/ispitati samo one sekcije koje nisu završene.
5. Na diskreciju FE-a, podnositelj zahtjeva može ponoviti jednom bilo koji manevar ili proceduru provjere. FE može prekinuti provjeru u bilo kojoj fazi ako smatra da pokazane letačke vještine/sposobnosti podnositelja zahtjeva zahtijevaju ponavljanje cijele provjere.
6. Od podnositelja zahtjeva se mora zahtijevati da leti zrakoplovom s pozicije s koje je moguće obaviti PIC dužnosti i da obavi provjeru kao da drugi član posade nije prisutan. Odgovornost za let se preuzima u skladu s nacionalnim propisima.
7. Podnositelj zahtjeva mora ukazati FE-u koje je provjere i dužnosti obavio, uključujući identifikaciju radio navigacijskih sredstava. Provjere moraju biti završene u skladu s listom provjere zrakoplova na kojem se ispit održava. Tijekom prijetne pripreme za ispit, podnositelj zahtjeva je obavezan odrediti postavke snage i brzine. Performanse za polijetanje, prilaz i slijetanje moraju biti izračunate od strane podnositelja zahtjeva u skladu s operativnim priručnikom ili priručnikom za letenje zrakoplova koji se koristi.
8. FE neće sudjelovati u upravljanju zrakoplovom osim kada je potrebna intervencija u svrhu sigurnosti ili da se izbjegne neprihvatljivo zadržavanje/kašnjenje ostalog prometa.

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

1. Avion koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za avione koji se koriste u svrhu osposobljavanja, i mora biti certificiran za prijevoz najmanje 4 osobe, imati elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.
2. Ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a i odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Podnositelj zahtjeva je odgovoran za planiranje leta i mora osigurati da je sva oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Trajanje leta mora biti najmanje 90 minuta.
3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnosti:
 - (a) upravljanja avionom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - (c) Ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - (d) primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 - (e) održavanja kontrole zrakoplova u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja i performansi aviona koji se koristi za ispit.

Visina

normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)

Putanja leta po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
--------------------------------	---------------

Smjer leta

normalan let	$\pm 10^\circ$
pri simuliranom otkazu motora	$\pm 15^\circ$

Brzina

polijetanje i prilaz	± 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 2(c) i (e)(iv), i cjelokupne sekcije 5 i 6 mogu biti izvedene na FNPT-u II ili na FFS-u.

Korištenje lista provjera aviona, vođenje zrakoplova, upravljanje avionom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedura sprečavanja zaleđivanja odnosno procedura odleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PREDPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET

a	Predpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže aviona, Meteorološko izvješće, NOTAM-i
b	Prijeletni pregled aviona i održavanje
c	Vožnja po tlu i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (promatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanja prema uputama ATC-a, R/T postupci

ODJELJAK 2. OPĆI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI

a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje okoline
b	Let na kritično malim brzinama uključujući prepoznavanje i vađenje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona
c	Zaokreti, uključujući zaokrete u konfiguraciji za slijetanje. Oštri okreti nagiba 45°
d	Let na kritično velikim brzinama, uključujući i prepoznavanje i izvlačenje iz spiralnog poniranja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, konfiguracija za horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta ii. Penjući i spuštajući zaokreti 10° - 30° nagiba iii. Ispravljanje aviona iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci

ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI

a	Upravljanje avionom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući postavke zrakoplova u krstarenju za dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte
c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizualno letenje)

ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE

a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, promatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnje poslije leta

ODJELJAK 5. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI

Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme uključujući izvlačenje stajnog trapa zamjenskim načinom, otkazi kočnica i elektroopreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje

ODJELJAK 6. SIMULIRANI ASIMETRIČNI LET I RELEVANTNE STAVKE ZA KLASU ILI TIP

Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.

a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Asimetrični prilaz s produžavanjem (go-around)
c	Asimetrični prilaz s slijetanjem s potpunim zaustavljanjem

d	Gašenje motora i ponovno pokretanje (engine shutdown)
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci, vođenje zrakoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip aviona, ako je primjenjivo: i. Sustavi aviona uključujući upotrebu auto-pilota ii. Sustav za održavanje pritiska (pressurisation system) iii. Upotreba sustava za odleđivanje i protiv zaleđivanja
g	Usmeno ispitivanje

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

- Helikopter koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za helikoptere koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
- Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a i sve operacije na malim visinama i lebdenje mora biti na odobrenim aerodromima/site. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 90 minuta.
- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
 - upravljanja helikopterom unutar njegovih ograničenja;
 - izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - primjenjivanja zrakoplovnog znanja; i
 - održavanja kontrole helikoptera u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevra nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

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

Visina

normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)

Putanja leta po radio sredstvu	± 10°
--------------------------------	-------

Smjer leta

normalan let	± 10°
pri simuliranom otkazu motora	± 15°

Brzina

polijetanje i prilaz	+ 5 čvorova
svi ostali režimi leta	± 10 čvorova

Zanošenje (Ground drift)

T.O. lebdenje I.G.E.	± 3 stope (ft)
----------------------	----------------

Slijetanje bez zanošenja bočno ili unatrag

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 4 mogu biti izvedeni na FNPT-u helikoptera ili na FFS-u helikoptera. Korištenje lista provjera helikoptera, vođenje zrakoplova, upravljanje helikopterom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PRIJELETNE/POSILIJELETNE PROVJERE I PROCEDURE

a	Znanje o helikopterima (npr. tehnička knjiga, gorivo, masa i ravnoteža, performanse), planiranje leta, dokumentacija, NOTAM-i, meteorologija
b	Prijeletni pregled/postupci, položaj i svrha dijelova
c	Pregled pilotske kabine, procedure pokretanja motora
d	Provjera komunikacijske i navigacijske opreme, izbor i postavljanje frekvencija
e	Prijeletne procedure, R/T postupci, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a
f	Parkiranje, gašenje motora i poslijeletne procedure

ODJELJAK 2. MANEVRI LEBDENJA, NAPREDNO UPRAVLJANJE UKLJUČUJUĆI OGRANIČENO PODRUČJE

a	Polijetanje i slijetanje (uzdizanje i slijetanje)
b	Vožnja po tlu (taksiranje), taksiranje u lebdenju
c	Stacionarno lebdenje s čeonim/bočnim/leđnim vjetrom
d	Zaokreti u stacionarnom lebdenju za 360° lijevi i desni (zaokreti u mjestu)
e	Manevri lebdenja prema naprijed, bočno i nazad
f	Simulirani otkaz motora u lebdenju
g	Brzo zaustavljanje u vjetar i niz vjetar
h	Slijetanje i polijetanje s nepripremljenih/kosih terena
i	Polijetanje (različiti profili)
j	Polijetanje s bočnim vjetrom i niz vjetar (ako je primjenjivo)
k	Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (stvarno ili simulirano)
l	Prilazi (različiti profili)
m	Polijetanje i slijetanje s ograničenom snagom
n	Autorotacije (FE će izabrati dvije od sljedećih predloženih stavki za izvođenje autorotacija - osnovna autorotacija, autorotacija brzinom najvećeg doleta, autorotacija na minimalnoj brzini, autorotacija sa zaokretom za 360°)
o	Slijetanje iz autorotacije
p	Izvođenje prinudnog slijetanja s povratom (dodavanjem) snage
q	Provjera snage, tehnika nadzora, tehnika prilaza i odleta

ODJELJAK 3. NAVIGACIJA – PROCEDURE NA RUTI

a	Navigacija i orijentacija na različitim visinama, čitanje karata
b	Održavanje visine, brzine i smjera leta, opažanje prostora letenja, podešavanje visinomjera
c	Praćenje leta, navigacijski plan leta, kontrola potrošnje goriva, dolet s preostalom količinom goriva, ETA, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje, praćenje instrumenata
d	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta

e	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a i pridržavanje pravila itd.

ODJELJAK 4. PROCEDURE U LETU I MANEVRI SAMO PO INSTRUMENTIMA

a	Horizontalni let, kontrola pravca, visine, brzine
b	Standardni horizontalni zaokreti s nagibom do 30° u zadane smjerove, lijevi i desni za 180° do 360°
c	Penjući i spuštajući zaokreti, uključujući standardne zaokrete u zadane smjerove
d	Povratak iz nepravilnih položaja
e	Zaokreti s nagibom od 30°, sa skretanjem za 90° lijevo i desno

ODJELJAK 5. NEREDOVNI I POSTUPCI U OPASNOSTI (SIMULIRANO GDJE JE MOGUĆE)

Primjedba (1) Kada se ispit provodi na višemotornom helikopteru vježba simuliranog otkaza motora, uključujući prilaz i slijetanje s jednim motorom, moraju biti uključeni u provjeru.

Primjedba (2) FE će odabrati četiri stavke od sljedećih:

a	Kvarovi motora, uključujući kvarove uređaja za automatsko doziranje goriva (governor), zaleđivanje raplinjača i motora, uljnih sistema, ako je primjenjivo
b	Kvarovi sustava goriva
c	Kvarovi električnog sustava
d	Kvarovi hidrauličnog sustava, uključujući prilaz i slijetanje bez hidraulike, ako je primjenjivo
e	Kvar glavnog rotora i/ili repnog rotora (samo na FFS-u ili kroz diskusiju)
f	Vježbe za slučaj požara, uključujući kontrolu i otklanjanje dima, ako je primjenjivo
g	Druge nestandardne i procedure u opasnosti, kao što su opisane u odgovarajućem letačkom priručniku, uključujući za višemotorne helikoptere: Simulirani otkaz motora u polijetanju: Prekinuto polijetanje na ili prije TDP ili sigurno prinudno slijetanje na ili prije DPATO, ubrzo nakon TDP ili DPATO Slijetanje sa simuliranim otkazom motora: Slijetanje ili produžavanje nakon otkaza motora prije LDP ili DPBL, nakon LDP ili sigurno prinudno slijetanje nakon DPBL

D. Sadržaj ispita praktične osposobljenosti za stjecanje CPL — Zračni brodovi

1. Zračni brod koji se koristi za ispit praktične osposobljenosti mora udovoljavati zahtjevima za zračne brodove koji se koriste u svrhu osposobljavanja.
2. Područje i ruta koja će se odletjeti mora biti izabrana od FE-a. Rute koje se koriste za odjeljak 3 mogu završiti na aerodromu polaska ili na drugom aerodromu i jedno odredište mora biti kontrolirani aerodrom. Ispit praktične osposobljenosti može se provesti u 2 leta. Ukupno trajanje leta/-ova mora biti najmanje 60 minuta.
3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost:
 - (a) upravljanja zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvođenja svih manevara s mirnoćom i preciznošću;
 - (c) Ispravno donošenje odluka i vođenje zrakoplova;
 - (d) primjene zrakoplovnog znanja; i
 - (e) održavanja kontrole zračnog broda u svakom trenutku na takav način da uspješan ishod procedure ili manevara nikad nije ozbiljno doveden u pitanje.

ODSTUPANJA TIJEKOM ISPITA U LETU

4. Moraju se primjenjivati sljedeća ograničenja, uz dopuštena odstupanja radi turbulentne atmosfere, kvalitete upravljanja, i performansi zračnog broda koji se koristi za ispit.

Visina

normalan let	± 100 stopa (ft)
pri simuliranom otkazu motora	± 150 stopa (ft)

Putanja leta po radio sredstvu $\pm 10^\circ$

Smjer leta

normalan let	$\pm 10^\circ$
pri simuliranom otkazu motora	$\pm 15^\circ$

SADRŽAJ ISPITA

5. Dijelovi sekcije 5 i 6 mogu biti izvedeni na FNPT-u zračnog broda ili na FFS-u zračnog broda. Korištenje lista provjera, vođenje zrakoplova, upravljanje zračnim brodom korištenjem vanjskih vizualnih referenci, procedure sprečavanja zaleđivanja i upravljanja greškama primjenjuju se u svim sekcijama.

ODJELJAK 1. PREDPOLETNE OPERACIJE (POSTUPCI) I ODLET

a	Predpoletne operacije; uključujući: Planiranje leta, Dokumentacija, Proračun mase i ravnoteže, Meteorološko izvješće, NOTAM-i
b	Prijeletni pregled zračnog broda i održavanje
c	Procedura odveza zračnog broda, upravljanje na zemlji i polijetanje
d	Provjere performansi nakon polijetanja i podešavanje (trim)
e	Operacije u zoni aerodroma i u školskom krugu
f	Procedura odleta, podešavanje visinomjera i sprečavanje sudara (promatranje)
g	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci

ODJELJAK 2. OPĆI ZRAKOPLOVNI POSTUPCI

a	Upravljanje zračnim brodom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uključujući pravolinijski, horizontalni, penjući i spuštajući let te promatranje okoline
b	Let na visini pritiska
c	Zaokreti
d	Strma snižavanja i penjanja
e	Let isključivo po instrumentima, uključujući: i. Horizontalni let, kontrola smjera, visine i brzine leta ii. Penjući i spuštajući zaokreti iii. Ispravljanje iz neuobičajenih položaja iv. Upotreba ograničenog broja instrumenata
f	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci

ODJELJAK 3. POSTUPCI NA RUTI

a	Upravljanje zračnim brodom prema vanjskim vizualnim orijentirima, uzimajući u obzir dolet/izdržljivost
b	Orijentacija, čitanje karte

c	Visina, brzina, kontrola smjera aviona, promatranje
d	Podešavanje visinomjera, održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Nadgledanje tijeka leta, dnevnik letenja, potrošnja goriva, procjena odstupanja od zadane linije puta i ispravljanje
f	Promatranje meteoroloških uvjeta, procjena razvoja meteorološke situacije, planiranje promjene plana leta
g	Let po zadanoj liniji puta, određivanje položaja (NDB,VOR), identifikacija sredstava (letenje po instrumentima), primjena promijenjenog plana leta na alternativni aerodrom (vizualno letenje)

ODJELJAK 4. PRILAZ I SLIJETANJE

a	Postupci prilaza, postavljanje visinomjera, provjere, promatranje
b	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
c	Produžavanje s male visine
d	Normalno slijetanje, slijetanje s bočnim vjetrom (u pogodnim uvjetima)
e	Slijetanje na kratku stazu
f	Prilaz i slijetanje bez snage (jednomotorni avioni samo)
g	Slijetanje bez upotrebe zakrilaca
h	Radnje poslije leta

ODJELJAK 5. IZVANREDNI POSTUPCI I POSTUPCI U SLUČAJU OPASNOSTI

Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja (na sigurnoj visini), vježba za slučaj požara
b	Otkazi opreme
c	Prisilno slijetanje (simulirano)
d	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci
e	Usmeno ispitivanje

ODJELJAK 6. BITNE STAVKE ZA POJEDINU KLASU/TIP

Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.

a	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini ako se ne izvodi na FFS)
b	Prilaz i produžavanje (go around) s otkazanim motorom(ima)
c	Prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem s otkazanim motorom(ima)
d	Nepravilnosti u radu/otkazi u sistemu održavanja pritiska
e	Održavanje radio veze (komunikacije) i postupanje prema uputama ATC-a, R/T postupci, vođenje zrakoplova
f	Kako je odredio FE, bilo koja bitna stavka ispita praktične osposobljenosti za klasu/tip, ako je primjenjivo: i. sistemi zračnog broda ii. upravljane sistem za održavanje pritiska
g	Usmeno ispitivanje

Dodatak 5.

Integrirani MPL tečaj osposobljavanja

OPĆENITO

1. Cilj integriranog MPL tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti koja im je potrebna kako bi mogli obavljati poslove kopilota na višemotornim višepilotnim mlaznim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u VFR i IFR uvjetima i stjecanje MPL.
2. Integrirani MPL tečaj osposobljavanja odobrit će se samo ATO-u koji je dio operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji je ishodio odobrenje u skladu s dijelom MS i primjenjivim zahtjevima letačkih operacija ili ATO-u koji ima poseban sporazum s takvim operatorom. Dozvola/odobrenje mora biti ograničeno na tog posebnog operatora sve do kraja završetka operatorovog tečaja osposobljavanja za prijelaz na novi tip zrakoplova.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati integrirani MPL tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom tečaju osposobljavanja u ATO-u. Osposobljavanje će biti temeljeno na
4. Osposobljavanje se može dopustiti samo podnositeljima zahtjeva koji su početnici.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do razine znanja potrebne za ATPL(A);
 - (b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje;
 - (c) osposobljavanje za MCC za rad na višepilotnim avionima; i
 - (d) osposobljavanje za ovlaštenje za tip.
6. Podnositelj zahtjeva koji nije uspješno položio ili nije u mogućnosti završiti cjelokupni MPL tečaj može zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako je ispunio primjenjive zahtjeve.

TEORIJSKO ZNANJE

7. Odobreni MPL tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati najmanje 750 sati osposobljavanja do razine teorijskog znanja za ATPL(A), kao i broj sati koji su potrebni za teorijsko osposobljavanje za relevantno ovlaštenje za tip, u skladu s poddijelom H.

LETAČKO OSPOSOLJAVANJE

8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, komponiranih kao sati PF i PNF, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće 4 faze osposobljavanja:
 - (a) Faza 1 – Temeljne letačke vještine

Posebno osnovno osposobljavanje za jednopilotni avion.
 - (b) Faza 2 – Osnovna

Uvođenje višočlanih operacija i instrumentalnog leta.
 - (c) Faza 3 – Prijelazna

Primjena višočlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su certificirani kao avioni visokih performansi u skladu s dijelom 21.
 - (d) Faza 4 – Napredna

Osposobljavanje za ovlaštenje za tip u kompanijskom okruženju.

Letačko iskustvo u stvarnom letu mora uključivati sve zahtjeve iskustva poddijela H, osposobljavanje *upset recovery*, letenje noću, letenje samo isključivo prema instrumentima i iskustvo potrebno za postizanje relevantnog vođenja zrakoplova.

MCC zahtjevi moraju biti uklopljeni u relevantne faze iznad.

Osposobljavanje u asimetričnom letu mora se obaviti na avionu ili na FFS-u.

9. Svaka faza osposobljavanja u programu letačkog osposobljavanja mora biti sastavljena i od utvrđivanja znanja i od segmenata praktičnog osposobljavanja.
10. Tečaj osposobljavanja mora uključivati proces kontinuirane procjene programa osposobljavanja i kontinuiranu procjenu učenika koji slijede spomenuti program. Procjena mora osigurati:
 - (a) da su kompetencije i povezana procjena relevantni poslu kopilota u višočlanim operacijama aviona; i
 - (b) da učenici steknu potrebne kompetencije progresivno i na zadovoljavajući način.
11. Tečaj osposobljavanja mora uključivati najmanje 12 polijetanja i slijetanja kako bi se osigurala sposobnost. Navedena polijetanja i slijetanja moraju se obaviti pod nadzorom instruktora u avionu za koji se stječe ovlaštenje za tip.

RAZINA PROCJENE

12. Podnositelj zahtjeva za MPL mora dokazati uspješnost u svih 9 jedinica sposobnosti kako je naznačeno u stavku 13 ispod, na naprednoj razini sposobnosti koja je potrebna za obavljanje poslova i interakciju/međudjelovanje kao kopilot u mlazno pogonjenom višepilotnom avionu, u vizualnim i instrumentalnim uvjetima. Procjena mora potvrditi da je kontrola nad avionom ili situacijom održana svo vrijeme, kako bi se osigurao uspješan ishod procedure ili manevra. Podnositelj zahtjeva mora dosljedno dokazati znanje, sposobnosti i stavove koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija na primjenjivom tipu aviona, u skladu s MPL kriterijima uspješnosti.

JEDINICE SPOSOBNOSTI

13. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost u sljedećih 9 jedinica sposobnosti:
 1. primjenjivanje elemenata ljudskih mogućnosti, uključujući elemente upravljanja greškama;
 2. izvođenje operacija na avionu dok je avion na zemlji;
 3. izvođenje polijetanja;
 4. izvođenje penjanja;
 5. izvođenje krstarenja;
 6. izvođenje snižavanja;
 7. izvođenje prilaza;
 8. izvođenje slijetanja; i
 9. izvođenje poslova nakon slijetanja i nakon leta aviona.

SIMULIRANI LET

14. Minimalni zahtjevi za FSTD-ove:

- (a) Faza 1 – Temeljne letačke vještine

E-osposobljavanje i uređaji za provođenje dijela zadataka odobreni od nadležnog tijela koji imaju sljedeće karakteristike:

- uključuju dodatnu opremu koja nije uobičajeno vezana sa stolnim računalima, poput funkcionalnih replika komanda potiska (throttle quadrant), palica za upravljanje (side-stick controller); ili FMS tipkovnica, i
- uključujući psihomotorne aktivnosti s odgovarajućom primjenom sile i vremenom mjerenja reakcije.

(b) Faza 2 – Osnovna

FNPT II MCC koji predstavlja generički višemotorni mlazno pogonjen avion.

(c) Faza 3 – Prijelazna

FSTD koji predstavlja višemotorni mlazno pogonjen avion za čije upravljanje je potreban i kopilot i kvalificiran za standard adekvatan razini B, koji dodatno uključuje:

- vizualni sustav kokpita za dan/sumrak/noć s minimalnim usporednim vidnim poljem koje pruža svakom pilotu 180 stupnjeva vodoravne i 40 stupnjeva okomite vidljivosti; i
- simulaciju ATC okruženja.

(d) Faza 4 – Napredna

FFS koji je potpuno ekvivalentan razini D ili razini C s poboljšanim vizualnim sustavom za dan, uključujući simulaciju ATC okruženja.

Dodatak 6.

Modularni tečajevi osposobljavanja za IR**A. Modularni IR(A) - tečaj osposobljavanja**

OPĆENITO

1. Cilj modularnog IR(A) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje avionom u IFR-u i u IMC uvjetima. Tečaj se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:

- (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, Podnositelj zahtjeva se mora izdati certifikat o završetku osposobljavanja.

- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(A), 40 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na jednomotornom avionu ili 45 sati instrumentalnog naleta s instruktorom na višemotornom avionu, i tečaj teorijskog znanja za IR(A).

2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(A) tečaj osposobljavanja mora biti imatelj PPL(A) ili CPL(A), koja uključuje privilegije za letenje noću. Podnositelj zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije imatelj CPL(A), mora biti imatelj certifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.

ATO mora osigurati da je podnositelj zahtjeva za tečaj višemotornog IR(A), koji nema klasu ili tip za višemotorni avion, završio osposobljavanje za višemotorni avion kako je navedeno u poddijelu H prije započinjanja letačkog osposobljavanja za IR(A) tečaj.

3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(A) tečaja osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja ATO mora osigurati sposobnost podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježanje znanja.

4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.

5. Tečaj mora sadržavati:

- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;

- (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSABLJAVANJE

7. Jednomotorni IR(A) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega najviše do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili najviše do 35 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u može biti izvedeno na FNPT-u I.
8. Višemotorni IR(A) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega najviše do 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili najviše do 40 sati na FFS-u ili FNPT-u II. Najviše 10 sati od instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II ili FFS-u može biti izvedeno na FNPT-u I. Preostali dio osposobljavanja za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 15 sati na višemotornim avionima.
9. Imatelj jednomotornog IR(A), koji je isto imatelj višemotornog ovlaštenja za klasu ili tip, a koji želi steći višemotorni IR(A) po prvi puta, mora završiti tečaj u ATO-u koji sadržava najmanje 5 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje na višemotornim avionima, od čega 3 sata mogu biti na FFS-u ili FNPT II-u.

- 10.1. Imatelju CPL(A) ili imatelju certifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja može se umanjiti ukupan broj sati osposobljavanja zahtjevan u stavku 7 ili 8 gore za 10 sati.
- 10.2. Imatelju IR(H) može se smanjiti ukupan broj sati osposobljavanja zahtjevan u stavku 7 ili 8 gore za 10 sati.
- 10.3. Ukupno osposobljavanje za instrumentalno letenje u avionu mora biti usklađeno s stavkom 7 ili 8, kako odgovara.
11. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:
- (a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja: Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koje pokrivaju najmanje:
- osnovni instrumentalni let bez vanjskih vizualnih pomagala:
- horizontalni let
 - penjanje
 - spuštanje
 - okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju;
- instrumentalni uzorak;
- oštri zaokret;
- radionavigacija;
- ispravak neuobičajenih položaja;
- upotreba ograničenog broja instrumenata;
- prepoznavanje i vađenje iz početne faze i faze potpunog sloma uzgona;
- (b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:
- i. prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
 - ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, a najmanje za:
 - prijelaz iz vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
 - iii. manevre u letu i određene karakteristike leta;
 - iv. ako je potrebno, upravljanje višemotornim avionom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

B. Modularni IR(H) tečaj osposobljavanja

1. Cilj modularnog IR(H) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje helikopterom u IFR-u i u IMC uvjetima.
2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(H) tečaj osposobljavanja mora biti imatelj PPL(H) s ovlaštenjem za noćno letenje, ili CPL(H) ili ATPL(H). Prije započinjanja faze osposobljavanja na zrakoplovu IR(H) tečaja, podnositelj zahtjeva mora biti imatelj ovlaštenja za tip helikoptera koji će se koristiti za IR(H) ispit praktične osposobljenosti, ili imati završeno odobreno osposobljavanje za ovlaštenje za tip na tom tipu. Podnositelj zahtjeva mora imati certifikat o uspješno završenom MCC-u ako će se ispit praktične osposobljenosti provesti u višepilotnim uvjetima.
3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modularni IR(H) tečaj osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja.
4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Letačko osposobljavanje i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.
5. Tečaj mora sadržavati:
 - (a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;
 - (b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Jednomotorni IR(H) tečaj mora sadržavati najmanje 50 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega:
 - (a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I(H) ili (A). Navedenih 20 sati naleta osposobljavanja na FNPT-u I(H) ili (A) može se zamijeniti s 20 sati naleta osposobljavanja za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj tečaj; ili
 - (b) do 35 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera.Oposobljavanje za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR certificiranom helikopteru.
8. Višemotorni IR(H) tečaj mora sadržavati najmanje 55 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega:
 - (a) do 20 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I (H) ili (A). Navedenih 20 sati naleta osposobljavanja na FNPT-u I (H) ili (A) može se zamijeniti s 20 sati naleta osposobljavanja za IR(H) na avionu, koji je odobren za ovaj tečaj; ili
 - (b) do 40 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju FTD-u 2/3, FNPT-u II/III ili FFS-u helikoptera.

Oposobljavanje za instrumentalno letenje mora uključivati najmanje 10 sati na IFR certificiranom višemotornom helikopteru.

- 9.1. Imateljima ATPL(H) će se umanjiti teorijsko osposobljavanje za 50 sati.

- 9.2. Imatelju IR(A) može se umanjiti broj sati osposobljavanja za 10 sati.

10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:

- (a) prijetne postupke za IFR letove, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
- (b) postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, pokrivajući najmanje:
 - prijelaz iz vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - rutne IFR postupke,

postupke za krug čekanja,

instrumentalne prilaze do određenih minimuma,

postupke prekinutog prilaza,

slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;

(c) manevre u letu i određene karakteristike leta;

(d) ako je potrebno, upravljanje višemotornim helikopterom u gore navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na FFS-u ili FNPT-u II ili FTD-u 2/3).

C. Modularni IR(As) tečaj osposobljavanja

OPĆENITO

1. Cilj modularnog IR(As) tečaja osposobljavanja je osposobiti pilote do razine stručnosti potrebne za upravljanje zračnih brodova u IFR-u i u IMC uvjetima. Tečaj se sastoji od dva modula, koji se mogu pohađati svaki zasebno ili kombinirano:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul se sastoji od 10 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, od čega do 5 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na BITD-u, FNPT I-u ili II, ili na FFS-u. Nakon završetka modula osnovnog instrumentalnog letenja, podnositelju zahtjeva se mora izdati certifikat o završetku osposobljavanja.

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja

Ovaj modul sastoji se od preostalog dijela programa osposobljavanja za IR(As), 25 sati instrumentalnog naleta s instruktorom, i tečaja teorijskog znanja za IR(As).

2. Podnositelj zahtjeva za modularni IR(As) tečaj osposobljavanja mora biti imatelj PPL(As) s ovlaštenjem za noćno letenje ili CPL(As). Podnositelj zahtjeva za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, a koji nije imatelj CPL(As), mora biti imatelj certifikata o završenom osposobljavanju za modul osnovnog instrumentalnog letenja.

3. Podnositelj zahtjeva koji želi pohađati modul proceduralnog instrumentalnog letenja modularnog IR(As) tečaja osposobljavanja mora završiti sve faze osposobljavanja u jednom kontinuiranom odobrenom tečaju osposobljavanja. Prije započinjanja osposobljavanja za modul proceduralnog instrumentalnog letenja, ATO mora osigurati sposobnost podnositelja zahtjeva u osnovnim instrumentalnim letačkim vještinama. Ako je potrebno, mora se pristupiti osposobljavanju za osvježanje znanja.

4. Tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora se završiti unutar 18 mjeseci. Modul proceduralnog instrumentalnog letenja i ispit praktične osposobljenosti mora se završiti unutar razdoblja valjanosti uspješno položenih ispita iz teorijskog znanja.

5. Tečaj mora sadržavati:

(a) osposobljavanje za teorijsko znanje do IR razine znanja;

(b) osposobljavanje za instrumentalno letenje.

TEORIJSKO ZNANJE

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

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE

7. Modularni IR(As) tečaj osposobljavanja mora sadržavati najmanje 35 sati instrumentalnog naleta s instruktorom od čega do 15 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT-u I, ili do 20 sati na FFS-u ili FNPT II-u. Najviše do 5 sati instrumentalnog naleta na uređaju može se izvoditi na FNPT-u I.

8. Imatelj CPL(As) ili imatelj certifikata o završenom tečaju za osnovni instrumentalni letački modul može imati ukupan broj sati osposobljavanja zahtijevanog u stavku 7 umanjen za 10 sati. Ukupno letačko osposobljavanje za instrumentalno letenje mora biti usklađeno sa stavkom 7.

9. Ako je podnositelj zahtjeva imatelj IR u drugoj kategoriji zrakoplova ukupan zahtijevani broj sati letačkog osposobljavanja može se umanjiti za 10 sati na zračnim brodovima.

10. Do ispita praktične osposobljenosti za IR(A), letačko osposobljavanje mora sadržavati:

(a) Modul osnovnog instrumentalnog letenja:

Procedure i manevri za osnovni instrumentalni let koji pokrivaju najmanje:

osnovno instrumentalno letenje bez vanjskih vizualnih pomagala:

- horizontalni let,
- penjanje,
- spuštanje,
- okreti u ravnom letu, penjanju, spuštanju;

instrumentalni uzorak;

radionavigacija;

ispravak neuobičajenih položaja;

upotreba ograničenog broja instrumenata;

(b) Modul proceduralnog instrumentalnog letenja:

- i. prijetne postupke za IFR letenje, uključujući korištenje priručnika za letenje i odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu IFR plana leta;
- ii. postupke i manevre za IFR operacije pod normalnim, izvanrednim i prinudnim uvjetima leta, koje pokrivaju najmanje:
 - prijelaz iz vizualnog na instrumentalni let tijekom polijetanja,
 - standardne instrumentalne odlaske i prilaze,
 - IFR postupke na ruti,
 - postupke za krug čekanja,
 - instrumentalne prilaze do određenih minimuma,
 - postupke prekinutog prilaza,
 - slijetanja poslije instrumentalnog prilaza, uključujući niski krug;
- iii. manevre u letu i određene karakteristike leta;
- iv. ako je potrebno, upravljanje zračnim brodom u navedenim vježbama, uključujući letove isključivo po instrumentima sa simulacijom otkaza jednog motora te gašenjem motora i ponovnim pokretanjem (navedene vježbe trebaju se izvoditi na sigurnoj visini osim ako se izvode na FFS-u ili FNPT-u II).

—

Dodatak 7.

IR ispit praktične osposobljenosti

1. Podnositelj zahtjeva za IR mora biti provjeren na istom tipu ili klasi aviona na kojem je bio osposobljavan.
2. Podnositelj zahtjeva mora uspješno položiti sve relevantne sekcije provjere. Ako ne zadovolji bilo koju stavku u sekciji, smatra se da tu odjeljak nije zadovoljio. Ako podnositelj zahtjeva ne položi više od jedne sekcije, podnositelj zahtjeva će morati ponovno pristupiti polaganju cijele provjere. Podnositelj zahtjeva koji je pao samo jednu odjeljak, polagat će ponovno samo tu odjeljak. Ako kod ponovnog polaganja podnositelj zahtjeva nije položio bilo koju odjeljak, uključujući i onu koju je pao na prethodnom polaganju, Podnositelj zahtjeva će morati ponovno polagati cijelu provjeru ponovno. Sve relevantne sekcije provjere praktične osposobljenosti. Podnositelj zahtjeva sve sekcije provjere mora položiti u razdoblju od 6 mjeseci. Ako ne položi sve relevantne sekcije provjere u dva pokušaja, podnositelj zahtjeva će biti poslan na dodatno osposobljavanje.
3. Dodatno osposobljavanje može biti potrebno ako provjera nije uspješno položena. Broj polaganja provjere praktične osposobljenosti nije ograničen.

PROVOĐENJE PROVJERE

4. Provjerom se simulira stvaran let. Rutu kojom će se letjeti će odabrati ispitivač na provjeri. Važan element je sposobnost podnositelja zahtjeva da isplanira i provede let koristeći dobiveni briefing materijal. Podnositelj zahtjeva mora obaviti pripremu leta i osigurati da su sva potrebna oprema i dokumentacija za izvršenje leta u avionu. Let mora trajati najmanje 1 sat.
5. Ako podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz razloga koje ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva će ponoviti cijeli ispit praktične osposobljenosti. Ako je let prekinut iz razloga koje ispitivač smatra opravdanim, provjerit će se samo one sekcije koje nisu obavljene.
6. Prema nahođenju ispitivača, bilo koji manevar ili procedura ispita se može jednom ponoviti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ispita ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit.
7. Podnositelj zahtjeva mora upravljati zrakoplovom s pozicije gdje može obavljati sve zadaće zapovjednika zrakoplova, te će izvoditi ispit kao da nema drugih članova posade. Ispitivač neće sudjelovati niti u jednom dijelu operiranja zrakoplovom, osim ako je potrebno da intervenira u interesu sigurnosti, ili kako bi se izbjegao nepotrební zastoj ostalog prometa. Odgovornost za let se mora uskladiti s nacionalnim zakonodavstvom.
8. Visinu odluke, minimalnu visinu poniranja i točku neuspjelog prilaza će odrediti podnositelj zahtjeva i usuglasiti s ispitivačem.
9. Podnositelj zahtjeva za IR će ukazivati ispitivaču provjere i zadaće koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s odobrenim check listama za zrakoplov na kojem se provodi ispit. Tijekom predpoletne provjere, za ispit podnositelj zahtjeva mora obaviti podešavanje snage i brzine. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelj zahtjeva mora izračunati sukladno operativnom priručniku ili letačkom priručniku zrakoplova kojim se koristi.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

10. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:

upravlja zrakoplovom unutar njegovih ograničenja;

izvodi sve manevre glatko i precizno;

pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;

primjenjuje aeronautička znanja; i

Održava kontrolu zrakoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje.

11. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zrakoplova koji se koristi.

Visina

Općenito	±100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+50 stopa/-0 stopa
Minimalna visina poniranja/MAP/visine	+50 stopa/-0 stopa

Putanja

Po radio sredstvu	±5°
Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Smjer leta

Sa svim ispravnim motorima	±5°
Pri simuliranom otkazu motora	±10°

Brzina

Sa svim ispravnim motorima	±5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+10 čvorova/-5 čvorova

SADRŽAJ ISPITA

Avioni

ODJELJAK 1. — PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET

Korištenje check liste, letačke vještine, postupci protiv odleđivanja i odleđivanja itd. primjenjivi u svim odjeljcima

a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performansi, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Prepoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje
g	Prepoletni briefing. Polijetanje
h (°)	Prijelaz na instrumentalni let
i (°)	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j (°)	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 2. — OPĆE UPRAVLJANJE (°)

a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, trim
b	Penjući i ponirući zaokreti s održavanjem Rate 1 zaokreta
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja, uključujući zaokreti od 45° stupnjeva i oštri ponirući zaokreti
d (*)	Povratak iz prevlačenja u horizontalni let, penjući/ponirući zaokreti u konfiguraciju za slijetanje
e	Ograničeni panel: stabilizirajuće penjanje ili poniranje, horizontalni zaokreti at Rate 1 u dani smjer leta, vraćanje iz neuobičajenih položaja — primjenjivo samo za avion

ODJELJAK 3. — IFR POSTUPCI NA RUTI ⁽⁹⁾	
a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija predviđenog vremena dolaska (ETA) (čekanje na ruti, ako je potrebno)
f	Nadzor napretka leta, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sustavima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja, ako je potrebno simulirati
h	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 4. — PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA ⁽⁹⁾	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d ^(*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
h ^(*)	Prekinuti prilaz
i ^(*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure
ODJELJAK 5. — PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA ⁽⁹⁾	
a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d ^(*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
h ^(*)	Prekinuti prilaz
i ^(*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 6. — LET S NEOPERATIVNIM MOTOROM (samo višemotorni avioni) ^(*)

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja i tijekom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i proceduralni prekinuti prilaz s jednim neoperativnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neoperativnim motorom
d	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

(*) Može biti obavljeno u FFS, FTD 2/3 ili FNPT II

(*) Može biti obavljeno ili u odjeljku 4. ili odjeljku 5.

(*) Mora biti obavljeno samo koristeći instrumente

Helikopteri

ODJELJAK 1. — PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET

Korištenje check liste, letačke vještine, postupci protiv odleđivanja i odleđivanja itd. primjenjivi u svim sekcijama

a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Taksiranje/Zračno taksiranje u skladnosti s ATC ili instrukcijama instruktora
g	Pretpoletni briefing. Procedure i provjere
h	Prijelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta

ODJELJAK 2. — OPĆE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje avionom koristeći isključivo instrumente, uključujući:
b	Penjući i ponirući zaokreti s održavanjem Rate 1 zaokreta
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja, uključujući zaokreti od 30° stupnjeva i oštri ponirući zaokreti

ODJELJAK 3. — IFR POSTUPCI NA RUTI

a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visina i brzina, postavke snage
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sustavima
g	Procedure zaštite od zaleđivanja, ako je potrebno simulirati
h	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 4. — PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA

a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Visina, brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 5. — PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA

a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Brzina, kontrola brzine i smjera (stabilizirani prilaz)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje (*)
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 6. — ABNORMALNE PROCEDURE I PROCEDURE HITNOSTI

Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljima 1. do 5. Ispit mora biti u odnosu kontroliranja helikoptera, identifikiranja motora koji je otkazao, neposredne akcije (drilovi dodira), akcije nakon otkaza i provjere i preciznost letenja, u sljedećim situacijama:

a	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja i na/tijekom prilaza (**) (na sigurnoj visini osim ako se provodi u FFS ili FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Otkaz sustava za stabilnost leta/hidrauličnog sustava
c	Ograničeni panel
d	Autorotacija i povratak na prethodno utvrđenu brzinu
e	Precizni prilaz ručno bez flight directora (***) Precizni prilaz ručno s flight directorom (***)

(*) Provest će se u odjeljku 4. ili 5.

(**) Samo na višemotornim helikopterima

(***) Samo jedna stavka se provjerava

Zračni brodovi**ODJELJAK 1. — PREDPOLETNE OPERACIJE I ODLET**

Korištenje check liste, letačke vještine, postupci protiv odleđivanja i odleđivanja itd. primenjivi u svim sekcijama

a	Korištenje letačkog priručnika (ili slično) posebno za izračunavanje performanse, mase i ravnoteže
b	Korištenje dokumenata servisa zračnog prometa, meteoroloških dokumenata
c	Priprema ATC plana leta, IFR plan leta/log
d	Pretpoletni pregled
e	Meteorološki minimumi
f	Pretpoletni briefing, <i>off-mast</i> procedure, manevriranje na zemlji
g	Polijetanje
h	Prijelaz na instrumentalni let
i	Postupci instrumentalnog odleta, podešavanje visinomjera
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 2. — OPĆE UPRAVLJANJE

a	Upravljanje zračnim brodom koristeći isključivo instrumente
b	Penjući i ponirući zaokreti s održanom kutnom brzinom skretanja
c	Vraćanje iz neuobičajenih položaja
e	Ograničeni panel

ODJELJAK 3. — IFR POSTUPCI NA RUTI

a	Praćenje, uključujući presretanje signala, npr. NDB, VOR, RNAV
b	Korištenje radionavigacijskih uređaja
c	Horizontalni let, kontrola smjera letenja, visine i brzine, postavke snage, tehnike trimanja
d	Postavke visinomjera
e	Mjerenje vremena i revizija ETA
f	Nadziranje napretka leta, zapisi s leta, potrošnja goriva, upravljanje sustavima
g	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 4. — PROCEDURE PRECIZNOG PRILAZA

a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Stabilizirani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)

h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 5. — PROCEDURE NEPRECIZNOG PRILAZA (*)

a	Podešavanje i provjera navigacijskih sredstava, identifikacija sredstava
b	Postupci dolaska, provjere visinomjera
c	Brifing za slijetanje i polijetanje, uključujući provjere poniranja/prilaza/slijetanja
d (*)	Procedure kruga čekanja
e	Usklađenost s objavljenim procedurama prilaza
f	Tempiranje prilaza
g	Stabilizirani prilaz (visina, brzina i kontrola smjera)
h (*)	Prekinuti prilaz
i (*)	Procedura prekinutog prilaza/slijetanje
j	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

ODJELJAK 6. — LET S NEOPERATIVNIM MOTOROM

Ovaj se odjeljak može kombinirati s odjeljcima 1. do 5. Testiranje se odnosi na vladanje zračnim brodom, identifikaciju neoperativnog motora, hitne mjera, mjere koje slijede te provjere i točnost leta u sljedećim situacijama.

a	Simulirani otkaz motora poslije polijetanja i tijekom prekinutog prilaza
b	Prilaz, prekinuti prilaz i proceduralni prekinuti prilaz s jednim neoperativnim motorom
c	Prilaz i slijetanje s jednim neoperativnim motorom
d	Suradnja s ATC — usklađenost, R/T procedure

(*) Može biti obavljeno ili u odjeljku 4. ili odjeljku 5.

Dodatak 8.

Priznavanje IR dijela provjere praktične osposobljenosti na klasi ili tipu**A. Avioni**

Priznavat će se samo kada imatelj dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

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

(*) Ako je unutar posljednjih 12 mjeseci Podnositelj zahtjeva odletio barem tri IFR odleta i prilaza na SP klasi ili tipu aviona u jednopilotnim operacijama, ili, za višemotorne složene avione koji nemaju visoke performanse, Podnositelj zahtjeva mora položiti odjeljak 6 ispita praktične osposobljenosti za jednopilotni avion koji nije složen i nema visoke performanse leteći i isključivo koristeći instrumente u jednopilotnim operacijama

B. Helikopteri

Priznavat će se samo kada imatelj dozvole produžava IR privilegije za jednomotorni ili jednopilotni višemotorni avion, kako odgovara.

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

(*) Ako su unutar zadnjih posljednjih 12 mjeseci obavljena najmanje 3 IFR odleta i prilaza na SP tipu helikoptera u SP operacijama

Dodatak 9.

Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL, ATPL, ovlaštenje za tip i klasu, i provjera stručnosti za IR**A. Općenito**

1. Podnositelj zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti mora biti osposobljavan na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se koristiti na ispitu.
2. Ako se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, zahtjevat će se dodatno osposobljavanje.
3. Ne postoji ograničenje koliko se puta može pristupiti ispitu praktične osposobljenosti.

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA, ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu s dijelom 21, silabus letačkog osposobljavanja će biti u skladu s ovim Prilogom. Silabus može biti smanjen kada se priznaje prethodno iskustvo na sličnom tipu zrakoplova, kako je određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu s dijelom 21.
5. Osim u slučaju ispita praktične osposobljenosti za ATPL, kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti ustanovljenim u skladu s dijelom 21 za određeni tip, mogu se priznati stavke ispita praktične osposobljenosti specifične za druge tipove i varijante kada je pilot kvalificiran za njih.

PROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE

6. Ispitivač može izabrati za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti između različitih scenarija relevantnih operacija razvijenih i odobrenih od strane nadležnog tijela. Simulator letenja ili drugi uređaji za vježbanje, kada su raspoloživi, će se koristiti, kako je definirano u ovom dijelu.
7. Tijekom provjera stručnosti, ispitivač će provjeriti da imatelj ovlaštenja za klasu ili tip posjeduje adekvatnu razinu teorijskog znanja.
8. Ako podnositelj zahtjeva odluči prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra neopravdanim, podnositelj zahtjeva će morati ponovno polagati cijeli ispit. Ako je ispit prekinut iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra opravdanim, u naknadnom letu će se ispitati samo one sekcije koje nisu provjerene.
9. Svaki manevar ili procedura ispita može se ponoviti, na diskreciju ispitivača. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako smatra kako podnositelje zahtjeva ova demonstracija letačkih sposobnosti zahtjeva ponavljanje cijelog ispita.
10. Od podnositelja zahtjeva će se zahtijevati da upravlja zrakoplovom s mjesta, gdje može demonstrirati sve relevantne funkcije PIC-a ili kopilota i izvesti ispit kao da ne postoji drugi član posade, ako se ispit/provjera izvodi u jednopilotnom okruženju.
11. Tijekom prijetne pripreme za ispit od podnositelj zahtjeva će se tražiti da odredi postavke snaga i brzina. Podnositelj zahtjeva će ispitivaču upućivati na sve će ukazivati ispitivaču provjere i zadatke koje izvodi, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s odobrenim check listama za zrakoplov na kojem se provodi ispit, te ako je primjenjivo, u provjeru će se uključiti MCC koncept. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelj zahtjeva mora izračunati sukladno operativnom priručniku ili letačkom priručniku zrakoplova kojim se koristi. Visine odluke, minimalne visine poniranja i točka prekinutog prilaza će se odrediti uz suglasnost ispitivača.
12. Ispitivač neće ni na koji način sudjelovati u operaciji zrakoplova, osim ako je potrebna njegova intervencija u interesu sigurnosti ili da izbjegnu neprihvatljiva kašnjenja drugog prometa.

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

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni zrakoplov ili za jednopilotni avion kojim se operira u višepilotnom operacijama će se izvoditi u višepilotnom okruženju. Drugi podnositelj zahtjeva ili drugi kvalificirani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi zrakoplov, drugi pilot će biti ispitivač ili instruktor.

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

B. Specifični zahtjevi za kategorije aviona

PROLAZNE OCJENE

1. U slučaju jednopilotnih aviona, uz iznimku složenih aviona visokih performansi, podnositelj zahtjeva mora položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako se ne položi neki dio sekcije, smatra se da ta sekcija nije položena. Ako se ne položi više od jedne sekcije, podnositelj zahtjeva mora polagati cijeli ispit ili provjeru ponovno u cijelosti. Podnositelj zahtjeva koji ne položi samo jedan odjeljak će polagati odjeljak koju nije položio. Pad bilo koje sekcije ponovnog polaganja ispita ili provjere, uključujući sekcije koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Za jednopilotne višemotorne avione, sekcija 6. relevantnog ispita ili provjere, koja se odnosi na asimetrični let, mora se položiti.
2. U slučaju višepilotnih i jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnositelj zahtjeva mora položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Pad u više od pet dijelova znači da podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sekcija 6 nije dio ispita praktične osposobljenosti za ATPL ili MPL. Ako podnositelj zahtjeva padne ili ne pristupi polaganju sekcije 6., ovlaštenje za tip će se upisati bez privilegije za CAT II ili CAT III. Kako bi proširio privilegije na CAT II ili CAT III, podnositelj zahtjeva mora položiti odjeljak 6. na odgovarajućem tipu zrakoplova.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
- (a) upravlja zrakoplovom unutar njegovih ograničenja;
 - (b) izvodi sve manevre glatko i precizno;
 - (c) pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
 - (d) primjenjuje aeronautička znanja; i
 - (e) održava kontrolu zrakoplova cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje
 - (f) razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade, i
 - (g) komunicira efikasno s ostalim članovima posade, ako je primjenjivo

4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zrakoplova koji se koristi:

Visina

Općenito	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	$+ 50$ stopa/ $- 0$ stopa
Minimalna visina poniranja/MAP/visine	$+ 50$ stopa/ $- 0$ stopa

Putanja

Po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Smjer leta

Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5^\circ$
Pri simuliranom otkazu motora	$\pm 10^\circ$

Brzina

Sa svim ispravnim motorima	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/ $- 5$ čvorova

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

5. Jednopilotni avioni, osim kod složenih aviona visokih performansi:

- (a) Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao *Pilot flying* (PF) i *Pilot not Flying* (PNF)

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

P# = Osposobljavanje će biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje će se izvoditi na razini opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većoj razini opreme prikazanoj kao strelica ($\longrightarrow$)

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za osposobljavanje

A = Avion

FFS = Simulator letenja

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

- (c) Dijelovi označeni zvjezdicom (*) sekcije 3B i, za višemotorne, sekcija 6, će se letjeti samo koristeći instrumente ako je produžavanje/obnavljanje uključeno u ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti. Ako se dio označen zvjezdicom (*) ne leti samo koristeći instrumente tijekom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti, i kada nema priznavanja privilegija za IR, ovlaštenje za klasu ili tip će biti ograničeno na VFR.
- (d) Sekcija 3A mora biti odrađena za produžavanje tipa ili višemotorne klase, samo VFR, kada zahtijevano iskustvo od 10 rutnih sektora nije odrađeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekciju 3A nije potrebno odraditi ako je odrađena sekcija 3B.
- (e) Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, označuje obaveznu vježbu ili izbor gdje se pojavljuje više od jedne vježbe.

- (f) FFS ili FNPT II će se koristiti za praktično osposobljavanje za tip ili klasu višemotornih aviona, ako se dio odobrenog tečaja za ovlaštenje za klasu ili tip. Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog tečaja.:

- i. kvalifikacija FFS ili FNPT II, kako je naznačeno u dijelu-OR;
- ii. kvalificiranost instruktora;
- iii. količina osposobljavanja na FFS ili FNPT II tijekom tečaja;
- iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.

- (g) Kada se ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti provodi u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije.

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
				Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
Manevri/Procedure	FTD	FFS	A		FFS A	
ODJELJAK 1.						
1 Odlet						
1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija Masa i ravnoteža Meteorološki izvještaj NOTAM						
1.2 Provjera prije pokretanja motora						
1.2.1 Vanjska	P#		P			
1.2.2 Unutarnja			P		M	
1.3 Pokretanje motora: Normalno Tehničke neispravnosti	P—>	—>	—>		M	
1.4 Taksiranje		P—>	—>		M	
1.5 Prijeletne provjere: Provjera motora (ako je primjenjivo)	P—>	—>	—>		M	
1.6 Procedure polijetanja: Normalna s namještanjem zakrilaca po Letačkom priručniku Bočni vjetar (ako postoje uvjeti)		P—>	—>			
1.7 Penjanje: V_x/V_y Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		P—>	—>		M	

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure		FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
1.8	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						
ODJELJAK 2.							
2	Rad iz zraka						
2.1	Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama s i bez zakrilaca (uključujući dolazak na V_{MCA} kada je prihvatljivo)		P→	→			
2.2	Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		P→	→		M	
2.3	Prevlačenje i oporavak: i. Čisto prevlačenje ii. Prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom iii. Prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom iv. Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni)		P→	→		M	
2.4	Upravljanje koristeći autopilota i flight director (može biti izvedeno u sekciji 3) ako je prihvatljivo		P→	→		M	
2.5	ATC suradnja – razumijevanje, R/T procedure						
ODJELJAK 3.A							
3A	Rutne VFR procedure (vidjeti B.5(c) i (d))						
3A.1	Plan leta, računska navigacija i čitanje karte						

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
3A.2 Održavanje visine, smjera i brzine						
3A.3 Orijentacija, vremenska točnost i ispravljanje ETA-e						
3A.4 Uporaba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)						
3A.5 Upravljanje letom (zapisnik tijeka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zaleđivanje)						
3A.6 ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						
ODJELJAK 3. B						
3B Instrumentalno letenje						
3B.1* IFR odlet		P—>	—>		M	
3B.2* Rutno IFR		P—>	—>		M	
3B.3* Procedure kruga čekanja		P—>	—>		M	
3B.4* ILS do DH/A na 200' (60 m) ili do procedura minimuma (autopilot se može koristiti za presretanje prilazne putanje zrakoplova po visini)		P—>	—>		M	
3B.5* Neprecizni prilaz do MDH/A i MAP		P—>	—>		M	
3B.6* Vježbe letenja uključujući simulirani otkaz kompasa i prikaznika položaja Rate 1 zaokreta Oporavak od neuobičajenih položaja	P—>	P—>	—>		M	
3B.7* Otkaz prikaznika prilazne putanje zrakoplova po visini ili po smjeru	P—>	—>	—>			
3B.8* ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	A		FFS A	
Namjerno ostavljeno prazno						
ODJELJAK 4.						
4 Dolasci slijetanja						
4.1 Aerodromska dolazna procedura		P—>	—>		M	
4.2 Normalno slijetanje		P—>	—>		M	
4.3 Slijetanje bez zakrilaca		P—>	—>		M	
4.4 Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uvjeti)		P—>	—>			
4.5 Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000' iznad slijetne staze (samo jednomotorni zrakoplovi)		P—>	—>			
4.6 Produžavanje s minimalne visine		P—>	—>		M	
4.7 Noćno produžavanje i slijetanje (ako je prihvatljivo)	P—>	—>	—>			
4.8 ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						
ODJELJAK 5.						
5 Abnormalne procedure i postupci hitnosti (Ovaj odjeljak se s odjeljcima 1. do 4.)						
5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		P—>	—>		M	
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni zrakoplovi)			P		M	

JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure		FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
						FFS A	
5.3	Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni zrakoplovi)			P		M	
5.4	Simulirani postupci hitnosti: i. Vatra ili dim u letu ii. Primjerene tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)	P—>	—>	—>			
5.5	Gašenje i pokretanje motora (samo ME provjera vještine) (na sigurnoj visini ako se provodi u avionu)	P—>	—>	—>			
5.6	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						
ODJELJAK 6.							
6	Simulirani asimetrični let						
6.1*	(Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.) Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnosnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)	P—>	—>	—>X		M	
6.2*	Asimetrični prilaz i prekinuti prilaz	P—>	—>	—>		M	
6.3*	Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem	P—>	—>	—>		M	
6.4	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure						

6. Višepilotni avioni i jednopilotni složeni avioni visokih performansi:

(a) Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao *Pilot Flying* (PF) i *Pilot not Flying* (PNF) za izdavanje ovlaštenja za tip kako je primjenjivo.

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

P# = Osposobljavanje će biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona.

(b) Praktično osposobljavanje će se izvoditi na razini opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većoj razini opreme prikazanoj strelicom (—>)

Sljedeće skraćenice se koriste za označavanje opreme za osposobljavanje

A = Avion

FFS = Simulator letenja

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

OTD = Drugi uređaju za vježbanje

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

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

(e) FFS će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje za ovlaštenje za tip ako je FFS dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo za odobrenje takvog tečaja.:

i. kvalifikacija FFS ili FNPT II, kako je naznačeno u dijelu-OR;

ii. kvalificiranost instruktora;

iii. količina osposobljavanja na FFS ili FNPT II tijekom tečaja;

iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava.

(f) Manevri i procedure će uključivati i MCC za pilote višemotornih aviona i za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama.

(g) Manevri i procedure će se izvršavati u jednopilotnoj ulozi za privilegije za jednopilotne operacije za jednopilotne složene avione visokih performansi.

(h) U slučaju jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, kada se ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti obavlja u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip će biti ograničeno na višepilotne operacije. Ako podnositelj zahtjeva traži privilegije za jednopilotne operacije, manevri/procedure u 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 i barem jedan manevar/procedura iz sekcije 3.4 mora biti dodatno odrađen u jednopilotnim operacijama.

(i) U slučaju kada je izdano ovlaštenje za tip s restrikcijom, a u skladu s FCL 720.A(e), podnositelji zahtjeva će morati ispuniti jednake zahtjeve za ovlaštenje za tip kao i drugi podnositelji zahtjeva osim praktične vježbe koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
ODJELJAK 1.								
1	Priprema leta							
1.1	Izračun sposobnosti	P						
1.2	Vizualni vanjski pregled aviona; lokacija svake stavke i svrha inspekcije	P#		P				
1.3	Provjera kokpita		P→	→	→			
1.4	Korištenje check liste prije startanja motora, procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, provjera opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P→	→	→	→	M		
1.5	Taksiranje u skladu s instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja			P→	→			
1.6	Pretpoletna provjera		P→	→	→	M		
ODJELJAK 2.								
2	Polijetanja							
2.1	Normalno polijetanje s različitim korištenjem zakrilaca, uključujući ubrzano polijetanje			P→	→			
2.2*	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje prilikom rotacije ili neposredno nakon uzleta			P→	→			

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
2.3	Polijetanje s bočnim vjetrom			P→	→		
2.4	Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (pravo ili simulirano polijetanje s maksimalnom masom polijetanja)			P→	→		
2.5	Polijetanje sa simulacijom otkaza motora						
2.5.1*	ubrzo nakon V_2 (u avionima koji nisu odobreni kao transportna ili kao commuter kategorija, otkaz motora neće se simulirati dok se ne dosegne minimalna visina od 500 ft iznad kraja staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija bez obzira na masu aviona pri polijetanju i visine po gustini, instruktor može simulirati otkaz motora ubrzo nakon V_2)			P→	→		
2.5.2*	između V_1 i V_2			P	X	M Samo FFS	
2.6	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini prije dostizanja V_1			P→	→X	M	

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ODJELJAK 3.								
3	Manevri leta i procedure							
3.1	Zaokreti sa i bez spojlera			P→	→			
3.2	Podrhtavanje prije i nakon kritičnog Machovog broja, i ostale specifične karakteristike leta aviona, (npr. Dutch roll)			P→	→X Zrako- plov se ne može koristiti za ovu vježbu			
3.3	Normalan rad sustava i kontrola inženjerskog panela	P→	→	→	→			
Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava:							M	Moraju biti odabrane najmanje tri stavke (od 3.4.0 do 3.4.14 uključuju- ći)
3.4.0	Motor (ako je potrebno propeler)	P→	→	→	→			
3.4.1	Prešurizacija i klimatizacija	P→	→	→	→			
3.4.2	Pitot/statički sustav	P→	→	→	→			
3.4.3	Sustav goriva	P→	→	→	→			
3.4.4	Električni sustav	P→	→	→	→			

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5	Hidraulični sustav	P→	→	→	→			
3.4.6	Sustav trimera i upravljačkih površina	P→	→	→	→			
3.4.7	Sistem za zaštitu od zaleđivanja i razleđivanje, grijanje vjetromotora	P→	→	→	→			
3.4.8	Autopilot/Flight director	P→	→	→	→		M (samo jednopi- lotni)	
3.4.9	Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za povećanje stabilnosti	P→	→	→	→			
3.4.10	Uređaj za upozorenje blizine zemlje meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder		P→	→	→			
3.4.11	Radio, navigacijska oprema, instrumenti, sustav upravljanja letom	P→	→	→	→			
3.4.12	Sustav stajnog trapa i kočnica	P→	→	→	→			
3.4.13	Sustav slatova i zakrilaca	P→	→	→	→			
3.4.14	Pomoćna pogonska grupa	P→	→	→	→			
Namjerno ostavljeno prazno								
3.6	Abnormalne procedure i procedure hitnosti						M	Moraju biti odabrane najmanje tri stavke od 3.6.1 do 3.6.9

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
3.6.1	Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU, kabine, odjeljka za teret, pilotske kabine, krila i električne mreže, uključujući evakuaciju		P→	→	→		
3.6.2	Kontrola i uklanjanje dima		P→	→	→		
3.6.3	Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini		P→	→	→		
3.6.4	Izbacivanje goriva (simulacija)		P→	→	→		
3.6.5	Bočni udar vjetra u fazi polijetanja/slijetanja			P	X	Samo FFS	
3.6.6	Simulacija pada tlaka u kabini aviona/izvanredno snižavanje			P→	→		
3.6.7	Nesposobnost jednog od članova letачke posade		P→	→	→		
3.6.8	Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letачkom priručniku		P→	→	→		
3.6.9	ACAS događaj	P→	→	→	Ne može se koristiti zrakoplov	Samo FFS	
3.7	Oštri zaokret s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni		P→	→	→		

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS		FFS A	
3.8	Rano prepoznavanje i mjere protiv prevlačenja aviona. Do aktiviranja sustava za upozorenje približavanja kutu gubitka uzgona u konfiguraciji za polijetanje (zakrilca u poziciji polijetanja), u konfiguraciji krstarenja za slijetanje (zakrilca u konfiguraciji za slijetanje, izvučeni stajni trap)			P—>	—>		
3.8.1	Izlazak iz potpunog prevlačenja aviona ili poslije aktivacije upozorenja za približavanje kritičnom napadnom kutu u režimu penjanja, krstarenja i konfiguraciji za slijetanje.			P	X		
3.9	Procedure instrumentalnog letenja						
3.9.1*	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC		P—>	—>	—>	M	
3.9.2*	Procedure kruga čekanja		P—>	—>	—>		
3.9.3*	Precizni prilaz do visine odluke (DH) ne niže od 60 m (200 ft)						
3.9.3.1*	ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)			P—>	—>	M (samo ispit praktične osposobljenosti)	
3.9.3.2*	Ručno upravljanje, s flight directorom			P—>	—>		
3.9.3.3*	S autopilotom			P—>	—>		

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera FFS A Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
3.9.3.4*	ručno, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Outer markera (OM) pa sve do slijetanja ili tijekom cijeloga prekinutog prilaza U avionu koji nije odobren kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao „commuter” kategorija aviona (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i procedurom prekinutog prilaza se mora započeti u skladu s NDB ili VOR prilazom opisanim u 3.9.4. Procedura prekinutog prilaza mora se započeti prilikom dolaska na dozvoljenu visinu u odnosu na prepreku (obstacle clearance height) (OCH/A). no ne kasnije od dolaska na minimalnu visinu snižavanja(MDH/A) od 500 ft iznad nadmorske visine početka staze. U avionu koji ima jednake karakteristike kao transportna kategorija aviona koja se odnosi na masu polijetanja i visinu po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora u skladu s 3.9.3.4			P—>	—>		M
3.9.4*	Neprecizni prilaz do MDH/A			P*—>	—>		M

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A
3.9.5	Krug prilaženja pod sljedećim uvjetima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu s lokalnim instrumentalnim prilaznim sredstvima u simuliranim instrumentalnim uvjetima leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu stazu za slijetanje najmanje 90° od središnje crte završnog prilaza koji se koristi u točki (a), na minimalnoj dopuštenoj visini kruga prilaženja <i>Primjedba:</i> ako (a) i (b) nije moguće izvesti iz razloga ATC, može se izvesti simulirani niski vizualni krug prilaženja.			P—>	—>		
ODJELJAK 4.							
4	Procedura prekinutog prilaza						
4.1	Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim* poslije ILS prilaza a prilikom dostizanja visine odluke			P*—>	—>		

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2	Ostale procedure prekinutog prilaza			P*—>	—>			
4.3*	Ručna procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do dostizanja DH, MDH ili MAPt			P*—>	—>		M	
4.4	Prekinuto slijetanje na 15 m (50 ft) iznad početka staze i procedura prekinutog prilaza			P*—>	—>			
ODJELJAK 5.								
5	Slijetanja							
5.1	Normalna slijetanja* također poslije ILS prilaza s prelaskom na vizualni prilaz prilikom dostizanja DH			P				
5.2	Slijetanje sa simulacijom zaglavljenja horizontalnog stabilizatora u bilo kojem položaju koji nije onaj na koji je podešen			P—>	Ne može se kori- stiti zrako- plov za ovu vježbu			
5.3	Slijetanje s bočnim vjetrom (avion, ako je prikladno)			P—>	—>			
5.4	Školski krug i slijetanje bez izvučenih ili djelomično izvučenih zakrilaca i pretkrilaca			P—>	—>			
5.5	Slijetanje sa simulacijom kritičnog otkaza motora			P—>	—>		M	

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS		FFS A	
5.6	Slijetanje sa simulacijom otkaza dvaju motora: — avion s tri motora: centralni i jedan vanjski motor koliko je to moguće u skladu s podacima iz AFM — avion s četiri motora: dva motora na jednoj strani			P	X	M samo FFS (samo praktični ispit)	

Opća napomena:

Specijalni zahtjevi za proširenje ovlaštenja za tip za instrumentalne prilaze do visine odluke manje od 200 stopa (60 m), npr. CAT II/III operacije.

ODJELJAK 6.

Ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uvjeti za osposobljavanje za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristit će se sva oprema aviona potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							
6.1*	Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR			P*—>	—>X Zrakoplov se ne može koristiti za ovu vježbu	M*	

VIŠEPILOTNI AVION I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVION VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2*	ILS Prilaz U simuliranim instrumentalnim uvjetima leta do primjenjive DH, koristeći se sustavom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se kontrolirati			P→	→		M	
6.3*	Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Osposobljavanje će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/avionske opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.			P→	→		M*	
6.4*	Slijetanje(a) S vizualnom referencom uspostavljenom na DH koja slijedi nakon instrumentalnog prilaza. Oviseci o specifičnom sustavu navođenja, obavljat će se automatsko slijetanje.			P→	→		M	

Primjedba: CAT II/III operacije se trebaju provesti u skladu s odgovarajućim zahtjevima zračnog prometa

7. Ovlaštenje za klasu – voda.

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

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	
Manevri/Procedure	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
ODJELJAK 1.		
1 Odlet		
1.1 Priprema za let uključuje: Dokumentacija Masa i ravnoteža Meteorološki izvještaj NOTAM		
1.2 Provjera prije pokretanja motora Vanjska/Unutarnja		
1.3 Pokretanje motora i gašenje: Normalno Tehničke neispravnosti		
1.4 Taksiranje		
1.5 Step taksiranje		
1.6 Pristajanje: Plaža Mol Plovak		
1.7 Jedrenje s ugašenim motorima		
1.8 Prijeletne provjere: Paljenje motora (ako je primjenjivo)		
1.9 Procedura polijetanja Normalno s postavljanjem pretkrilaca po Letačkom priručniku (ako uvjeti dozvoljavaju)		
1.10 Penjanje Zaokreti u zadani smjer Izravnavanje		
1.11 ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure		
ODJELJAK 2.		
2 Rad iz zraka (VFR)		
2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa i bez zakrilaca (uključujući dolazak na V_{MCA} kada je prihvatljivo)		

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	
Manevri/Procedure		Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
2.2	Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		
2.3	Prevlačenje i oporavak: i. Čisto prevlačenje ii. Prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom iii. Prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom iv. Prevlačenje, penjući zaokret sa zakrlcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni)		
2.4	ATC suradnja – razumijevanje, R/T procedure		

ODJELJAK 3.

3	Rutne procedure VFR		
3.1	Plan leta, računska navigacija i čitanje karte		
3.2	Održavanje visine, smjera i brzine		
3.3	Orijentacija, vremenska točnost i ispravljanje ETA-e		
3.4	Uporaba radio-navigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5	Upravljanje letom (zapisnik tijeka leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zaleđivanje)		
3.6	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure		

ODJELJAK 4.

4	Dolasci slijetanja		
4.1	Aerodromska dolazna procedura		
4.2	Normalno slijetanje		
4.3	Slijetanje bez zakrilaca		
4.4	Slijetanje s bočnim vjetrom (ako su odgovarajući uvjeti)		
4.5	Prilaz i slijetanje s oduzetom snagom od 2 000' iznad slijetne staze (samo jednomotorni zrakoplovi)		

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	
Manevri/Procedure		Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
4.6	Produžavanje s minimalne visine		
4.7	Slijetanje na staklenu vodu Tvrdi slijetanje na vodu		
4.8	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure		
ODJELJAK 5.			
5	Abnormalne procedure i postupci hitnosti (Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 4.)		
5.1	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2	Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni zrakoplovi)		
5.3	Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni zrakoplovi)		
5.4	Simulirani postupci hitnosti: i. Vatra ili dim u letu ii. Primjerene tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)		
5.5	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure		
ODJELJAK 6.			
6	Simulirani asimetrični let (Ovaj odjeljak se može kombinirati s odjeljcima 1. do 5.)		
6.1	Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnosnoj visini, osim ako se izvodi na FFS ili FNPT II)		
6.2	Gašenje i ponovno paljenje motora (samo ME ispit praktične osposobljenosti)		
6.3	Asimetrični prilaz i prekinuti prilaz		
6.4	Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem		
6.5	ATC suradnja – pridržavanje, R/T procedure		

C. Specifični zahtjevi za kategorije helikoptera

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip ili ATPL podnositelj zahtjeva mora položiti sekcije 1 do 4 i 6 (ako je primjenjivo) ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Pad u više od pet dijelova znači da podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne pet ili manje dijelova će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela ispita u ponovljenom ispitu ili provjeri, uključujući one dijelove koje je podnositelj zahtjeva na prethodnom ispitu/provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.
2. U slučaju provjere stručnosti za IR podnositelj zahtjeva mora položiti odjeljak 5 provjere stručnosti. Pad u više od tri dijela sekcije znači da podnositelj zahtjeva mora ponovno polagati cijelu odjeljak 5. Svaki podnositelj zahtjeva koji padne manje od tri dijela sekcije će polagati dijelove koje je pao ponovno. Pad bilo kojeg dijela provjere u ponovljenoj provjeri, ili pad bilo kojeg dijela sekcije 5 koji je podnositelj zahtjeva na prethodnoj provjeri položio, znači da podnositelj zahtjeva mora u cijelosti ponoviti cijeli ispit ili provjeru.

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

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

- (a) IFR ograničenja u letu

Visina

Općenito	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+ 50 stopa/– 0 stopa
Minimalna visina poniranja/MAP/visine	+ 50 stopa/– 0 stopa

Putanja

Po radio sredstvu	± 5°
-------------------	------

Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravnina poniranja
-----------------	--

Smjer leta

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina

Opće	± 5 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/ $- 5$ čvorova

(b) VFR ograničenja u letu

Visina:

Općenito	± 100 stopa
----------	-----------------

Smjer leta:

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina:

Opće	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/ $- 5$ čvorova

Ground drift:

T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
Sljetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

OPĆENITO

5. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot za izdavanje ovlaštenja za tip za SPH ili osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlaštenja za tip za MPH.

6. Praktično osposobljavanje će se izvoditi na razini opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većoj razini opreme prikazanoj strelicom ($\longrightarrow$)

Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

H = Helikopter

7. Dijelovi označeni zvjezdicom (*) će se letjeti u stvarnim ili simuliranim IMC uvjetima, samo za podnositelje zahtjeva koji žele produljiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip.

8. Instrumentalne procedure (sekcija 5) će izvoditi samo podnositelji zahtjeva koji žele produljiti ili obnoviti IR(H), ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip. FFS ili FTD 2/3 se mogu koristiti u tu svrhu.

9. Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.

10. FSTD će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje ako je FSTD dio tečaja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:

- i. kvalifikacija FSTD, kako je naznačeno u dijelu-OR;
- ii. kvalificiranost instruktora i ispitivača;
- iii. količina osposobljavanja na FSTD-u tijekom tečaja;
- iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo na sličnim tipovima pilota koji se osposobljava; i

v. količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za tip.

VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

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

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	H		FFS H	
ODJELJAK 1. — Prijeletne pripreme i provjere						
1.1 Vizualni vanjski pregled helikoptera; lokacija svake stavke i svrha inspekcije			P		M (ako je obavljenu u helikopteru)	
1.2 Provjera kokpita		P	—>		M	
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P	—>	—>		M	
1.4 Taksiranje/zračno taksiranje u skladu s instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	—>		M	
1.5 Prijeletne procedure i provjere	P	—>	—>		M	
ODJELJAK 2. — Manevri i procedure u letu						
2.1 Polijetanja (različiti profili)		P	—>		M	
2.2 Polijetanja i slijetanja na neravan teren ili s bočnim vjetrom		P	—>			
2.3 Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)	P	—>	—>			
2.4 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo prije TDP ili DPATO		P	—>		M	
2.4.1 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora ubrzo poslije TDP ili DPATO		P	—>		M	
2.5 Penjanje i poniranje u zadanom pravcu leta	P	—>	—>		M	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure		FTD	FFS	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
						FFS H	
2.5.1	Zaokreti s 30° nagiba, 180° do 360°, lijevi i desni prema instrumentima	P	—>	—>		M	
2.6	Poniranje u autorotaciji	P	—>	—>		M	
2.6.1	Slijetanje u autorotaciji (samo SEH) ili ponovno paljenje motora		P	—>		M	
2.7	Slijetanja (različiti profili)		P	—>		M	
2.7.1	Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora prije LDP ili DPBL		P	—>		M	
2.7.2	Slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora poslije LDP ili DPBL		P	—>		M	
ODJELJAK 3. — Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura							
3	Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura					M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1	Motor	P	—>	—>			
3.2	Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	—>	—>			
3.3	Pitostatički sustav	P	—>	—>			
3.4	Sustav goriva	P	—>	—>			
3.5	Električni sustav	P	—>	—>			
3.6	Hidraulički sustav	P	—>	—>			
3.7	Sustav komandi leta i trimanja	P	—>	—>			
3.8	Zaštita protiv zaleđivanja	P	—>	—>			
3.9	Autopilot, flight direktor	P	—>	—>			
3.10	Uređaji za stabilnost leta	P	—>	—>			

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure		FTD	FFS	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS H	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
3.11	Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	—>	—>			
3.12	Navigacijski sustav	P	—>	—>			
3.13	Sustavi stajnog trapa	P	—>	—>			
3.14	Pomoćni izvor snage	P	—>	—>			
3.15	Radio, navigacijska oprema, sustav instrumentalnog letenja	P	—>	—>			
ODJELJAK 4. — Nenormalne i procedure u nuždi							
4	Nenormalne i procedure u nuždi					M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1	Vježbe u slučaju požara (uključujući evakuaciju, ako je primjenjivo)	P	—>	—>			
4.2	Kontrola i uklanjanje dima	P	—>	—>			
4.3	Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini	P	—>	—>			
4.4	Izbacivanje goriva (simulacija)	P	—>	—>			
4.5	Kontrola greške repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	—>	—>			
4.5.1	Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	—>	H ne može biti upotrijebljen za ovu vježbu			
4.6	Nesposobnost jednog od članova posade - MPH	P	—>	—>			
4.7	Kvar transmisije	P	—>	—>			
4.8	Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	—>	—>			

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	H		FFS H	
ODJELJAK 5. — Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)						
5.1 Instrumentalno polijetanje — prijelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	p*	——>*	——>*			
5.1.1 Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	p*	——>*	——>*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih dolaznih ruta i instrukcije ATC	p*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	p*	——>*	——>*			
5.4 ILS prilaz do visine odluke CAT I	p*	——>*	——>*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*		M*	
5.4.2 Precizni prilaz ručno, sa ili bez uređaja za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*		M*	
5.4.3 Automatski s autopilotom	p*	——>*	——>*			
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Outer marker (OM) pa sve do slijetanja ili tijekom cijeloga prekinutog prilaza)	p*	——>*	——>*		M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja DA/DH ili MDA/MDH	p*	——>*	——>*		M*	
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*	——>*	——>*			
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	p*	——>*	——>*			
5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*				M*	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTER	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure				Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.7 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage	P*	—>*	—>*		M*	
5.8 Izlazak iz nepravilnih položaja	P*	—>*	—>*		M*	
ODJELJAK 6. — Upotreba dodatne opreme						
6 Upotreba dodatne opreme	P	—>	—>			

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

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

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

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

Visina

Općenito	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	+ 50 stopa/– 0 stopa
Minimalna visina poniranja/visine	+ 50 stopa/– 0 stopa

Putanja

Po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Smjer leta

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina

Opće	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/ $- 5$ čvorova

(b) VFR ograničenja u letu

Visina:

Općenito	± 100 stopa
----------	-----------------

Smjer leta:

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne operacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

Brzina:

Opće	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	$+ 10$ čvorova/ $- 5$ čvorova

Ground drift:

T.O. lebdjenje I.G.E.	± 3 stope
Slijetanje	± 2 stope (0 stopa let unazad ili lateralno)

SADRŽAJ OSPOSoblJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSoblJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao *Pilot Flying* (PF) i *Pilot Not Flying* (PNF) za izdavanje ovlaštenja za tip

5. Praktično osposobljavanje će se izvoditi na razini opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većoj razini opreme prikazanoj strelicom ($\longrightarrow$)

6. Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

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

OTD = Drugi uređaju za vježbanje

PL = Zrakoplov s pogonjenim uzgonom

(a) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za zrakoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6

(b) Podnositelji zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6 i/ili 7.

(c) Dijelovi sekcije označene zvjezdicom (*) letjeti samo koristeći instrumente. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.

7. Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.

8. FSTD će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje ako je dio tečaja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo odobrenje takvog tečaja:

(a) Kvalifikacija FSTD, kako je naznačeno u dijelu-OR;

(b) Kvalificiranost instruktora.

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
ODJELJAK 1. — Prijeletne pripreme i provjere							
1.1 Vizualni vanjski pregled zrakoplova s pogonjenim uzgonom; lokacija svake stavke i svrha inspekcije				P			
1.2 Provjera kokpita	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Taksiranje u skladu s instrukcijama kontrole leta ili instruktora letenja		P	—>	—>			
1.5 Prijeletne procedure i provjere	P	—>	—>	—>		M	
ODJELJAK 2. — Manevri i procedure u letu							
2.1 Normalni VFR profili polijetanja Operacije na pisti za slijetanje (STOL i VTOL) uključujući vjetar sa strane		P	—>	—>		M	
2.2 Polijetanje s maksimalnom masom polijetanja (prava ili simulirana maksimalna masa polijetanja)		P	—>				

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.1 Prekinuto polijetanje: Tijekom operacija na pisti Tijekom operacija na uzdignutom heliodromu Tijekom operacija na razini zemlje		P	——>			M	
2.3.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora nakon prelaženja točke odluke: Tijekom operacija na pisti Tijekom operacija na uzdignutom heliodromu Tijekom operacija na razini zemlje		P	——>			M	
2.4 Poniranje s autorotacijom u helikopterskom modu do razine zemlje (zrakoplov se neće koristiti za ovu vježbu)	P	——>	——>			M Samo FFS	
2.4.1 Poniranje vjetrenjača u avionskom modu (zrakoplov se neće koristiti za ovu vježbu)		P	——>			M Samo FFS	
2.5 Normalni VFR profili slijetanja: Operacija na pisti (STOL ili VTOL) Operacija na uzdignutom heliodromu Operacija na razini zemlje		P	——>	——>		M	
2.5.1 Slijetanje sa simuliranjem otkaza motora nakon dostizanja točke odluke: Tijekom operacija na pisti Tijekom operacija na uzdignutom heliodromu Tijekom operacija na razini zemlje							

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS PL	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
2.6 Prekinuti prilaz ili slijetanje sljedeći simulirani otkaz motora prije točke odluke		P	—>			M	
ODJELJAK 3. — Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura							
3 Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura (može se obaviti i u FFS ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1 Motor	P	—>	—>				
3.2 Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	—>	—>				
3.3 Pitostatički sustav	P	—>	—>				
3.4 Sustav goriva	P	—>	—>				
3.5 Električni sustav	P	—>	—>				
3.6 Hidraulički sustav	P	—>	—>				
3.7 Sustav komandi leta i trimanja	P	—>	—>				
3.8 Zaštita protiv zaleđivanja (ako je prikladno)	P	—>	—>				
3.9 Autopilot, flight direktor	P	—>	—>				

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.10 Uređaj za upozoravanje od prevlačenja, uređaji za izbjegavanje prevlačenja, uređaji za stabilnost leta	P	—>	—>				
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	—>	—>				
3.12 Sustavi stajnog trapa	P	—>	—>				
3.13 Pomoćni izvor snage	P	—>	—>				
3.14 Radio, navigacijska oprema, sustav instrumentalnog letenja	P	—>	—>				
3.15 Sustavi flapsa	P	—>	—>				
ODJELJAK 4. — Nenormalne i procedure u nuždi							
4. Nenormalne i procedure u nuždi						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara, APU, pretinac skladišta, cockpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	—>	—>				
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	—>	—>				
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi) uključujući OEI konverzija s helikopterski u avionski mode i obrnuto	P	—>	—>			Samo FFS	

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/Procedure						Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4	Ispustiti gorivo (simulirano, ako odgovara)	P	——>	——>				
4.5	Smicanje vjetra prilikom polijetanja i slijetanja (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)			P			Samo FFS	
4.6	Simulacija pada tlaka u kabini/prinudno slijetanje (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	——>	——>			Samo FFS	
4.7	ACAS događaj (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	——>	——>			Samo FFS	
4.8	Nesposobnost jednog od članova posade	P	——>	——>				
4.9	Kvar transmisije	P	——>	——>			Samo FFS	
4.10	Izvlačenje iz punog prevlačenja (snaga uključeni i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za upozoravanje od prevlačenja prilikom penjanja, krstarenja ili prilazne konfiguracije (zrakoplov se ne može koristiti u ovoj vježbi)	P	——>	——>			Samo FFS	
4.11	Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	——>	——>				
ODJELJAK 5. — Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1	Instrumentalno polijetanje — prijelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	P*	——>*	——>*				
5.1.1	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	P*	——>*	——>*			M*	

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	p*	——>*	——>*			M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	p*	——>*	——>*				
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 ft)	p*	——>*	——>*				
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*			M*(samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2 Ručno upravljanje, s uređajem za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*				
5.4.3 Koristeći autopilot	p*	——>*	——>*				
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Outer markera (OM) pa sve do slijetanja ili tijekom cijelog prekinutog prilaza)	p*	——>*	——>*			M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja MDA/H	p*	——>*	——>*			M*	
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*	——>*	——>*				
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	p*	——>*	——>*				
5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*					M*	

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure						Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
		OTD	FTD	FFS	PL	FFS PL	
5.7 IMC autorotacija s ponovnim postizanjem pune snage za slijetanje na pistu u helikopterskom modeu (zrakoplov se neće koristiti za ovu vježbu)		p*	——>*	——>*		M* Samo FFS	
5.8 Izlazak iz nepravilnih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS)		p*	——>*	——>*		M*	
ODJELJAK 6. — Dodatno ovlaštenje za ovlaštenje za tip za instrumentalno prilaženje do točke odluke ne manje od 60 m (CAT II/III)							
6. Ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uvjeti za osposobljavanje za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristit će se sva oprema zrakoplova s pogonjenim uzgonom potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	——>			M*	
6.2 ILS Prilaz U simuliranim instrumentalnim uvjetima leta do primjenjive DH, koristeći se sustavom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se kontrolirati		P	——>	——>		M*	

ZRAKOPLOV S POGONJENIM UZGONOM (POWERED-LIFT)	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3 Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Osposobljavanje će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u avionu.		P	——>	——>		M*	
6.4 Slijetanje(a) S vizualnom referencom uspostavljenom na DH koja sljedi nakon instrumentalnog prilaza. Oviseci o specifičnom sustavu navođenja, obavljati će se automatsko slijetanje.		P	——>			M*	
ODJELJAK 7. — Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	——>	——>			

E. Specifični zahtjevi za kategorije zračnog broda

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

ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA roku od 6 mjeseci.

- Podnositelj zahtjeva mora dokazati sposobnost da:
 - upravlja zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
 - izvodi sve manevre glatko i precizno;
 - pokazuje dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;

- iv. primjenjuje aeronautička znanja;
 - v. održava kontrolu zračnog broda cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod procedure ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje
 - vi. razumije i primjenjuje procedure koordinacije posade i onesposobljenost člana letačke posade,
 - vii. komunicira efikasno s ostalim članovima posade.
3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije i kvalitete upravljanja i performanse zračnog broda koji se koristi:

(a) IFR ograničenja u letu

Visina

Općenito	± 100 stopa
Početak prekinutog prilaza na visini odluke	$+ 50$ stopa/ $- 0$ stopa
Minimalna visina poniranja/visine	$+ 50$ stopa/ $- 0$ stopa

Putanja

Po radio sredstvu	$\pm 5^\circ$
Precizni prilaz	pola otklona, azimut i ravnina poniranja

Smjer leta

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne situacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

(b) VFR ograničenja u letu

Visina:

Općenito	± 100 stopa
----------	-----------------

Smjer leta:

Normalne operacije	$\pm 5^\circ$
Abnormalne situacije/postupci hitnosti	$\pm 10^\circ$

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PNF za izdavanje ovlaštenja za tip

5. Praktično osposobljavanje će se izvoditi na razini opreme za osposobljavanje prikazano kao (P), ili se može izvoditi na većoj razini opreme prikazanoj strelicom ($\longrightarrow$)

6. Sljedeće kratice se koriste za označavanje opreme:

FFS = Simulator letenja

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

OTD = Drugi uređaju za vježbanje

A = Zračni brod

- (a) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za zrakoplov s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6
- (b) Podnositelji zahtjeva za provjeru stručnosti za produžavanje i obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom moraju polagati sekcije 1 do 5, i ako je primjenjivo, odjeljak 6.
- (c) Dijelovi sekcije označene zvjezdicom (*) letjeti samo koristeći instrumente. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip će biti ograničeno samo na VFR.
7. Gdje se pojavljuje slovo „M” u ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, to će značiti da je vježba obavezna.
8. FSTD će se koristiti za praktično osposobljavanje i ispitivanje ako je dio tečaja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:
- (a) kvalifikacija FSTD, kako je naznačeno u dijelu-OR;
- (b) Kvalificiranost instruktora.

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSABLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSABLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODJELJAK 1. — Prijeletne pripreme i provjere							
1.1 Pretpoletni pregled				P			
1.2 Provjera kokpita	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedura startanja, provjera radio navigacijske opreme, odabir i postavljanje navigacijske i komunikacijske opreme		P	—>	—>		M	
1.4 Off Mast procedure i kretanje po tlu			P	—>		M	

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5 Prijeletne procedure i provjere	P	—>	—>	—>		M	
ODJELJAK 2. — Manevri i procedure u letu							
2.1 Normalni VFR profili polijetanja			P	—>		M	
2.2 Polijetanje sa simulacijom otkaza motora			P	—>		M	
2.3 Polijetanje s težinom > 0 (Teški T/O)			P	—>			
2.4 Polijetanje s težinom < 0 (Lagani T/O)			P	—>			
2.5 Normalne procedure penjanja			P	—>			
2.6 Penjanje do visine tlaka			P	—>			
2.7 Prepoznavanje visine tlaka			P	—>			
2.8 Let na ili blizu visine tlaka			P	—>		M	
2.9 Normalno poniranje i prilaz			P	—>			
2.10 Normalni VFR profil slijetanja			P	—>		M	
2.11 Slijetanje s težinom > 0 (Teški T/O)			P	—>		M	
2.12 Slijetanje s težinom < 0 (Lagani T/O)			P	—>		M	
Namjerno ostavljeno prazno							

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODJELJAK 3. — Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura							
3. Normalne i nenormalne operacije sljedećih sustava i procedura (može se obaviti i u FFS ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
3.1 Motor	P	—>	—>	—>			
3.2 Prešurizacija	P	—>	—>	—>			
3.3 Pitostatički sustav	P	—>	—>	—>			
3.4 Sustav goriva	P	—>	—>	—>			
3.5 Električni sustav	P	—>	—>	—>			
3.6 Hidraulički sustav	P	—>	—>	—>			
3.7 Sustav komandi leta i trimanja	P	—>	—>	—>			
3.8 Ballonet sustav	P	—>	—>	—>			
3.9 Autopilot, flight direktor	P	—>	—>	—>			
3.10 Uređaji za stabilnost leta	P	—>	—>	—>			
3.11 Meteo radar, radiovisinomjer, transponder	P	—>	—>	—>			
3.12 Sustavi stajnog trapa	P	—>	—>	—>			

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS As	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
3.13 Pomoćni izvor snage	P	—>	—>	—>			
3.14 Radio, navigacijska oprema, sustav instrumentalnog letenja	P	—>	—>	—>			
Namjerno ostavljeno prazno							
ODJELJAK 4. — Nenormalne i procedure u nuždi							
4. Nenormalne i procedure u nuždi (mogu biti obavljene u FSTD ako je kvalificiran za vježbe)						M	Obavezno 3 stavke moraju biti odabrane iz ove sekcije
4.1 Vježbe u slučaju požara, APU, pretnac skladišta, cockpit i električni požar uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	—>	—>	—>			
4.2 Kontrola i uklanjanje dima	P	—>	—>	—>			
4.3 Otkaz motora, gašenje i ponovno startanje na sigurnoj visini U određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	—>	—>	—>			
4.4 Fuel dumping (simulated, if fitted)	P	—>	—>	—>			
4.5 Kvar transmisije/mjenjač	P	—>	—>	—>		Samo FFS	
4.6 Ostale procedure izvanrednih situacija kako je istaknuto u odgovarajućem Letačkom priručniku	P	—>	—>	—>			

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODJELJAK 5. — Procedure instrumentalnog letenja (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)							
5.1 Instrumentalno polijetanje — prijelaz na instrumentalni let što je prije moguće nakon polijetanja	p*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1 Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2 Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcije ATC	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3 Procedure kruga čekanja	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4 Precizni prilaz do visine odluke, ne manje od 60 m (200 ft)	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1 Ručno upravljanje, bez uređaja za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*	——>*		M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2 Ručno upravljanje, s uređajem za upravljanje letom (flight director)	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3 Koristeći autopilot	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4 Ručno, simulacijom otkaza jednog motora (simulacija otkaza jednog motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza prije prelaska Outer markera (OM) pa sve do slijetanja ili tijekom cijeloga prekinutog prilaza)	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5 Neprecizni prilaz do minimalne visine poniranja MDA/H	p*	——>*	——>*	——>*		M*	

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure	OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera FFS As	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
5.6 Procedura prekinutog prilaza sa svim motorima operativnim prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1 Ostale procedure prekinutog prilaza	p*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2 Procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/DH ili MDA/MDH	p*					M*	
5.7 Izlazak iz nepravilnih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS)	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
ODJELJAK 6. — Dodatno ovlaštenje za ovlaštenje za tip za instrumentalno prilaženje do točke odluke ne manje od 60 m (CAT II/III)							
6. Ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu manju od 60 m (200ft)(CATII/III). Sljedeći manevri i procedure su minimalni uvjeti za osposobljavanje za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manju od 60 m (200 ft) Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i procedura prekinutog slijetanja koristit će se sva oprema zračnog broda potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manju od 60 m (200 ft)							

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.1 Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR		P	—>			M*	
6.2 ILS Prilaz U simuliranim instrumentalnim uvjetima leta do primjenjive DH, koristeći se sustavom za navođenje. Standardne procedure za koordinaciju posade (SOPa) će se kontrolirati		P	—>			M*	
6.3 Prekinuti prilaz Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2 prilikom dostizanja DH. Osposobljavanje će uključivati i proceduru prekinutog prilaza zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR, smicanja vjetra, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaz zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH i procedura prekinutog prilaza sa simuliranim otkazom opreme u zrakoplovu.		P	—>			M*	
6.4 Slijetanje(a) S vizualnom referencom uspostavljenom na DH koja sljedi nakon instrumentalnog prilaza. Ovisi o specifičnom sustavu navođenja, obavljati će se automatsko slijetanje.		P	—>			M*	

ZRAČNI BROD	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/Procedure					Inicijali instruktora nakon završenog osposoblja- vanja	Provjera	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODJELJAK 7. — Upotreba dodatne opreme							
7. Upotreba dodatne opreme		P	→				

PRILOG II.

UVJETI ZA KONVERZIJU POSTOJEĆIH NACIONALNIH DOZVOLA I OVLAŠTENJA ZA AVIONE I HELIKOPTERE

A. AVIONI

1. Dozvole pilota

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

- (a) za ATPL(A) i CPL(A), položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (b) dokaže znanje relevantnih dijela-OPS i dijela-FCL;
- (c) dokaže razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;
- (d) udovolji zahtjevima iz tablice ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 kao PIC na avionima s višečlanom letačkom posadom	Nema	ATPL(A)	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(A)	> 1 500 na avionima s višečlanom letačkom posadom	Nema	kao u (c)(4)	kao u (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 na avionima s višečlanom posadom	Dokazati znanje iz predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu s FCL.515	ATPL(A), s ovlaštenjem za tip ograničeno na kopilota	Dokazati mogućnost letenja u svojstvu PIC kao u Prilogu 9. dijela-FCL	(c)
CPL/IR(A) i položeni ispit ICAO ATPL teorije u državi članici u kojoj je dozvola izdana		i. dokazati nadležnom tijelu znanje iz predmeta Planiranje i performanse zrakoplova u skladu s FCL.310 i FCL.615(b) ii. udovoljiti zahtjevima FCL.750.A(c)	CPL/IR(A) s dodatkom ATPL teorije	Nije primjenjivo	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na avionima s višečlanom letačkom posadom, ili višepilotnim operacijama na jednopilotnim avionima prema CS-23 <i>commuter</i> kategoriji ili ekvivalentno u skladu s dijelom OPS za komercijalni zračni prijevoz	i. da je prošao ispit iz ATPL teorije u državi članici u kojoj je dozvola izdana (*) ii. udovoljiti dodatne zahtjeve FCL.720.A(c)	CPL/IR(A) s dodatkom ATPL teorije	Nije primjenjivo	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 kao PIC na avionima s jednočlanom posadom	Nema	CPL/IR(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničeno na jednopilotne avione		(f)
CPL/IR(A)	< 500 kao PIC na avionima s jednočlanom posadom	Dokazati znanje iz predmeta Planiranje leta i Performanse zrakoplova za razinu CPL/IR	kao(4)(f)	Steći ovlaštenje višepilotni avion prema dijelu-FCL	(g)
CPL(A)	> 500 kao PIC na avionima s jednočlanom posadom	noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo	CPL(A), s ovlaštenjem za tip/klasu ograničeno na jednopilotne avione		(h)
CPL(A)	< 500 kao PIC na avionima s jednočlanom posadom	i. noćno ovlaštenje, ako je primjenjivo ii. dokazati znanje iz predmeta Planiranje i performanse zrakoplova kako je propisano u FCL.310	kao(4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 u skladu s IFR	Noćno ovlaštenje, ako nije obuhvaćeno ovlaštenjem za instrumentalno letenje	PPL/IR(A) (IR ograničen samo na PPL)	Dokazati znanje iz predmeta Planiranja leta i Performansi zrakoplova kako je propisano u FCL.615(b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na avionu	Dokazati znanje korištenja radio-navigacijskih sredstava	PPL(A)		(k)

(*) Imatelj CPL koji već posjeduje ovlaštenje za tip aviona s višočlanom letačkom posadom, ne trebaju imati položen ispit iz ATPL(A) teorije sve dok leti na istom tipu aviona, ali mu se neće priznati ATPL(A) teorija za dozvolu iz dijela-FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip aviona s višočlanom posadom, trebaju udovoljiti uvjetima u stupcu (3), red (e) i tablice.

2. Certifikati instruktora

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

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

3. SFI certifikat

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

Nacionalno ovlaštenje ili privilegije koje posjeduje	Iskustvo	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 sati kao pilot u MPA	i. ima ili je imao CPL/MPL ili ATPL za avion izdanu od države članice; ii. uspješno završio osposobljavanje na simulatoru za određeni tip aviona uključujući MCC	SFI(A)
SFI(A)	Tri godine skorašnjeg iskustva kao SFI	Uspješno završeno osposobljavanje na simulatoru za tip aviona uključujući MCC	SFI(A)

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

4. STI certifikat

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

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

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

B. HELIKOPTERI

1. Dozvole pilota

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

- (a) položi, kroz provjeru stručnosti, zahtjeve za produžavanje ovlaštenja iz dijela-FCL za tip/klasu i ovlaštenje za instrumentalno letenje, relevantno za privilegije dozvole koju posjeduje;
- (b) dokaže znanje relevantnih dijelova-OPS i dijelova-FCL;
- (c) demonstrira razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;

(d) udovolji zahtjevima iz tablice ispod:

Nacionalna dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Dodatni zahtjevi	Zamjena dozvole iz dijela-FCL i uvjeti (gdje je primjenjivo)	Uklanjanje uvjeta	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1 000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H) i IR	Nije primjenjivo	(a)
ATPL(H) Bez IR(H) povlastica	> 1 000 kao PIC na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 1 000 na višepilotnim helikopterima	Nema	ATPL(H), i IR s ovlaštenjem za tip ograničeno na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Prilogu 9. dijela-FCL	(c)
ATPL(H) Bez IR(H) povlastica	> 1 000 na višepilotnim helikopterima	nema	ATPL(H) i ovlaštenje za tip ograničen na kopilota	Demonstrirati sposobnost da djeluje u svojstvu PIC kako je propisano u Prilogu 9. dijela-FCL	(d)
ATPL(H) Važeći IR(H)	> 500 na višepilotnim helikopterima	demonstrirati nadležnom tijelu poznavanje planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.515 i FCL.615(b)	kao (4)(c)	kao (5)(c)	(e)
ATPL(H) Bez IR(H) povlastica	> 500 sati na helikopterima s višečlanom posadom	kao (3)(e)	kao (4)(d)	kao (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) Položio ICAO ATPL(H) teorijski test u državi članici koja je izdala dozvolu		i. demonstrirati nadležnom tijelu poznavanja planiranja leta i performansi prema zahtjevima FCL.310 i FCL.615(b) ii. postigne ostale zahtjeve iz FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom JAR-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(g)
CPL/IR(H)	> 500 sati na višepilotnim helikopterima	i. položiti ispitivanje za JAR-FCL ATPL(H) teoriju u državi članici koja je dozvolu izdala (*) ii. zadovoljiti preostale zahtjeve FCL.720.H(b)	CPL/IR(H) s priznatom JAR-FCL ATPL(H) teorijom	Nije primjenjivo	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Nema	CPL/IR(H) s ovlaštenjima za tip ograničenim za jednopilotne helikoptere	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano u dijelu-FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	Demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310 i FCL.615(b)	kao (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje	CPL(H) s ovlaštenjima za tip ograničenim za jednopilotne helikoptere		(k)
CPL(H)	< 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310	kao (4)(k)		(l)
CPL(H) Bez noćnog ovlaštenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima		Kao (4)(k) i ograničeno na VFR operacije danju	Stjecanje višepilotnog ovlaštenja za tip kako je propisano u dijelu-FCL	(m)
CPL/IR(H) Bez noćnog ovlaštenja	> 500 kao PIC na jednopilotnim helikopterima	noćno letenje demonstrirati znanje planiranja leta i performansi kako je propisano u FCL.310	Kao (4)(k) i ograničeno na VFR operacije danju		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 sati u skladu s IFR	noćno letenje, ako privilegije za noćno letenje nisu uključene u instrumentalno ovlaštenje	PPL/IR(H) (IR ograničen na PPL)	demonstrirati nadležnom tijelu znanje planiranja leta i performansi kako je propisano FCL.615(b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 sati na helikopteru	dokazati upotrebu radionavigacijskih sredstava	PPL(H)		(p)

(*) Imatelj CPL koji već posjeduje ovlaštenje za tip aviona s višečlanom letачkom posadom, ne trebaju imati položen ispit iz ATPL(H) teorije sve dok leti na istom tipu helikoptera, ali mu se neće priznati ATPL(H) teorija za dozvolu iz dijela-FCL. Ako traže ovlaštenje za drugi tip helikoptera s višečlanom posadom, trebaju udovoljiti uvjetima u stupcu (3), red (h) i. tablice.

2. Certifikati instruktora

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

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

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

3. SFI certifikat

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

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

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

4. STI certifikat

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

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

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

PRILOG III.

UVJETI ZA PRIHVAĆANJE DOZVOLA IZDANIH OD TREĆIH ZEMALJA

A. VALIDACIJA DOZVOLA

Općenito

1. Dozvola pilota aviona izdana u skladu sa zahtjevima Priloga 1. Čikaškoj konvenciji od treće zemlje može se validirati od nadležnog tijela države članice.

Piloti moraju podnijeti zahtjev nadležnom tijelu države članice gdje prebivaju ili borave, ili, ako ne borave na području države članice, gdje operator za kojega rade ili namjeravaju raditi ima glavno mjesto poslovanja.

2. Razdoblje validacije ne smije trajati više od jedne godine, pod uvjetom da je dozvola koja se validira valjana.

Ovo razdoblje se može produžiti samo jednom od nadležnog tijela koje je izdalo validaciju, kada je, tijekom razdoblja trajanja validacije, pilot podnio zahtjev, ili pohađa osposobljavanje, za izdavanje dozvole u skladu s dijelom-FCL. Ovo produžavanje će pokriti razdoblje potrebno da bi se izdala dozvola u skladu s dijelom-FCL.

Imatelji dozvole prihvaćene od države članice će koristiti svoje privilegije u skladu s zahtjevima iz dijela-FCL.

Dozvole pilota za komercijalni zračni prijevoz i ostale komercijalne aktivnosti

3. U slučaju dozvole pilota za komercijalni zračni prijevoz i druge komercijalne aktivnosti, imatelji dozvola moraju udovoljiti sljedećim zahtjevima:

(a) položiti, kroz ispit praktične osposobljenosti, relevantne zahtjeve dijela-FCL za produžavanje valjanosti ovlaštenja za tip ili klasu u skladu s privilegijama dozvole koju posjeduju;

(b) dokazati znanje relevantnih dijela-OPS i dijela-FCL;

(c) dokazati znanje engleskog jezika u skladu s FCL 0.055;

(d) moraju posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 u skladu s dijelom – zdravstvena sposobnosti (Part-Medical);

(e) u slučaju aviona, udovoljiti uvjetima za iskustvo, kako je navedeno u sljedećoj tablici:

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 sati kao PIC na višepilotnim avionima	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim avionima kao PIC	(a)
ATPL(A) ili CPL(A)/IR (*)	> 1 500 sati kao PIC ili kopilot na višepilotnim avionima, u skladu s operativnim zahtjevima	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim avionima kao kopilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od stjecanja IR ovlaštenja	Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim avionima kao PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 sati kao PIC ili kopilot na jednopilotnim avionima u skladu s operativnim zahtjevima	Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim avionima kao kopilot u skladu s dijelom OPS	(d)
ATP(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 sati na avionima, ne uključujući TMG, uključujući 200 sati u aktivnosti za koje se traži prihvaćanje i 50 sati u tom svojstvu u zadnjih 12 mjeseci	Letenje na avionima u operacijama različitim od onih za komercijalni zračni prijevoz	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu uključujući 500 sati na operacijama u vodi	Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim avionima kao PIC	(f)

(*) Imatelji CPL(A)/IR na višepilotnim avionima će dokazati razinu znanja za ICAO ATPL(A) prije prihvaćanja.

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

Dozvola koju posjeduje	Ukupan nalet	Privilegije	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) važeće IR	> 1 000 sati kao PIC na helikopterima s više članova posade	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR i IFR operacijama	(a)
ATPL(H) bez IR privilegija	> 1 000 sati kao PIC na helikopterima s više članova posade	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao PIC u VFR operacijama	(b)
ATPL(H) važeće IR	> 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR i IFR operacijama	(c)
ATPL (H) bez IR privilegija	> 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot u VFR operacijama	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 sati kao pilot na višepilotnim helikopterima	Komercijalni zračni prijevoz na višepilotnim helikopterima kao kopilot	(e)
CPL (H)/IR	> 1 000 sati kao PIC u komercijalnom zračnom prijevozu od trenutka stjecanja IR ovlaštenja	Komercijalni zračni prijevoz na jednopilotnim helikopterima kao PIC	(f)
ATPL(H) sa ili bez IR privilegija, CPL (H)/IR, CPL(H)	> 700 sati na helikopterima različitim od onih certificiranih po CS-27/29 ili jednakovrijednih, uključujući 200 sati u aktivnosti za koje se traži prihvaćanje i 50 sati u tom svojstvu u zadnjih 12 mjeseci	Povlastice letenja helikoptera osim komercijalnog zračnog prijevoza.	(g)

(*) Imatelji CPL(H)/IR na višepilotnim helikopterima će dokazati razinu znanja za ICAO ATPL prije prihvaćanja.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti s ovlaštenjem za instrumentalno letenje

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

- (a) položiti ispit praktične osposobljenosti za ovlaštenje za instrumentalno letenje i za ovlaštenja za tip ili klasu relevantnima za privilegije dozvole koju posjeduje, u skladu s Dodatkom 7. i Dodatkom 9. dijela-FCL;
- (b) dokazati da posjeduje znanje iz predmeta *Zračno pravo, Aeronautičke oznake vremena, Planiranje leta i izvedba leta(IR) i Ljudska izvedba*;
- (c) dokazati znanje engleskog jezika u skladu s FCL 0.055;
- (d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
- (e) posjedovati iskustvo od minimalno 100 sati instrumentalnog naleta kao PIC na relevantnoj kategoriji zrakoplova.

Dozvole pilota za nekomercijalne aktivnosti bez ovlaštenja za instrumentalno letenje

5. U slučaju dozvola privatnog pilota, ili CPL ili ATPL dozvole bez ovlaštenja za instrumentalno letenje gdje pilot namjerava koristiti samo privilegije privatnog pilota, imatelj mora ispuniti sljedeće uvjete:
- (a) demonstrirati znanje iz predmeta *Zračno pravo i Ljudska izvedba*;
 - (b) položiti PPL ispit praktične osposobljenosti sukladno dijelu-FCL;
 - (c) udovoljiti relevantnim zahtjevima dijela-FCL za izdavanje ovlaštenja za klasu ili za tip relevantnih za privilegije dozvole koju posjeduje;
 - (d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
 - (e) dokazati razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;
 - (f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot na relevantnoj kategoriji zrakoplova.

Validacija dozvola pilota za specifične zadatke ograničenog trajanja

6. Neovisno o odredbama stavaka gore, u slučaju letova proizvođača zrakoplova, država članica može prihvatiti dozvolu izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji od treće zemlje na maksimalan rok valjanosti od 12 mjeseci za specifične zadatke ograničenog trajanja, kao što su letovi osposobljavanja prilikom inicijalnog ulaska nekog zrakoplova u službu, demonstracijskih, *ferry* ili testnih letova, pod uvjetom da podnositelj zahtjeva udovoljava sljedećim zahtjevima:
- (a) posjeduje prikladnu dozvolu i certifikat o zdravstvenoj sposobnosti i pripadajuća ovlaštenja ili kvalifikacije izdane u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji;
 - (b) da je zaposlen, izravno ili neizravno, od proizvođača aviona.

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

B. KONVERZIJA DOZVOLA

1. PPL/BPL/SPL, CPL ili ATPL dozvola izdana u skladu sa zahtjevima Prilogu 1. Čikaškoj konvenciji izdana od trećih zemalja može se konvertirati u dijelu-FCL PPL/BPL/SPL s ovlaštenjem za jednopilotnu klasu ili tip od nadležnog tijela države članice.

Pilot će podnijeti zahtjev nadležnom tijelu države članice gdje prebiva ili boravi.

2. Imatelj dozvole će zadovoljiti sljedećim minimalnim zahtjevima, za relevantnu kategoriju zrakoplova:

- (a) položiti pismeni test iz *Zračno pravo i Ljudska izvedba*;
- (b) položiti ispit praktične osposobljenosti za PPL/BPL/SPL, kako je relevantno, u skladu s Dio –FCL;
- (c) zadovoljiti uvjete za izdavanje relevantnog ovlaštenja za klasu ili tip, u skladu s poddijelom H;
- (d) mora posjedovati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 izdane u skladu s dijelom – zdravstvena sposobnost (*Part-Medical*);
- (e) demonstrirati razinu jezične sposobnosti sukladno FCL.055;
- (f) posjedovati iskustvo od najmanje 100 sati kao pilot.

C. PRIHVATANJE OVLAŠTENJA ZA KLASU ILI ZA TIP

1. Valjano ovlaštenje za klasu ili za tip sadržano u dozvoli izdanoj u trećoj zemlji može se upisati u dozvolu iz dijela-FCL pod uvjetom da podnositelj zahtjeva:

- (a) zadovolji sve zahtjeve za iskustvom i sve preduvjete za izdavanje primjenjivog ovlaštenja za klasu ili za tip u skladu s dijelom-FCL;
- (b) položi relevantni ispit praktične osposobljenosti za izdavanje primjenjivog ovlaštenja za tip ili za klasu u skladu s dijelom-FCL;
- (c) da aktivno leti;

(d) nema manje od:

- i. za ovlaštenja za klasu aviona, 100 sati letačkog iskustva kao pilot na toj klasi;
 - ii. za ovlaštenja za tip, 500 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu;
 - iii. za jednomotorne helikoptere s maksimalnom certificiranom masom pri polijetanju do 3 175 kg, 100 sati letačkog iskustva na tom tipu;
 - iv. za sve ostale helikoptere, 350 sati letačkog iskustva kao pilot na tom tipu.
-

PRILOG IV.

[DIO-MED]

PODDIO A

OPĆI ZAHITJEVI

ODJELJAK 1.

*Općenito***MED.A.001 Nadležno tijelo**

Za potrebe ovog dijela nadležno tijelo jest:

(a) za zrakoplovno-medicinske centre (AeMC):

1. tijelo određeno od države članice gdje AeMC ima glavno mjesto poslovanja;
2. kada je AeMC smješten u trećoj zemlji, Agencija;

(b) za zrakoplovno-medicinske ispitivače (AME):

1. tijelo određeno od države članice gdje AME ima glavno mjesto obavljanja prakse;
2. ako je glavno mjesto obavljanja prakse u trećoj zemlji, tijelo određeno od države članice kojoj AME podnosi zahtjev za izdavanje AME certifikata;

(c) za liječnike specijaliste opće/obiteljske medicine (GMP), tijelo određeno od države članice koju je GMP obavijestio o svojoj aktivnosti;

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

MED.A.005 Područje primjene

Ovaj dio utvrđuje zahtjeve za:

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

MED.A.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

- „Akreditirani medicinski zaključak” znači zaključak jednog ili više medicinskih stručnjaka nadležnom tijelu za izdavanje dozvola, donesen na temelju objektivnih i nediskriminirajućih kriterija, za potrebe razmatranog slučaja, u savjetovanju s letачkim operacijama ili drugim stručnjacima prema potrebi,
- „Procjena” znači zaključak o zdravstvenoj sposobnosti osobe na temelju evaluacije osobne medicinske povijesti i/ili zrakoplovno-medicinskih pregleda kako se traži u ovome dijelu kao i daljnjim pregledima ako je potrebno, i/ili medicinskim pretragama kao što su, ali ne ograničavajući se na, EKG, mjerenje krvnog tlaka, nalaz krvi, rendgensko snimanje,
- „Siguran u boje” znači sposobnost podnositelj zahtjeva da lako razlikuje boje korištene u zrakoplovnoj navigaciji i točno identificira zrakoplovna svjetla u boji,
- „Specijalist za vid” znači oftalmolog ili specijalist za vid kvalificiran u optometriji i osposobljen da prepoznaje patološka stanja,

- „Pregled” znači inspekcija, palpacija, perkusija, auskultacija ili drugi način istraživanja posebno za dijagnosticiranje bolesti,
- „Istraživanje” znači procjenu sumnjivog patološkog stanja podnositelj zahtjeva putem pregleda i pretraga u svrhu potvrđivanja prisutnosti ili odsutnosti medicinskog stanja,
- „Nadležno tijelo za dozvole” znači nadležno tijelo države članice za izdavanje dozvole, ili kojem osoba podnosi zahtjev za izdavanje dozvole, ili, kada osoba još nije podnijela zahtjev za izdavanje dozvole, nadležno tijelo u skladu s ovim dijelom,
- „Ograničenje” znači uvjet stavljen u certifikat o zdravstvenoj sposobnosti, dozvolu ili medicinski izvještaj za kabinsku posadu, koji mora biti ispunjen dok se koriste privilegije dozvole, ili potvrde kabinske posade (*cabin crew attestation*),
- „Greška refrakcije” znači odstupanje od emetropije mjereno u dioptrijama u meridijanu s najvećom ametropijom, izmjereno standardnim metodama.

MED.A.015 Medicinska povjerljivost

Sve osobe uključene u liječničke preglede, procjenu i certifikaciju moraju osigurati poštivanje medicinske povjerljivosti u svakom trenutku.

MED.A.020 Smanjenje zdravstvene sposobnosti

(a) Imatelji dozvola ne smiju koristiti privilegije svoje dozvole i pripadajućih ovlaštenja ili certifikata kada:

1. su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti koje bi moglo imati utjecaj na sigurno korištenje tih privilegija;
2. uzimaju ili koriste lijek koji se izdaje na liječnički recept ili lijek koji se izdaje bez liječničkog recepta koji bi mogao imati utjecaj na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole;
3. su podvrgnuti medicinskom, kirurškom ili drugom postupku koji bi mogao imati utjecaj na sigurnost letenja.

(b) Dodatno, imatelji dozvola moraju, bez pretjeranog odgađanja, zatražiti zrakoplovno-medicinski savjet ako su:

1. bili na kirurškoj operaciji ili invazivnom postupku;
2. prepisana im je redovita uporaba bilo kakvih lijekova;
3. pretrpjeli su bilo kakvu osobnu ozljedu koja uključuje nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
4. bolovali su od bilo kakve bolesti koja uključuje nesposobnost funkcioniranja kao člana letačke posade;
5. su trudni;
6. su primljeni u bolnicu ili kliniku;
7. prvi zahtjev za nošenje korekcijskih leća.

(c) U ovim slučajevima:

1. imatelji kategorije 1 i kategorije 2 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju potražiti savjet u AeMC-u ili od AME-a. AeMC ili AME mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imatelja dozvole i odlučiti da li je sposoban za nastavak korištenja svojih privilegija;
2. imatelji LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti moraju zatražiti savjet AeMC-a ili AME-a, ili GMP-a koji je potpisao certifikat o zdravstvenoj sposobnosti. AeMC, AME ili GMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost imatelja dozvole i odlučiti da li je sposoban za nastavak korištenja svojih privilegija.

- (d) Članovi kabinske posade ne smiju obavljati dužnosti na zrakoplovu i, gdje je to primjenjivo, ne smiju koristiti privilegije svojih potvrda za kabinsku posadu, onda kada su svjesni smanjenja zdravstvene sposobnosti, do te mjere da bi to stanje moglo imati utjecaj da ih onemoguću u sigurnom obavljanju njihovih dužnosti i odgovornosti.
- (e) Dodatno, ako su u medicinskim stanjima navedenim u (b)(1) do (b)(5), članovi kabinske posade moraju, bez odgađanja, potražiti savjet AME-a, AeMC-a ili OHMP-a ako je primjenjivo. AeMC, AME ili OHMP mora procijeniti zdravstvenu sposobnost članova kabinske posade i odlučiti da li su sposobni za nastavak svojih sigurnih dužnosti.

MED.A.020 Obveze AeMC-a, AME-a, GMP-a i OHMP-a

- (a) Kada obavljaju liječničke preglede i/ili procjene AeMc, AME, GMP i OHMP moraju:
1. osigurati da se s osobom može uspostaviti komunikacija bez jezičnih barijera;
 2. učiniti osobu svjesnom posljedica davanja nepotpune, netočne ili lažne izjave o njezinoj medicinskoj povijesti.
- (b) Nakon završetka zrakoplovno-medicinskog pregleda i/ili procjene, AeMc, AME, GMP i OHMP mora:
1. priopćiti osobi da li je sposobna, nesposobna ili ju uputiti u tijelo nadležno za dozvole, AeMc ili AME kako je primjenjivo;
 2. obavijestiti osobu o bilo kojem ograničenju koje bi moglo ograničiti letačko osposobljavanje ili privilegije dozvole, ili potvrde za kabinsku posadu kako je primjenjivo;
 3. ako je osoba ocijenjena kao nesposobna, uputiti ju o njezinom/njegovom pravu na drugostupanjski postupak; i
 4. u slučaju Podnositelj zahtjeva za medicinsku svjedodžbu, dostaviti, bez odgađanja, tijelu nadležnom za dozvole, potpisani ili elektronski autentičan izvještaj, koji uključuje rezultat procjene i presliku medicinske svjedodžbe.
- (c) AeMc-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju čuvati zapise s detaljima liječničkih pregleda i procjena obavljenih u skladu s ovim dijelom, kao i njihove rezultate, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.
- (d) Kada se zahtijeva za medicinsku certifikaciju i/ili nadzorne funkcije, AeMC-ovi, AME-i, GMP-ovi i OHMP-ovi moraju medicinskom procjenitelju nadležnog tijela na zahtjev dostaviti sve zrakoplovno-medicinske zapise i izvještaje, kao i bilo koju drugu relevantnu informaciju.

ODJELJAK 2.

Zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti

MED.A.030 Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti

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

MED.A.035 Zahtjev za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti

- (a) Zahtjevi za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti će se podnositi u formatu kako odredi nadležno tijelo.
- (b) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti moraju AeMC-u, AME-u ili GMP-u kako je primjenjivo, dati:
1. dokaz o identitetu;
 2. potpisanu izjavu:
 - i. o medicinskim činjenicama u vezi s medicinskom povijesti;
 - ii. da li su prethodno bili na pregledu za medicinsku svjedodžbu i, ako da, kod koga i s kojim rezultatom;
 - iii. da li su ikada bili ocijenjeni kao nesposobni ili su imali suspendiranu ili opozvanu medicinsku svjedodžbu.
- (c) Kada podnose zahtjev za produžavanje ili obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, podnositelji zahtjeva moraju u AeMC, AME ili GMP pokazati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti prije relevantnog pregleda.

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

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

MED.A.045 Valjanost, produžavanje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti**(a) Valjanost**

- (1) Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biti će valjan za razdoblje od 12 mjeseci.
- (2) Razdoblje valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 biti će smanjen na 6 mjeseci za imatelje dozvola koji:
 - i. su uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog zračnog prijevoza prevozeći putnike i koji su prešli 40 godina starosti;
 - ii. su prešli 60 godina starosti.
- (3) Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 biti će valjan za razdoblje od:
 - i. 60 mjeseci prije nego imatelj dozvole napuni 40 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 40 godine starosti prestat će biti valjan kada imatelj dozvole napuni 42 godine starosti;
 - ii. 24 mjeseca između 40 i 50 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 50 godine starosti prestat će biti valjan kada imatelj dozvole napuni 51 godinu starosti; i
 - iii. 12 mjeseci poslije 50 godina starosti.
- (4) LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti biti će valjan za razdoblje od:
 - i. 60 mjeseci prije nego imatelj dozvole napuni 40 godina starosti. Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti izdan prije navršenih 40 godine starosti prestat će biti valjan kada imatelj dozvole napuni 42 godine starosti;
 - ii. 24 mjeseci poslije 40 godina starosti.
- (5) Razdoblje valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, uključujući bilo kojeg pridruženog pregleda ili specijalne pretrage, biti će:
 - i. određen starosti podnositelja zahtjeva na dan kada je obavljen liječnički pregled; i
 - ii. računajući od datuma liječničkog pregleda u slučaju inicijalnog izdavanja i obnavljanja, i od datuma isteka prijašnjeg certifikata o zdravstvenoj sposobnosti u slučaju produžavanja.

(b) Produžavanje

Pregledi i/ili procjene za produžavanje valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti mogu biti obavljeni u roku 45 dana prije datuma isteka certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(c) Obnavljanje

- (1) Ako imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti nije udovoljio pod (b), zahtijevati će se pregled i/ili procjena kao za obnavljanje.
- (2) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2:
 - i. ako je certifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 2 godine, AeMC ili AME mora samo obaviti pregled za obnavljanje nakon procjene zrakoplovno-medicinskih zapisa podnositelja zahtjeva;
 - ii. ako je certifikat o zdravstvenoj sposobnosti istekao više od 5 godina, moraju se ispuniti zahtjevi pregleda za inicijalno izdavanje i procjena će biti temeljena na zahtjevima produljenja.
- (3) U slučaju LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, AeMC, AME ili GMP mora procijeniti medicinsku povijest podnositelja zahtjeva i obaviti zrakoplovno-medicinski pregled i/ili procjenu u skladu s MED.B.095.

MED.A.050 Upućivanje

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

- (b) Kada je podnositelj zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen u AME ili AeMC u skladu s MED.B.001, GMP mora prenijeti relevantnu medicinsku dokumentaciju nadležnom tijelu za dozvole.

PODDIO B

ZAHTJEVI ZA CERTIFIKATE O ZDRAVSTVENOJ SPOSOBNOSTI PILOTA

ODJELJAK 1.

Općenito

MED.B.001 Ograničenja na certifikatima o zdravstvenoj sposobnosti

(a) *Ograničenja na certifikatima o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2*

- (1) Ako podnositelj zahtjeva u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti relevantne kategorije ali se smatra da to nije vjerojatno ugrožavanje sigurnosti leta, AeMC ili AME mora:

- i. u slučaju podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, odluku o sposobnosti podnositelja zahtjeva prepustiti nadležnom tijelu za dozvole kako je naznačeno u ovome poddjelu;
- ii. u slučaju gdje upućivanje nadležnom tijelu za dozvole nije naznačeno u ovome poddjelu, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem(-ima) ako je potrebno;
- iii. u slučaju podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava sa jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti sa ograničenjem(-ima) ako je potrebno, u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole;
- iv. AeMC ili AME mogu produžiti ili obnoviti certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s istim ograničenjem bez upućivanja podnositelja zahtjeva nadležnom tijelu za dozvole.

(b) *Ograničenja na LAPL medicinskoj svjedodžbi*

- (1) Ako GMP, nakon određenog razmatranja podnositeljevog zahtjeva medicinske povijesti zaključi da podnositelj zahtjeva ne udovoljava zahtjeve zdravstvene sposobnosti, GMP mora uputiti podnositelja zahtjeva u AeMC ili kod AME-a, osim onih koji zahtijevaju ograničenje koje se odnosi samo na korištenje korektivnih leća.
- (2) Ako je podnositelj zahtjeva za LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti upućen, AeMC ili AME će razmotriti MED.B.095, ocijeniti da li je podnositelj zahtjeva sposoban obavljati dužnosti sigurno ako udovoljava s jednim ili više ograničenja dodanih u certifikatu o zdravstvenoj sposobnosti, i izdati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s ograničenjem(-ima) ako je potrebno. AeMC ili AME uvijek mora razmotriti potrebu ograničenja pilota da prevozi putnike (Operational Passenger Limitation, OPL).
- (3) GMP može produžiti ili obnoviti LAPL certifikat o zdravstvenoj sposobnosti sa istim ograničenjem bez upućivanja podnositelja zahtjeva u AeMC ili AME.

(c) Kada se procjenjuje da li je neophodno ograničenje, osobito bi trebalo uzeti u obzir sljedeće:

1. da li akreditirani medicinski zaključak nagovještava da je u specijalnim okolnostima, podnositelj zahtjeva u nemogućnosti udovoljavanja bilo kojem zahtjevu, da li numeričkom ili drugom, takva da korištenje privilegija dozvole za koju aplicira neće vjerojatno ugrožavati sigurnost leta;
2. Sposobnost podnositelja zahtjeva, vještinu i iskustvo relevantno operaciji koja će se izvoditi.

(d) *Oznake operativnih ograničenja*

(1) Operational multi-pilot limitation (OML — samo kategorija 1)

- i. Kada imatelj CPL, ATPL ili MPL u potpunosti ne udovoljava zahtjevima za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kada je upućen u nadležno tijelo za dozvole, mora se procijeniti da li se certifikat o zdravstvenoj sposobnosti može izdati s OML „vrijedi samo kao ili s kvalificiranim kopilotom”. Ova procjena biti će provedena od nadležnog tijela za dozvole.

- ii. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OML može upravljati zrakoplovom samo u višepilotnim operacijama kada je drugi pilot potpuno kvalificiran na relevantnom tipu zrakoplova, nije OML ograničen i nije napunio 60 godina starosti.
 - iii. OML za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 može biti postavljen i maknut samo od nadležnog tijela za dozvole.
- (2) Operational Safety Pilot Limitation (OSL — kategorija 2 i LAPL privilegije)
- i. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OSL ograničenjem može upravljati zrakoplovom samo ako je drugi pilot potpuno kvalificiran za ulogu zapovjednika na relevantnoj klasi ili tipu zrakoplova, zrakoplov mora biti opremljen duplim komandama i drugi pilot zauzima mjesto za kontrolama.
 - ii. OSL za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 može biti postavljen i maknut od AeMC-a ili AME-a u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
- (3) Operational Passenger Limitation (OPL — kategorija 2 i LAPL privilegije)
- i. Imatelj certifikata o zdravstvenoj sposobnosti s OPL ograničenjem smije upravljati zrakoplovom bez putnika.
 - ii. OPL za kategoriju 2 certifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen i maknut od AeMC-a ili AME-a u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.
 - iii. OPL za LAPL certifikate o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljen AeMC-a ili AME-a.
- (e) Imatelju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti može biti postavljeno bilo koje drugo ograničenje ako je to potrebno kako bi se osigurala sigurnost leta.
- (f) Bilo koje postavljeno ograničenje imatelju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti biti će i upisano.

ODJELJAK 2.

Medicinski zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i 2

MED.B.005 Općenito

- (a) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti moraju biti slobodni od bilo koje:
- 1. abnormalnosti, urođene ili stečene;
 - 2. aktivne, latentne, akutne ili kronične nesposobnost;
 - 3. rane, ozljede ili postoperativne tegobe;
 - 4. posljedice ili nuspojave ako uzimaju bilo koji propisani lijek ili lijek koji se uzima bez recepta u terapijske, dijagnostičke ili preventivne svrhe,
- a koje bi prouzročile određeni stupanj funkcionalne nesposobnosti, koja bi dovela do iznenadne nesposobnosti za sigurno korištenje privilegija dozvole.
- (b) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 upućena nadležnom tijelu za dozvole, to tijelo može delegirati tu odluku AeMC-u, osim u slučajevima gdje je potreban OML.
- (c) U slučajevima kada je odluka o zdravstvenoj sposobnosti podnositelja zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 upućena nadležnom tijelu za dozvole, to tijelo može delegirati tu odluku AeMC-u ili AME, osim u slučajevima gdje je potreban OSL ili OPL.

MED.B.010 Srčano-žilni sustav

(a) *Pregled*

- (1) Standardni 12-kanalni elektrokardiogram u mirovanju (EKG) i izvještaj moraju se napraviti na kliničku indikaciju, i:
- i. za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, na pregledu za prvo izdavanje medicinske svjedodžbe, zatim svakih 5 godina do 30 godine starosti, zatim svake 2 godine do 40 godine, jednom godišnje do 50 godina, i na svakom pregledu za produžavanje ili obnavljanje iza toga;
 - ii. za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, na pregledu za prvo izdavanje medicinske svjedodžbe nakon 40 godine, zatim svake 2 godine iza 50 godine starosti

- (2) Proširena kardiovaskularna procjena će biti potrebna kada postoji klinička indikacija.
- (3) Za medicinsku svjedodžbu kategorije 1, proširena kardiovaskularna procjena mora se obaviti na prvom pregledu za produžavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti ili obnavljanje iza 65 godine starosti i zatim svake 4 godine.
- (4) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, laboratorijske pretrage lipida seruma/plazme, uključujući kolesterol, će biti potrebna na pregledu za prvo izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, i na prvom pregledu nakon što se napuni 40 godina starosti.

(b) *Srčano-žilni sustav — Općenito*

- (1) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost srčano-žilnog sustava koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole (a).
- (2) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:
 - i. aneurizma prsne ili trbušne (*supra-renal*) aorte, prije ili poslije operacije;
 - ii. značajna funkcionalna abnormalnost bilo kojeg od srčanih zalistaka;
 - iii. transplantacija srca ili srca/pluća.
- (3) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s utvrđenom povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole:
 - i. periferna arterijska bolest, prije ili poslije operacije;
 - ii. aneurizma trbušne aorte, prije ili poslije operacije;
 - iii. funkcionalno beznačajne abnormalnosti srčanih zalistaka;
 - iv. nakon operacije srčanih zalistaka;
 - v. abnormalnosti perikarda, miokarda ili endokarda;
 - vi. urođene abnormalnosti srca, prije ili poslije korektivne operacije;
 - vii. ponavljajuće vazovagalne sinkope;
 - viii. arterijska ili venska tromboza;
 - ix. plućna embolija;
 - x. srčano-žilno stanje koje zahtijeva sistemsku antikoagulantnu terapiju
- (4) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s utvrđenom dijagnozom jednog od stanja navedenog u (2) do (3) gore moraju biti procijenjeni od kardiologa prije nego se može razmatrati ocjena sposobnosti u dogovoru s tijelom nadležnim za dozvole.

(c) *Krvni tlak*

- (1) Krvni tlak mora se mjeriti na svakom pregledu.
- (2) Krvni tlak podnositelja zahtjeva mora biti u normalnim granicama.
- (3) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:
 - i. sa simptomatskom hipotenzijom; ili
 - ii. čije krvni tlak na pregledu konstantno prelazi 160 mmHg sistolički i/ili 95 mmHG dijastolički, sa ili bez terapije;moraju biti ocijenjeni nesposobnim.

- (4) Početak uzimanja terapije za kontrolu krvnog tlaka zahtijeva razdoblje privremene suspenzije certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kako bi se uspostavila odsutnost značajnih popratnih nus-pojava.

(d) *Koronarna arterijska bolest*

- (1) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa:

- i. sumnjom na miokardijalnu ishemiju;
- ii. asimptomatskom manjom bolesti koronarne arterije koja ne zahtijeva anti-anginalni tretman;

moraju se uputiti u nadležno tijelo za dozvole i proći kardiološku obradu da se isključi miokardijalna ishemija prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

- (2) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem spomenutim u (1) moraju proći kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti.

- (3) Podnositelji zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

- i. miokardijalna ishemija;
- ii. simptomatska bolest koronarne arterije;
- iii. simptomatska bolest koronarne arterije kontrolirana lijekovima.

- (4) Podnositelji zahtjeva za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s povijesti bolesti ili dijagnozom bilo kojeg od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

- i. miokardijalna ishemija;
- ii. miokardijalni infarkt;
- iii. revaskularizacija za bolest koronarne arterije.

- (5) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 koji su nakon miokardijalnog infarkta ili kirurške obrade bolesti koronarne arterije asimptomatski moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole. Podnositelji zahtjevi za produžavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.

(e) *Poremećaji ritma/provođenja*

- (1) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole kada imaju značajne poremećaje kardijalne kondukcije ili ritma, uključujući bilo što od sljedećeg:

- i. poremećaji supraventrikularnog ritma, uključujući povremenu ili uspostavljenu sinoatrijalnu disfunkciju, atri-jalnu fibrilaciju i/ili treperenje i asimptomatske sinus pauze;
- ii. kompletni blok lijeve grane;
- iii. atrioventrikularni blok lijeve grane;
- iv. široki i/ili uski kompleks tahikardija;
- v. ventrikularna preeksitacija;
- vi. asimptomatska QT prolongacija;
- vii. Brugada uzorak na elektrokardiografiji.

- (2) Podnositelji zahtjevi za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (1) moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

(3) Podnositelji zahtjeva s bilo čim od sljedećeg:

- i. nekompletni blok lijeve grane;
- ii. kompletni blok desne grane;
- iii. stabilna devijacija lijeve osi;
- iv. asimptomatska sinus bradikardija;
- v. asimptomatska sinus tahikardija;
- vi. asimptomatski izolirani uniformni supra-ventrikularni ili ventrikularni ektopični kompleks;
- vii. atrioventrikularni blok prvog stupnja;
- viii. atrioventrikularni blok tips Mobitz 1;

mogu biti procijenjeni sposobnima u odsutnosti bilo koje druge abnormalnosti i predmet su zadovoljavajuće kardiološke obrade.

(4) Podnositelji zahtjeva koji u povijesti bolesti imaju:

- i. terapiju ablacijom;
- ii. implantaciju pacemaker-a;

moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju se uputiti nadležnom tijelu za dozvole. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 moraju se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

(5) Podnositelji zahtjeva s bilo kojim od sljedećih stanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni:

- i. simtomatska sinoatrijalna bolest;
- ii. kompletni atrioventrikularni blok;
- iii. simtomatska prolongacija QT-a;
- iv. automatski implantirani defibrilacijski sustav;
- v. pacemaker za ventrikularnu anti-tahikardiju.

MED.B.015 Dišni sustav

(a) Podnositelji zahtjeva sa značajnim umanjnjem plućne funkcije moraju se ocijeniti kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati kada je plućna funkcija opravljena i ako je zadovoljavajuća.

(b) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, podnositelji zahtjeva su obvezni obaviti test plućne funkcije na inicijalnom pregledu i na kliničku indikaciju.

(c) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, podnositelji zahtjeva su obvezni obaviti test plućne funkcije na kliničku indikaciju.

(d) Podnositelji zahtjevi koji imaju povijest bolesti ili utvrđenu dijagnozu:

1. astme koja zahtijeva lijekove;
2. aktivnu upalnu bolest dišnog sustava;
3. aktivnu sarkoidozu;
4. pneumotoraks;
5. sindroma apnoje u snu;

6. opsežnu operaciju u prsnom košu;

7. pneumonektomija;

moraju obaviti obradu dišnog sustava sa zadovoljavajućim rezultatom prije nego se razmatra ocjena sposobnosti. Podnositelji zahtjevi s utvrđenom dijagnozom stanja navedenih u (3) do (5) gore moraju obaviti zadovoljavajuću kardiološku obradu prije nego se razmatra ocjena sposobnosti.

(e) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
2. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 s bilo kojim stanjem navedenim u (d) gore moraju biti procijenjeni u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

(f) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 koji su napravili potpunu pneumonektomiju moraju biti ocijenjeni nesposobnima.

MED.B.020 Probavni sustav

(a) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti ne smiju imati nikakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest probavnog sustava ili pripadajućih adneksa koja bi mogla imati utjecaj na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole (a).

(b) Podnositelji zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili kirurške intervencije u bilo kojem dijelu probavnog trakta ili pripadajućih adneksa koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije uslijed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnositelji zahtjeva moraju biti slobodni od hernije koja bi mogla dovesti do simptoma nesposobnosti.

(d) Podnositelji zahtjeva s poremećajima probavnog sustava uključujući:

1. ponavljajući dispeptički poremećaj koji zahtijeva lijekove;
2. pankreatitis;
3. simptomatski žučni kamenci;
4. utvrđena dijagnoza ili povijest bolesti kronične upalne bolesti crijeva;
5. nakon kirurške operacije na probavnom traktu ili njegovim adneksima, uz ostalo i kirurgiju koja uključuje potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg od tih organa;

moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Procjena sposobnosti može se razmatrati nakon uspješno završenog liječenja ili potpunog oporavka nakon operacije i predmet je zadovoljavajuće gastroenterološke obrade.

(e) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s dijagnozom stanja navedenih u (2), (4) i (5) moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.
2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s pankreatitisom mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

MED.B.025 Metabolički i endokrini sustav

(a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvi funkcionalni ili strukturalni poremećaj vezan za metabolizam, prehranu i endokrine žlijezde koji bi mogao utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

(b) Podnositelji zahtjeva s metaboličkom, nutritivnom ili endokrinom disfunkcijom mogu biti ocijenjeni sposobnima ako se dokaže stabilnost stanja i uz zadovoljavajuću zrakoplovno-medicinsku obradu.

(c) *Diabetes mellitus*

- (1) Podnositelji zahtjevi s diabetesom mellitusom koji zahtijeva inzulin moraju se ocijeniti nesposobnim.
- (2) Podnositelji zahtjeva s diabetesom mellitusom koji ne zahtijeva inzulin moraju se ocijeniti nesposobnim osim ako se može dokazati da je postignuta regulacija šećera u krvi.

(d) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 koji ne uzimaju inzulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi moraju biti upućeni u tijelo nadležno za dozvole;
2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 koji ne uzimaju inzulin nego druge lijekove za regulaciju šećera u krvi mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

MED.B.030 Hematologija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu hematološku bolest koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).
- (b) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, hemoglobin mora biti testiran na svakom pregledu za izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(c) Podnositelji zahtjeva s hematološkim stanjem, kao:

1. koagulacijski, hemoragični ili trombotični poremećaj;
2. kronična leukemija;

moгу biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj zrakoplovno-medicinskoj obradi.

(d) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelji zahtjevi za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti s jednim od stanja navedenih u (c) gore moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u (c) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

(e) Podnositelji zahtjeva za kategoriju 1 s jednim od hematoloških stanja navedenih ispod moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole:

1. abnormalni hemoglobin, uključujući, ali ne ograničeno na, anemiju, policitemiju ili hemoglobinopatiju;
2. značajno povećanje limfnih čvorova;
3. uvećanje slezene.

MED.B.035 Spolno-mokraćni sustav

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu funkcionalnu ili strukturalnu bolest bubrega ili spolno-mokraćnog sustava ili pripadajućih adneksa koja bi mogla imati utjecaja na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

- (b) Analiza urina mora biti dio svakog zrakoplovno-medicinskog pregleda. Urin ne smije sadržavati abnormalni element koji bi se smatrao patološki značajnim.

- (c) Podnositelji zahtjeva s bilo kakvom posljedicom bolesti ili kirurške intervencije na bubrezima ili urinarnom traktu koji bi mogli uzrokovati nesposobnost u letu, naročito opstrukcije uslijed striktura ili kompresije, moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(d) Podnositelji zahtjeva s poremećajem spolno-mokraćnog sustava, kao:

1. bolest bubrega;
2. jedan ili više mokraćnih kamenaca, ili povijest bubrežnih kolika;

moгу biti procijenjeni sposobnima ovisno o zadovoljavajućoj renalno/urološkoj obradi.

- (e) Podnositelji zahtjeva koji su napravili opsežnu kiruršku operaciju mokraćnog aparata uključujući potpuno ili djelomično odstranjenje ili diverziju bilo kojeg od tih organa moraju biti ocijenjeni nesposobnima i ponovno procijenjeni nakon potpunog oporavka prije nego će se razmatrati ocjena sposobnosti. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni nadležnom tijelu za dozvole na ponovnu procjenu.

MED.B.040 Infektivne bolesti

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

MED.B.045 Opstetricija i ginekologija

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

MED.B.050 Mišićno-koštani sustav

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost kostiju, zglobova, mišića ili tetiva, urođene ili stečene koje bi mogle utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).
- (b) Podnositelj zahtjeva mora imati dovoljnu visinu za sjedenje, dužinu ruku i nogu kao i mišićnu snagu za sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).
- (c) Podnositelj zahtjeva mora imati zadovoljavajuću funkcionalno korištenje mišićno-koštanog sustava koje omogućava sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a). Sposobnost podnositelj zahtjeva mora se procijeniti u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

MED.B.055 Psihijatrija

- (a) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati ustanovljenu povijest bolesti ili kliničku dijagnozu bilo kakve psihijatrijske bolesti ili invalidnost, stanje ili poremećaj, akutno ili kronično, urođeno ili stečeno, koje bi moglo utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).
- (b) Podnositelji zahtjeva s mentalnim ili poremećajem ponašanja uslijed uporabe ili zlorabe alkohola ili drugih psihotropnih supstanci ocjenjuje se kao nesposoban sve do tijeka oporavka i neuzimanja supstanci i uz zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu nakon uspješnog liječenja. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole. Sposobnost podnositelj zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

- (c) Podnositelji zahtjeva s psihijatrijskim stanjem kao:

1. poremećaj raspoloženja;
2. neurotični poremećaj;
3. poremećaj osobnosti;
4. mentalni poremećaj ili poremećaj ponašanja;

moraju napraviti zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego se može napraviti ocjena sposobnosti.

- (d) Podnositelji zahtjeva s povijesti jednokratnog ili ponavljajućeg čina namjernog samoozljeđivanja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni. Podnositelji zahtjeva moraju proći zadovoljavajuću psihijatrijsku obradu prije nego se može razmatrati ocjena sposobnosti.

(e) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s jednim od stanja navedenih u (b), (c) ili (d) gore mora biti upućen nadležnom tijelu za dozvole;
2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s jednim od stanja navedenih u b), (c) ili (d) gore mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole

(f) Podnositelj zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom shizofrenije, shizoidnog ili sumanutog poremećaja moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

MED.B.060 Psihologija

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

MED.B.065 Neurologija

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

1. epilepsije;
2. ponavljajućih epizoda poremećaja svijesti nepoznatog uzroka;

moraju biti ocijenjeni kao nesposobni.

(c) Podnositelj zahtjeva s ustanovljenom povijesti ili kliničkom dijagnozom:

1. epilepsije bez recidiva nakon 5 godine;
2. epilepsije bez recidiva i bez svih tretmana više od 10 godina;
3. epileptiformnim abnormalnostima EEG-a i žarištem sporih valova;
4. progresivnim ili neprogresivnim bolestima živčanog sustava;
5. jednokratni poremećaj svijesti nepoznatog uzroka;
6. gubitak svijesti nakon ozljede glave;
7. penetrirajuće ozljede mozga;
8. ozljede spinalnih ili perifernih živaca;

moraju napraviti daljnju obradu prije nego se može razmatrati procjena sposobnosti. Podnositelj zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole. Sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 mora biti procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

MED.B.070 Sustav vida

- (a) Podnositelj zahtjeva ne smiju posjedovati bilo kakvu abnormalnost funkcije oka ili pripadajućih adneksa ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, urođeno ili stečeno, akutno ili kronično, ili bilo kakvu posljedicu kirurgije ili traume oka, koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

(b) *Pregled*

(1) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1:

- i. sveobuhvatan pregled oka mora biti dio inicijalnog pregleda i treba ga napraviti periodički ovisno o refrakciji i funkcionalnoj performansi oka; i
- ii. rutinski pregled oka mora biti dio svih pregleda za produžavanje i obnavljanje.

(2) Za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2:

- i. rutinski pregled oka mora biti dio inicijalnog i svih pregleda za produžavanje i obnavljanje; i
- ii. sveobuhvatan pregled oka mora se napraviti kada postoji klinička indikacija.

(c) Oštrina vida na daljinu, s ili bez korekcije, mora biti:

1. u slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 6/9 (0,7) ili bolja na svakom oku odvojeno te oštrina vida na oba oka mora biti 6/6 (1,0) ili bolja;
 2. u slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2 6/12 (0,5) ili bolja na svakom oku odvojeno te oštrina vida na oba oka mora biti 6/9 (0,7) ili bolja. Podnositelj zahtjeva s vidom ispod standarda u jednom oku može biti procijenjen sposobnim u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj procjeni;
 3. Podnositelji zahtjeva za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti 1 s vidom ispod standarda u jednom oku biti će ocijenjeni nesposobnima. Kod produljenja, podnositelji zahtjeva sa stečenim vidom ispod standarda u jednom oku moraju biti upućeni u tijelo nadležno za dozvole i može biti procijenjen sposobnim ako nije vjerojatan utjecaj na sigurno korištenje privilegija dozvole koju posjeduje.
- (d) Podnositelj zahtjeva mora biti sposoban čitati tablicu N5 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 30-50 cm i tablicu N14 (ili ekvivalentnu) na udaljenosti 100 cm, s korekcijom ako je propisana.
- (e) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju imati normalna vidna polja i normalnu binokularnu funkciju.
- (f) Podnositelji zahtjeva koji su obavili kirurgiju oka mogu biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj obradi.
- (g) Podnositelji zahtjeva s kliničkom dijagnozom keratokonusa mogu biti procijenjeni sposobnima ovisno o zadovoljavajućem liječničkom pregledu oftalmologa. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.
- (h) Podnositelji zahtjeva s:
1. astigmatizmom;
 2. anizometropijom;
- mogu biti procijenjeni sposobnim ovisno o zadovoljavajućoj oftalmološkoj obradi.
- (i) Podnositelji zahtjeva s diplopijom biti će ocijenjeni nesposobnima.
- (j) Naočale i kontaktne leće. Ako je funkcija vida postignuta tek uporabom korekcije:
1. i. za vid na daljinu, naočale ili kontaktne leće moraju se nositi dok se koriste privilegije primjenjive dozvole(a);
 - ii. za vid na blizinu, par naočala mora biti na raspolaganju dok se koriste privilegije primjenjive dozvole;
 2. rezervni set sličnih korektivnih naočala mora biti odmah dostupan za izravnu uporabu tijekom korištenja privilegija primjenjive dozvole(a);
 3. korekcija mora osigurati optimalnu vidnu funkciju, dobro se podnositi i biti prikladna za zrakoplovne svrhe;
 4. ako se nose kontaktne leće, one moraju biti za vid na daljinu, monofokalne, nebojane i dobro podnošene;
 5. Podnositelji zahtjeva s velikom refraktivnom greškom moraju koristiti kontaktne leće ili naočale s lećama visokog indeksa;

6. za udovoljavanje zahtjeva vida ne smije se koristiti više od jednog para naočala;

7. ne smiju se koristiti ortokeratološke leće.

MED.B.075 Raspoznavanje boja

(a) Podnositelji zahtjeva će biti zatraženi da demonstriraju sposobnost da lako opažaju boje koje su neophodne za sigurno obavljanje dužnosti.

(b) *Pregled*

(1) Podnositelji zahtjeva moraju proći Ishihara test za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti.

(2) Podnositelji zahtjeva koji ne zadovolje na Ishihara testu moraju napraviti daljnje testiranje percepcije boja kako bi se utvrdilo da li su sigurni u boje.

(c) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1, podnositelji zahtjeva moraju imati normalnu percepciju boja ili biti sigurni u boje. Podnositelji zahtjeva koji ne zadovolje daljnje testiranje percepcije boja biti će ocijenjeni nesposobnima. Podnositelji zahtjeva za kategoriju 1 moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole.

(d) U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 2, kada podnositelj zahtjeva nema zadovoljavajuću percepciju boja, njezine/njegove letačke privilegije ograničiti će se na dnevno letenje.

MED.B.080 Otorinolingologija

(a) Podnositelji zahtjeva ne smiju imati nikakvu abnormalnost funkcije ušiju, nosa, sinusa ili grla, uključujući usnu šupljinu, zube i larinks, ili bilo kakvo aktivno patološko stanje, prirođeno ili stečeno, akutno ili kronično, ili bilo kakvu posljedicu operacije ili ozljedu koja bi mogla utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

(b) Sluh mora biti zadovoljavajući za sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

(c) *Pregled*

(1) Sluh mora biti testiran na svim pregledima.

i. U slučaju certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i kategorije 2, kada se na dozvolu dodaje ovlaštenje za instrumentalno letenje, sluh mora biti testiran čistom tonalnom audiometrijom na inicijalnom liječničkom pregledu te sljedeći na pregledu za produžavanje i obnavljanje certifikata svakih 5 godina do 40. godine starosti i svakih 2 godine nakon toga.

ii. Na inicijalnom liječničkom pregledu gubitak sluha na oba uha, na svakom uhu posebno, ne smije biti veći od 35 dB na bilo kojoj od frekvencije 500, 1 000 i 2 000 Hz, ili od 50 dB na 3 000 Hz. Podnositelji zahtjeva za produžavanje ili obnavljanje, s većim gubitkom sluha moraju demonstrirati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

iii. Podnositelji zahtjeva s hipoakuzijom moraju dokazati zadovoljavajuće funkcionalne sposobnosti sluha.

(2) Sveobuhvatni pregled uha, nosa i grla mora se napraviti za inicijalno izdavanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 i periodički dalje kada je klinički indicirano.

(d) Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 sa slijedećim:

1. aktivni patološki proces, akutni ili kronični, unutarnjeg ili srednjeg uha
2. neizliječena perforacija ili disfunkcija membrane bubnjića;
3. smetnje vestibularne funkcije;
4. značajno suženje kanala nosnica;
5. disfunkcija sinusa;
6. značajno izobličenje ili uznapredovala akutna ili kronična infekcija usne šupljine ili gornjeg dišnog sustava;
7. značajne smetnje u govoru ili glasu;

moraju napraviti daljnji liječnički pregled i procjenu kako bi se utvrdilo da to stanje ne utječe na sigurno korištenje privilegija dozvole koju posjeduje.

(e) Zrakoplovno-medicinska procjena:

1. Podnositelji zahtjeva za certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 s poremećajem vestibularne funkcije moraju biti upućeni u nadležno tijelo za dozvole;
2. sposobnost podnositelja zahtjeva za kategoriju 2 s poremećajem vestibularne funkcije biti će procijenjena u dogovoru s nadležnim tijelom za dozvole.

MED.B.085 Dermatologija

Podnositelji zahtjeva ne smiju imati utvrđena dermatološka stanja koja bi mogle utjecati na sigurno korištenje privilegija primjenjive dozvole(a).

MED.B.090 Onkologija

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

ODJELJAK 3.

Specifični zahtjevi za LAPL certifikate o zdravstvenoj sposobnosti

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

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

PODDIO C

ZAHTJEVI ZA ZDRAVSTVENU SPOSOBNOST KABINSKE POSADE

ODJELJAK 1.

Opći zahtjevi

MED.C.001 Općenito

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

MED.C.005 Zrakoplovno-medicinska procjena

- (a) Članovi kabinske posade moraju prolaziti zrakoplovno-medicinske procjene kako bi se potvrdilo da su slobodni od bilo kakve fizičke ili mentalne bolesti koja bi mogla dovesti do nesposobnosti ili nemogućnosti obavljanja njima dodijeljenih sigurnosnih dužnosti i odgovornosti.
- (b) Svaki član kabinske posade mora proći zrakoplovno-medicinsku procjenu prije prve dužnosti na zrakoplovu, i dalje u intervalima od najviše 60 mjeseci.
- (c) Zrakoplovno-medicinska procjena mora biti provedena od strane AME-a, AeMC-a, ili OHMP-a ako su ispunjeni zahtjevi MED.D.040.

ODJELJAK 2.

Zahtjevi za zrakoplovno-medicinsku procjenu kabinske posade**MED.C.020 Općenito**

Članovi kabinske posade moraju biti slobodni od:

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

MED.C.025 Sadržaj zrakoplovno-medicinskih procjena

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

ODJELJAK 3.

Dodatni zahtjevi za podnositelje zahtjeva za, ili imatelje, potvrde kabinske posade**MED.C.030 Medicinski izvještaj kabinske posade**

- (a) Nakon svake obavljene zrakoplovno-medicinske procjene podnositelji zahtjeva ili imatelji potvrde kabinske posade:
 - 1. moraju od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a dobiti medicinski izvještaj kabinske posade; i

2. će operatoru kod kojeg su zaposleni dostaviti odgovarajuće informacije, ili presliku medicinskog izvještaja kabinske posade.

(b) *Medicinski izvještaj kabinske posade*

Medicinski izvještaj kabinske posade će sadržavati datum zrakoplovno-medicinske procjene, da li je član kabinske posade ocijenjen kao sposoban ili nesposoban, datum sljedeće zahtijevane zrakoplovno-medicinske procjene i, ako je primjenjivo, ograničenje (a). Drugi elementi su predmet medicinske povjerljivosti u skladu s MED.A.015.

MED.C.035 Ograničenja

- (a) Ako imatelji potvrde kabinske posade u potpunosti ne udovoljavaju medicinskim zahtjevima navedenim u odjeljku 2, AME, AeMC ili OHMP mora razmotriti da li će biti u mogućnosti sigurno obavljati dužnosti ako udovoljavaju s jednim ili više ograničenja.
- (b) Bilo koje ograničenje na korištenje privilegija dodijeljeno potvrdi kabinske posade mora biti navedeno na medicinskom izvještaju kabinske posade i smije se ukloniti od AME-a, AeMC-a ili OHMP-a u dogovoru s AME-om.

PODDIO D

ZRAKOPLOVNO-MEDICINSKI ISPITIVAČI (AME), LIJEČNICI SPECIJALISTI OPĆE/OBITELJSKE MEDICINE (GMP), LIJEČNICI SPECIJALISTI MEDICINE RADA (OHMP)

ODJELJAK 1.

Zrakoplovno-medicinski ispitivači

MED.D.001 Privilegije

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

MED.D.005 Zahtjev

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

MED.D.010 Zahtjevi za izdavanje AME certifikata

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

- (a) biti potpuno kvalificirani i licencirani u medicinskoj praksi i posjedovati certifikat o završenom specijalističkom usavršavanju;
- (b) obaviti temeljni tečaj iz zrakoplovne medicine;
- (c) dokazati nadležnom tijelu da:
 - 1. ima odgovarajuće prostorije, procedure, dokumentaciju i funkcionalnu opremu prikladnu za zrakoplovne liječničke preglede; i
 - 2. uspostavljene potrebne procedure i uvjete kako bi se osigurala medicinska povjerljivost.

MED.D.015 Zahtjevi za proširenje privilegija

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

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

MED.D.020 Tečajevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine

- (a) Tečajevi osposobljavanja iz zrakoplovne medicine moraju biti odobreni od kompetentnog nadležnog tijela države članice u kojoj organizacija koja ga provodi obavlja poslovnu djelatnost. Organizacija koja provodi tečaj mora dokazati da je nastavni program adekvatan i da osobe zadužene za provođenje tečaja imaju odgovarajuće znanje i iskustvo.
- (b) Osim u slučaju tečaja osvježanja znanja, tečajevi moraju biti zaključeni pismenim ispitom iz tema obuhvaćenih sadržajem tečaja.
- (c) Organizacija koja provodi tečaj mora izdati certifikate o završenom tečaju podnositeljima zahtjeva koji dobiju prolaz na ispitu.

MED.D.025 Promjene AME certifikata

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

MED.D.030 Razdoblje važenja AME certifikata

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

- (a) nastavi ispunjavati opće uvjete zahtijevane za liječničku praksu i koji održava registraciju kao liječnik prema nacionalnim propisima;
- (b) obavlja tečaj osvježanja znanja iz zrakoplovne medicine tijekom posljednje 3 godine;

- (c) obavlja najmanje 10 zrakoplovno medicinskih liječničkih pregleda svake godine;
- (d) ostaje u skladnosti s uvjetima svojeg certifikata; i
- (e) koristi svoje privilegije u skladu s ovim dijelom.

ODJELJAK 2.

Liječnici opće/obiteljske medicine

MED.D.035 Zahtjevi za liječnike opće/obiteljske medicine

- (a) GMP-ovi će djelovati kao AME-i za izdavanje LAPL samo ako:
 - 1. obavljaju djelatnost u državi članici u kojoj GMP ima odgovarajući pristup medicinskim podacima podnositelja zahtjeva u potpunosti; i
 - 2. je to u skladu s drugim dodatnim zahtjevima uspostavljenim u nacionalnom zakonu.
- (b) U svrhu izdavanja LAPL certifikata o zdravstvenoj sposobnosti, liječnici opće/obiteljske medicine (GMP) moraju biti u potpunosti kvalificirani i licencirani u medicinskoj praksi u skladu s nacionalnim zakonom.
- (c) GMP-ovi koji djeluju kao AME moraju obavijestiti nadležno tijelo o obavljanju te aktivnosti.

ODJELJAK 3.

Liječnici specijalisti medicine rada (OHMP)

MED.D.040 Zahtjevi za liječnike specijaliste medicine rada

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

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