

## II.

(Nezakonodavni akti)

## UREDBE

## PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1974

od 14. prosinca 2018.

**o izmjeni Uredbe (EU) br. 1178/2011 o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 23.,

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EU) br. 1178/2011 <sup>(2)</sup> utvrđuju se tehnički zahtjevi za certifikaciju uređaja za osposobljavanje koji simuliraju let, certifikaciju pilota koji su uključeni u operacije određenih zrakoplova i certifikaciju osoba i organizacija uključenih u osposobljavanje, ispitivanje ili provjeru pilota.
- (2) Od prošlog desetljeća nepravilni položaji aviona, odnosno gubitak kontrole nad njim, postali su jedan od najvećih faktora rizika za nesreće sa smrtnim posljedicama u komercijalnom zračnom prometu pa je njihovo sprječavanje postalo strateški prioritet u Europi <sup>(3)</sup> i svijetu. To je podrazumijevalo i nove zahtjeve u pogledu osposobljavanja kako bi se pilote bolje pripremio na vađenje iz nepravilnog položaja ili uspostavljanje kontrole nad zrakoplovom.
- (3) Uredbom Komisije (EU) 2015/445 <sup>(4)</sup> postojeći zahtjevi u pogledu osposobljavanja za profesionalne pilote ažurirani su kako bi se uključilo osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega kao obvezni sastavni dio teorijskog znanja pilota. Potrebno je dodatno razraditi elemente i ciljeve osposobljavanja kojima bi se poboljšale kompetencije pilota za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona koji može dovesti do gubitka kontrole i u nekim slučajevima do nesreće sa smrtnim posljedicama te vađenje iz njega.
- (4) Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega treba se uključiti u razne faze karijere profesionalnog pilota i trebalo bi se odraziti u privilegijama navedenima u dozvoli pojedinačnog pilota. Trebale bi se osigurati dobro razvijena i održavana kompetencija profesionalnih pilota za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega. Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega trebalo bi postati obvezni dio tečaja osposobljavanja za dozvole pilota višočlane posade (MPL) i integriranog tečaja osposobljavanja za prometnog pilota za avione (ATP(A)), kao i tečaja osposobljavanja za dozvolu profesionalnog pilota za avione (CPL(A)) te ovlaštenja za klasu i tip za jednopilotne avione kojima se upravlja u višepilotnim operacijama,

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

<sup>(2)</sup> 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 (SL L 311, 25.11.2011., str. 1.).

<sup>(3)</sup> Europski plan za sigurnost zračnog prometa 2018.–2022. točka 5.3.1., str. 33.

<sup>(4)</sup> Uredba Komisije (EU) 2015/445 od 17. ožujka 2015. o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011 o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu (SL L 74, 18.3.2015., str. 1.).

ovlaštenja za jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse, složene avione visokih performansi i višepilotne avione. Kako bi piloti mogli razviti napredne kompetencije za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega, relevantni tečajevi osposobljavanja trebali bi sadržavati odgovarajuće vježbe u zraku u avionu.

- (5) Osim uvođenja novog tečaja s pomoću kojeg se razvijaju napredne kompetencije pilota za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega trebali bi se revidirati zahtjevi za certifikate instruktora kako bi se osiguralo da osobe koje su instruktori tog tečaja imaju odgovarajuće kvalifikacije.
- (6) U ovoj se Uredbi u obzir uzimaju odredbe o osposobljavanju za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega koje je Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) donijela 2014. za dozvole pilota višočlane posade i za ovlaštenja za tip višepilotnog aviona izmjenom Priloga 1. Čikaškoj konvenciji o izdavanju dozvola za osoblje.
- (7) U interesu je zrakoplovne sigurnosti da se novi elementi osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega uvedu što prije. Trebale bi se donijeti prijelazne odredbe kako bi tečajevi osposobljavanja koji su započeli prije nego što ove izmjene u pogledu osposobljavanja pilota za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega stupe na snagu mogli biti dovršeni bez dodatnih prilagodbi. U tom bi se kontekstu trebala razmotriti činjenica da piloti koji lete za potrebe komercijalnih zračnih prijevoznika u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012<sup>(1)</sup> moraju prolaziti redovno osposobljavanje koje već sadržava elemente osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega. Usto, organizacijama za osposobljavanje pilota trebalo bi se omogućiti prijelazno razdoblje za prilagodbu programa osposobljavanja u skladu s novim zahtjevima osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega. Na kraju tog prijelaznog razdoblja svi relevantni tečajevi osposobljavanja trebali bi se provoditi u skladu s novim zahtjevima osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega.
- (8) Trenutačno još traju pregovori Unije s određenim trećim zemljama, među ostalim i o konverziji pilotskih dozvola i pripadajućih certifikata o zdravstvenoj sposobnosti. Kako bi se osiguralo da države članice mogu nastaviti priznavati dozvole i certifikate o zdravstvenoj sposobnosti izdane u trećim zemljama tijekom prijelaznog razdoblja dok traju pregovori, nužno je produljiti razdoblje u kojem države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati odredbe Uredbe (EU) br. 1178/2011 na svojem državnom području na pilote s dozvolom i pripadajućim certifikatom o zdravstvenoj sposobnosti izdanima u trećoj zemlji koji sudjeluju u nekomercijalnim operacijama određenih zrakoplova.
- (9) Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa podnijela je Europskoj komisiji nacrt provedbenih pravila zajedno sa svojim Mišljenjem br. 06/2017.
- (10) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora uspostavljenog člankom 127. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

Uredba (EU) br. 1178/2011 mijenja se kako slijedi:

1. Iza članka 4.a umeće se sljedeći članak 4.b:

„Članak 4.b

#### **Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega**

1. Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega postaje obvezni dio tečaja osposobljavanja za dozvolu pilota višočlane posade (MPL), integriranog tečaja osposobljavanja za prometnog pilota za avione (ATP(A)), tečaja osposobljavanja za dozvolu profesionalnog pilota za avione (CPL(A)) i tečajeva osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip za:

- (a) jednopilotne avione kojima se upravlja u višepilotnim operacijama;
- (b) jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse;
- (c) jednopilotne složene avione visokih performansi; ili
- (d) višepilotne avione

u skladu s Prilogom I. (Dio-FCL).

<sup>(1)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

2. Kad je riječ o tečajevima osposobljavanja iz stavka 1. koji počinju prije 20. prosinca 2019. u odobrenoj organizaciji za osposobljavanje (ATO), osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega nije obvezno ako je:

- (a) tečaj osposobljavanja za CPL(A), ATP(A) ili MPL na drugi način završen u skladu s Prilogom I. (Dio-FCL) te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu s točkama FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ili FCL.415.A (MPL) Priloga I. (Dio-FCL) najkasnije do 20. prosinca 2021.; ili
- (b) tečaj osposobljavanja za ovlaštenja za klasu ili tip aviona na drugi način završen u skladu s Prilogom I. (Dio-FCL) te ako je ispit praktične osposobljenosti položen u skladu s drugim podstavkom točke FCL.725 stavka (c) Priloga I. (Dio-FCL) ovoj Uredbi najkasnije do 20. prosinca 2021.

Za potrebe stavka 1. nadležno tijelo može na temelju vlastite procjene i preporuke ATO-a priznati bilo koje osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega završeno prije 20. prosinca 2019. u okviru nacionalnih zahtjeva za osposobljavanje.”.

2. U članku 12. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Odstupajući od stavka 1., države članice mogu odlučiti da do 20. lipnja 2020. neće primjenjivati odredbe ove Uredbe na pilote koji posjeduju dozvolu i pripadajući certifikat o zdravstvenoj sposobnosti koje je izdala treća zemlja, a koji su uključeni u nekomercijalne operacije zrakoplova kako su definirani u članku 2. stavku 1. točki (b) podtočki i. ili ii. Uredbe (EU) 2018/1139. Države članice te odluke javno objavljuju.”.

3. U članku 12. stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Odstupajući od stavka 1., točka FCL.315.A, druga rečenica točke FCL.410.A stavka (a) i točka FCL.725.A stavak (c) Priloga I. (Dio-FCL) primjenjuju se od 20. prosinca 2019.”.

4. Prilog I. Uredbi (EU) br. 1178/2011 mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

#### Članak 2.

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

Međutim:

- (a) članak 1. stavak 1. primjenjuje se od 20. prosinca 2019.;
- (b) članak 1. stavak 4. primjenjuje se od 20. prosinca 2019.;
- (c) neovisno o točki (b) točke 2., 4., 5. i 12. Priloga ovoj Uredbi primjenjuju se od 31. siječnja 2022.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 14. prosinca 2018.

Za Komisiju  
Violeta BULC  
Članica Komisije

## PRILOG

Prilog I. Uredbi (EU) br. 1178/2011 (Dio-FCL) mijenja se kako slijedi:

(1) točka FCL.010 mijenja se kako slijedi:

(a) uvodna rečenica zamjenjuje se sljedećom:

„Za potrebe ovog Priloga (Dio-FCL) primjenjuju se sljedeće definicije:”;

(b) ispred definicije akrobatskog leta umeće se nova definicija pojma „dostupan” kako slijedi:

„Dostupan” znači da uređaj može upotrebljavati:

— odobrena organizacija za osposobljavanje (ATO) pod čijim se odobrenjem provodi tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip ili

— ispitivač koji provodi procjenu stručnosti, ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti u svrhu procjene, ispitivanja ili provjere.”;

(c) definicija akrobatskog leta zamjenjuje se sljedećim:

„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, certifikata ili ovlaštenja osim za ovlaštenje za akrobatsko letenje.”;

(d) iza definicije aviona kojim se mora upravljati s kopilotom umeće se nova definicija pojma „osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona i vađenje iz njega” kako slijedi:

„Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona i vađenje iz njega” znači osposobljavanje koje se sastoji od:

— osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona: kombinacije teorijskog znanja i letačkog osposobljavanja s ciljem pružanja potrebnih kompetencija letačkoj posadi za izbjegavanje nepravilnog položaja aviona; i

— osposobljavanja za vađenje iz nepravilnog položaja aviona: kombinacije teorijskog znanja i letačkog osposobljavanja s ciljem pružanja potrebnih kompetencija letačkoj posadi za vađenje iz nepravilnog položaja aviona.”;

(e) iza definicije zračnog broda umeće se nova definicija pojma „dostupan FSTD” kako slijedi:

„Dostupan FSTD” znači svaki uređaj za osposobljavanje koji simulira let (FSTD) koji je u svakom trenutku dostupan operatoru FSTD-a ili korisniku.”;

(2) točka FCL.310 zamjenjuje se sljedećim:

**„FCL.310 CPL – Ispiti iz teorijskog znanja**

Podnositelji zahtjeva za izdavanje CPL-a moraju dokazati razinu znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:

(a) zrakoplovno pravo;

(b) opće znanje o zrakoplovima – konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav;

(c) opće znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;

(d) masa i ravnoteža;

(e) izvedba;

(f) planiranje i nadzor leta;

(g) ljudska izvedba;

(h) meteorologija;

i. opća navigacija;

(j) radionavigacija;

(k) operativni postupci;

- (l) načela letenja; i
- (m) komunikacija.”;
- (3) točka FCL.410.A zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Tečaj

Podnositelji zahtjeva za izdavanje MPL-a moraju završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO-u u skladu s Dodatkom 5. ovom Prilogu (Dio-FCL).

(b) Ispit

Podnositelji zahtjeva za izdavanje MPL-a moraju dokazati razinu teorijskog znanja koje odgovara znanju imatelja dozvole ATPL(A), u skladu s točkom FCL.515, i ovlaštenju za višepilotni tip.”;

- (4) točka FCL.515 zamjenjuje se sljedećim:

**„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 Prilogu (Dio-FCL).

(b) Ispit

Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL-a moraju dokazati razinu znanja koje odgovara privilegijama koje dozvola daje iz sljedećih predmeta:

- (1) zrakoplovno pravo;
  - (2) opće znanje o zrakoplovima – konstrukcija zrakoplova/sustavi/pogonski sustav;
  - (3) opće znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;
  - (4) masa i ravnoteža;
  - (5) izvedba;
  - (6) planiranje i nadzor leta;
  - (7) ljudska izvedba;
  - (8) meteorologija;
  - (9) opća navigacija;
  - (10) radionavigacija;
  - (11) operativni postupci;
  - (12) načela letenja; i
  - (13) komunikacija.”;
- (5) točka FCL.615 zamjenjuje se sljedećim:

**„FCL.615 IR – Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje**

(a) Tečaj

Podnositelji zahtjeva za IR moraju završiti tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje u ATO-u. Tečaj mora biti:

- (1) integrirani tečaj osposobljavanja koji uključuje osposobljavanje za IR u skladu s Dodatkom 3. ovom Prilogu (Dio-FCL); ili
- (2) modularni tečaj u skladu s Dodatkom 6. ovom Prilogu (Dio-FCL).

(b) Ispit

Podnositelji zahtjeva moraju dokazati razinu teorijskog znanja koja odgovara danim privilegijama iz sljedećih predmeta:

- (1) zrakoplovno pravo;
- (2) opće znanje o zrakoplovima – mjerni uređaji;

- (3) planiranje i nadzor leta;
  - (4) ljudska izvedba;
  - (5) meteorologija;
  - (6) radionavigacija; i
  - (7) komunikacija.”;
- (6) u točki FCL.725 stavak (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) Podnositelju zahtjeva koji već posjeduje ovlaštenje za tip zrakoplova, s privilegijom za jednopilotne ili višepilotne operacije, priznat će se da ispunjava uvjete teorijskog znanja kad podnosi zahtjev za dodavanje privilegije za drugu vrstu operacije na istom tipu zrakoplova. Takav podnositelj zahtjeva mora dovršiti dodatno letačko osposobljavanje za drugu vrstu operacije u ATO-u ili kod imatelja AOC-a koji je za takvo osposobljavanje posebno ovlastilo nadležno tijelo. Vrsta operacije unosi se u dozvolu.”;
- (7) točka FCL.720.A zamjenjuje se sljedećim:

**„FCL.720.A Zahtjevi u pogledu iskustva i preduvjeti za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip – avioni**

Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 (OSD), podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip moraju ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu iskustva i preduvjete za izdavanje relevantnog ovlaštenja:

(a) Jednopilotni avioni

Podnositelji zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za klasu ili tip na jednopilotnim avionima koji traže privilegiju upravljanja avionom u višepilotnim operacijama moraju ispunjavati uvjete iz točke (b) podtočaka (4) i (5).

Dodatni zahtjevi:

(1) Jednopilotni višemotorni avioni

Podnositelj zahtjeva za izdavanje prvog ovlaštenja za klasu ili tip na jednopilotnom višemotornom avionu mora obaviti najmanje 70 sati kao PIC na avionima.

(2) Jednopilotni nesloženi avioni visokih performansi

Prije početka letačkog osposobljavanja podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za klasu ili tip za jednopilotni avion klasificiran kao avion visokih performansi moraju:

- i. imati najmanje 200 sati ukupnog letačkog iskustva, od čega 70 sati kao PIC na avionima; i
- ii. ispunjavati jedan od sljedećih zahtjeva:

- (A) imati certifikat o uspješno završenom tečaju za dodatno teorijsko znanje u ATO-u; ili
- (B) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim Prilogom (Dio-FCL); ili
- (C) uz dozvolu izdanu u skladu s ovim Prilogom (Dio-FCL) imati dozvolu ATPL(A) ili CPL(A)/IR s priznatim teorijskim znanjem za ATPL(A), izdanu u skladu s Prilogom 1. Čikaškoj konvenciji.

(3) Jednopilotni složeni avioni visokih performansi

Podnositelji zahtjeva za izdavanje ovlaštenja za tip složenog jednopilotnog aviona visokih performansi moraju ispunjavati zahtjeve iz točke (2), prethodno ili sada imati IR(A) za jednomotorni ili višemotorni avion, prema potrebi i kako je utvrđeno u poddjelu G, te ispunjavati zahtjeve iz točke (b) podtočke (5);

(b) Višepilotni avioni

Podnositelji zahtjeva za tečaj osposobljavanja za prvo ovlaštenje za tip višepilotnog aviona moraju biti učenici piloti koji pohađaju tečaj osposobljavanja za MPL ili ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (1) imati najmanje 70 sati letačkog iskustva kao PIC na avionima;
- (2) prethodno ili sada imati ovlaštenje IR(A) za višemotorne avione;

- (3) položiti ispit iz teorijskog znanja za ATPL(A) u skladu s ovim Prilogom (Dio-FCL);
- (4) osim kad je osposobljavanje za ovlaštenje za tip kombinirano s osposobljavanjem za MCC:
- imati certifikat o uspješno završenom osposobljavanju za MCC na avionu; ili
  - imati certifikat o uspješno završenom tečaju osposobljavanja za MCC na helikopterima i imati više od 100 sati letačkog iskustva kao piloti višepilotnih helikoptera; ili
  - imati najmanje 500 sati kao piloti na višepilotnim helikopterima; ili
  - imati najmanje 500 sati kao piloti u višepilotnim operacijama na jednopilotnim višemotornim avionima u komercijalnom zračnom prijevozu u skladu s primjenjivim zahtjevima letačkih operacija; i
- (5) završiti tečaj osposobljavanja naveden u točki FCL.745.A;
- (c) Neovisno o točki (b), država članica može izdati ovlaštenje za tip s ograničenim privilegijama za višepilotni avion koje dozvoljava imateljima takvog ovlaštenja da djeluju kao kopiloti u krstarenju iznad FL 200, uz uvjet da druga dva člana posade imaju ovlaštenje za tip izdano u skladu s točkom (b);
- (d) Kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti (OSD), korištenje privilegija koje daje ovlaštenje za tip može u početku biti ograničeno na letenje pod nadzorom instruktora. Nalet pod nadzorom instruktora unosi se u knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ga instruktor. Ograničenje će se ukloniti kad piloti dokažu da je završen nalet pod nadzorom instruktora koji se zahtijeva na temelju podataka o operativnoj prikladnosti (OSD).”;
- (8) točka FCL.725.A zamjenjuje se sljedećim:

**„FCL.725.A Teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izdavanje ovlaštenja za klasu i tip – avioni**

Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012:

- (a) za jednopilotne višemotorne avione:
- tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje za ovlaštenje za klasu jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 7 sati osposobljavanja o operacijama višemotornih aviona; i
  - tečaj letačkog osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog višemotornog aviona mora sadržavati najmanje 2 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u normalnim uvjetima na višemotornom avionu i ne manje od 3 sata i 30 minuta letačkog osposobljavanja s instruktorom u uvjetima otkaza motora i tehnikama asimetričnog leta;
- (b) za jednopilotne hidroavione:
- tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za jednopilotni hidroavion mora sadržavati osposobljavanje za teorijsko znanje i letačko osposobljavanje; i
  - letačko osposobljavanje za ovlaštenje za klasu ili tip jednopilotnog hidroaviona mora sadržavati najmanje 8 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom ako podnositelji zahtjeva imaju ovlaštenje za relevantnu klasu ili tip na kopnu, ili 10 sati ako nemaju takvo ovlaštenje; i
- (c) za jednopilotne složene avione koji nemaju visoke performanse, jednopilotne složene avione visokih performansi i višepilotne avione tečajevi osposobljavanja moraju uključivati teorijsko znanje i letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega koji se odnose na relevantnu klasu ili tip.”;
- (9) umeće se nova točka FCL.745.A kako slijedi:

**„FCL.745.A Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega – avioni**

- (a) Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega mora se završiti u ATO-u, a obuhvaća barem:
- 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;
  - upute prije i poslije leta; i
  - 3 sata letačkog osposobljavanja s instruktorom za avione FI(A) kvalificiranim u skladu s točkom FCL.915 podtočkom (e) i napredno osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega na avionu koji je kvalificiran za zadaću osposobljavanja.

- (b) Nakon završetka tečaja osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega ATO podnosi-teljima zahtjeva izdaje certifikat o završenom tečaju.”;
- (10) u točki FCL.900 podtočka (b) podtočka 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Nadležno tijelo može izdati poseban certifikat kojim se daju privilegije za letačko osposobljavanje ako usklađenost sa zahtjevima u ovom poddijelu nije moguća u slučaju uvođenja:
- i. novog zrakoplova u državama članicama ili u floti operatora; ili
  - ii. novih tečajeva osposobljavanja u ovom Prilogu (Dio-FCL).
- Takav certifikat ograničen je na letove za osposobljavanje potrebne za uvođenje novog tipa zrakoplova ili novog tečaja osposobljavanja i ne smije važiti dulje od jedne godine.”;
- (11) točka FCL.915 mijenja se kako slijedi:

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

(a) Općenito

Podnositelji zahtjeva za izdavanje certifikata instruktora moraju imati najmanje 18 navršenih godina.

(b) Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu

Podnositelji zahtjeva za izdavanje ili imatelji certifikata instruktora s privilegijom za provođenje letačkog osposobljavanja na zrakoplovu moraju:

- (1) za osposobljavanje za dozvolu imati barem dozvolu ili, u slučaju iz točke FCL.900 podtočke (c), jednako-vrijednu dozvolu za koju pružaju letačko osposobljavanje;
- (2) za osposobljavanje za ovlaštenje imati barem ovlaštenje ili, u slučaju iz točke FCL.900 podtočke (c), jednakovrijedno ovlaštenje za koje pružaju letačko osposobljavanje;
- (3) osim u slučaju instruktora za testno letenje (FTI):
  - i. obaviti najmanje 15 sati naleta kao piloti na klasi ili tipu zrakoplova na kojem se provodi 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; i
- (4) biti ovlašteni da djeluju kao PIC na zrakoplovu tijekom letačkog osposobljavanja.

(c) Priznavanje za daljnja ovlaštenja i za potrebe produljenja

- (1) Podnositeljima zahtjeva za daljnje certifikate instruktora može se priznati osposobljenost za poučavanje i učenje dokazana za certifikat instruktora koji već posjeduju.
- (2) Sati naleta kao ispitivač na ispitima praktične osposobljenosti ili provjerama stručnosti priznat će se u potpunosti radi produljenja svih certifikata instruktora koje posjeduje.

(d) Za priznavanje proširenja na druge tipove uzimaju se u obzir relevantni elementi definirani u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 (OSD).

(e) Dodatni zahtjevi za instruktore u tečajevima osposobljavanja u skladu s točkom FCL.745.A

- (1) Osim zahtjeva iz točke (b), prije početka rada kao instruktor u tečaju osposobljavanja u skladu s točkom FCL.745.A imatelji certifikata instruktora moraju:
  - i. imati najmanje 500 sati naleta kao piloti aviona, uključujući 200 sati letačkog osposobljavanja;
  - ii. nakon što ispune zahtjeve u pogledu iskustva iz točke (e) podtočke (1) podtočke i., završiti tečaj osposobljavanja u ATO-u za instruktora u osposobljavanju za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega tijekom kojeg se kompetencije podnositelja zahtjeva stalno ocjenjuju; i
  - iii. nakon završetka tečaja dobiti certifikat o završetku tečaja od ATO-a, čiji šef školstva (HT) mora unijeti privilegije navedene u točki (e) podtočki (1) u knjižicu letenja podnositelja zahtjeva.



- (2) Privilegije iz točke (e) podtočke (1) ostvaruju se samo ako su instruktori tijekom prošle godine prošli osposobljavanje za obnovu znanja u ATO-u tijekom kojeg je HT zadovoljavajućima procijenio kompetencije za provođenje osposobljavanja u skladu s točkom FCL.745.A.
- (3) Instruktori koji imaju privilegije iz točke (e) podtočke (1) mogu biti instruktori u tečaju kako je utvrđeno u točki (e) podtočki (1) podtočki ii. pod uvjetom da:
- imaju 25 sati iskustva u letačkom osposobljavanju tijekom osposobljavanja u skladu s točkom FCL.745.A;
  - završe provjeru stručnosti za tu privilegiju; i
  - ispunjavaju zahtjeve za skorašnjim iskustvom iz točke (e) podtočke (2).
- (4) Te se privilegije unose u knjižicu letenja instruktora i potpisuje ih ispitivač.”;
- (12) Dodatak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak 1.

### Priznavanje teorijskog znanja

#### PRIZNAVANJE TEORIJSKOG ZNANJA U ISTOJ ILI DRUGOJ KATEGORIJI ZRAKOPLOVA – PRIJELAZNO OSPOSOBLJAVANJE I ZAHTJEVI ISPITIVANJA

#### 1. LAPL, PPL, BPL i SPL

- 1.1 Za stjecanje LAPL-a imateljima LAPL-a u drugoj kategoriji zrakoplova u potpunosti se priznaje teorijsko znanje iz zajedničkih predmeta kako je definirano u točki FCL.120 podtočki (a).
- 1.2 Ne dovodeći u pitanje stavak 1.1., za stjecanje LAPL-a, PPL-a, BPL-a ili SPL-a imatelji dozvole u drugoj kategoriji zrakoplova moraju završiti osposobljavanje za teorijsko znanje i položiti ispite iz teorijskog znanja do odgovarajuće razine iz sljedećih predmeta:
- načela letenja;
  - operativni postupci;
  - izvedba i planiranje leta;
  - opće znanje o zrakoplovima; i
  - navigacija.
- 1.3 Za stjecanje PPL-a, BPL-a ili SPL-a imateljima LAPL-a u istoj kategoriji zrakoplova u potpunosti se priznaje ispunjenje zahtjeva osposobljavanja za teorijsko znanje i ispitivanja teorijskog znanja.
- 1.4 Neovisno o točki 1.2., za stjecanje dozvole LAPL(A), imatelji dozvole LAPL(S) s proširenjem za TMG moraju dokazati odgovarajuću razinu teorijskog znanja za klasu jednomotornih klipnih aviona (kopno) u skladu s točkom FCL.135.A stavkom (a) podtočkom (2).

#### 2. CPL

- 2.1 Podnositelji zahtjeva za izdavanje CPL-a koji posjeduju CPL u drugoj kategoriji zrakoplova moraju završiti odobreni tečaj prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO-u u skladu s utvrđenim razlikama između programa za CPL za različite kategorije zrakoplova.
- 2.2 Podnositelji zahtjeva moraju položiti ispite iz teorijskog znanja kako je definirano u ovom Prilogu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:
- 021 — Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sustavi, struja, pogonski sustav i oprema za spašavanje
  - 022 — Opće znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji
  - 032/034 — Izvedba avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo
  - 070 — Operativni postupci i
  - 080 — Načela letenja.
- 2.3 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje CPL-a koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja u području ljudske izvedbe i meteorologije osim ako su završili tečaj osposobljavanja za IR u skladu s odjeljkom A.a. Dodatka 6. ovom Prilogu (Dio-FCL).

2.4 Podnositeljima zahtjeva za CPL koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR ili EIR u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta komunikacije.

### 3. ATPL

3.1 Podnositelji zahtjeva za izdavanje ATPL-a koji posjeduju ATPL u drugoj kategoriji zrakoplova moraju završiti odobreni tečaj prijelaznog osposobljavanja za teorijsko znanje u ATO-u u skladu s utvrđenim razlikama između programa za ATPL za različite kategorije zrakoplova.

3.2 Podnositelji zahtjeva moraju položiti ispite iz teorijskog znanja kako je definirano u ovom Prilogu (Dio-FCL) za sljedeće predmete u odgovarajućoj kategoriji zrakoplova:

021 — Opće znanje o zrakoplovima: konstrukcija zrakoplova i sustavi, struja, pogonski sustav i oprema za spašavanje

022 — Opće znanje o zrakoplovima: mjerni uređaji

032/034 — Izvedba avioni ili helikopteri, kako je primjenjivo

070 — Operativni postupci i

080 — Načela letenja.

3.3 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(A) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(A) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta komunikacije.

3.4 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

— zrakoplovno pravo,

— načela letenja (helikopter) i

— komunikacija.

3.5 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(A) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za IR(A) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz predmeta komunikacije.

3.6 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje dozvole ATPL(H) s dozvolom IR(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za CPL(H) priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

— načela letenja (helikopter) i

— komunikacija.

### 4. IR

4.1 Podnositeljima zahtjeva za izdavanje IR-a ili EIR-a koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za stjecanje CPL-a u istoj kategoriji zrakoplova priznaje se ispunjenje zahtjeva teorijskog znanja iz sljedećih predmeta:

— ljudska izvedba,

— meteorologija i

— komunikacija.

4.2 Podnositelji zahtjeva za izdavanje dozvole IR(H) koji su položili relevantne ispite iz teorijskog znanja za ATPL(H) VFR moraju položiti ispite za sljedeće predmete:

— zrakoplovno pravo,

— planiranje i nadzor leta i

— radionavigacija.”;

(13) u Dodatku 3. odjeljak A. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. 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 izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega u skladu s točkom FCL.745.A osim ako su podnositelji zahtjeva već završili taj tečaj osposobljavanja prije početka integriranog ATP tečaja.”;

- (b) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:
- „5. Podnositelji zahtjeva koji nisu zadovoljili ili nisu u mogućnosti završiti cjelokupni ATP(A) tečaj mogu zatražiti od nadležnog tijela polaganje ispita iz teorijskog znanja i ispita praktične osposobljenosti za dozvolu nižih privilegija i IR, ako ispunjavaju primjenjive zahtjeve.”;
- (c) točka 7. postaje točka 7.1. i umeće se nova točka (7.2.) kako slijedi:
- „7.2 Osposobljavanje za teorijsko znanje u području izbjegavanja nepravilnog položaja i vađenja iz njega provodi se u skladu s točkom FCL.745.A.”;
- (d) točka 9. zamjenjuje se sljedećim:
- „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 55 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na zemlji. Unutar ukupnih 195 sati podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:
- (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše 55 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji;
- (b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet, i instrumentalni nalet u letu kao SPIC. Instrumentalni nalet u letu kao SPIC računa se kao PIC nalet do najviše 20 sati;
- (c) 50 sati rutnog navigacijskog letenja kao PIC, uključujući jedan VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja; i
- (d) 5 sati naleta noću, od čega 3 sata osposobljavanja s instruktorom, što uključuje barem:
- (1) 1 sat rutnog navigacijskog letenja;
- (2) 5 samostalnih polijetanja; i
- (3) 5 samostalnih slijetanja s potpunim zaustavljanjem;
- (e) letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega u skladu s točkom FCL.745.A;
- (f) 115 sati instrumentalnog naleta, što uključuje barem:
- (1) 20 sati kao SPIC;
- (2) 15 sati MCC-a, koji se mogu izvesti na FFS-u ili FNPT-u II;
- (3) 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
- i. 25 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT-u I; ili
- ii. 40 sati može biti instrumentalni nalet na zemlji na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.
- Podnositeljima zahtjeva koji imaju certifikat o završenom modulu osnovnog instrumentalnog letenja priznaje se do 10 sati osposobljavanja za instrumentalno letenje. Ne priznaju se sati izvedeni na BITD-u; i
- (g) 5 sati na avionu koji ima:
- (1) certifikat za prijevoz najmanje 4 osobe; i
- (2) elisu promjenjivog koraka i uvlačeće podvozje.”;
- (14) Dodatak 5. mijenja se kako slijedi:
- (a) točka 7. zamjenjuje se sljedećim:
- „7. Odobreni MPL tečaj osposobljavanja za teorijsko znanje mora sadržavati barem 750 sati osposobljavanja do razine znanja potrebnog za ATPL(A), kao i broj sati koji su potrebni za:
- (a) osposobljavanje za teorijsko znanje za relevantno ovlaštenje za tip u skladu s poddijelom H; i
- (b) osposobljavanje za teorijsko znanje u području izbjegavanja nepravilnog položaja i vađenja iz njega u skladu s točkom FCL.745.A.”;

(b) točka 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Letačko osposobljavanje mora sadržavati ukupno najmanje 240 sati, što uključuje sate kao PF i PM, u stvarnom i simuliranom letu, i mora pokrivati sljedeće četiri faze osposobljavanja:

(a) Faza 1. – Temeljne letačke vještine

Posebno osnovno osposobljavanje za jednopilotni avion

(b) Faza 2. – Osnovno

Uvođenje višočlanih operacija i instrumentalnog leta

(c) Faza 3. – Prijelazno

Primjena višočlanih operacija na višemotorne mlazne avione koji su certificirani kao avioni visokih performansi u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012

(d) Faza 4. – Napredno

Osposobljavanje za ovlaštenje za tip u kompanijskom okruženju.

Zahtjevi za MCC moraju biti uklopljeni u relevantne prethodno navedene faze.

Osposobljavanje u asimetričnom letu mora se obaviti na avionu ili FFS-u.”;

(c) umeće se nova točka (8.a) kako slijedi:

„8.a Letačko iskustvo u stvarnom letu uključuje:

(a) sve zahtjeve u pogledu iskustva iz poddijela H;

(b) letačko osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega u skladu s točkom FCL.745.A;

(c) vježbe osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega na avionu povezane s posebnostima relevantnog tipa u skladu s točkom FCL.725.A podtočkom (c);

(d) noćno letenje;

(e) let isključivo prema instrumentima; i

(f) iskustvo potrebno za stjecanje relevantne razine sposobnosti vođenja zrakoplova.”;

(15) Dodatak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„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. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti moraju završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se upotrebljavati na ispitu.

Osposobljavanje za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a provodi se na FFS-u ili u kombinaciji FSTD-a i FFS-a. Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a i izdavanje ATPL-a i MPL-a provodi se na FFS-u, ako je dostupan.

Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili tip za SPA i helikoptere provodi se na:

(a) raspoloživom i dostupnom FFS-u ili

(b) kombinaciji FSTD-a i zrakoplova ako FFS nije raspoloživ ili dostupan; ili

(c) zrakoplovu ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan.

Ako se tijekom osposobljavanja, ispitivanja ili provjere upotrebljavaju FSTD-i, njihova se prikladnost provjerava u odnosu na primjenjivu Tablicu funkcija i subjektivnih testova i primjenjivu Tablicu validacijskih testova za FSTD koje se nalaze u osnovnom referentnom dokumentu uređaja. Moraju se uzeti u obzir sva ograničenja navedena na certifikatu kvalifikacije uređaja.

2. Ako se ne polože sve sekcije ispita u dva pokušaja, bit će potrebno dodatno osposobljavanje.
3. Ne postoji ograničenje koliko se puta može pristupiti ispitu praktične osposobljenosti.

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

4. Osim ako je drukčije definirano u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 (OSD), program letačkog osposobljavanja, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti moraju biti u skladu s ovim Dodatkom. Program osposobljavanja, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti mogu se skratiti priznavanjem prethodnog iskustva na sličnim tipovima zrakoplova, kako je utvrđeno u podacima o operativnoj prikladnosti.
5. Osim u slučaju ispita praktične osposobljenosti za izdavanje ATPL-a, kada je tako određeno u podacima o operativnoj prikladnosti za određeni zrakoplov, mogu se priznati dijelovi ispita praktične osposobljenosti koji su isti kao za druge tipove ili varijante ako je pilot kvalificiran za njih.

#### PROVOĐENJE ISPITA/PROVJERE

6. Ispitivač za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti može izabrati između različitih scenarija sa simuliranim relevantnim operacijama. Upotrebljavat će se simulatori letenja ili drugi uređaji za osposobljavanje, kako je definirano u ovom Prilogu (Dio-FCL).
7. Tijekom provjere stručnosti ispitivač provjerava posjeduju li imatelji ovlaštenja za klasu ili tip odgovarajuću razinu teorijskog znanja.
8. Ako podnositelji zahtjeva odluče prekinuti ispit praktične osposobljenosti iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra neopravdanim, moraju ponovno polagati cijeli ispit. Ako je ispit prekinut iz bilo kojeg razloga koji ispitivač smatra opravdanim, u naknadnom letu ispituju se samo one sekcije koje nisu ispitane.
9. Podnositelji zahtjeva mogu ponoviti svaki manevar ili postupak ispita jednom, ako ispitivač to dopusti. Ispitivač može prekinuti ispit u bilo kojoj fazi ako ustanovi da je potrebno ponoviti cijeli ispit kako bi podnositelj zahtjeva dokazao svoje letačke vještine.
10. Podnositelji zahtjeva moraju upravljati zrakoplovom s mjesta gdje mogu demonstrirati relevantne funkcije PIC-a ili kopilota. U jednopilotnom okruženju ispit se provodi kao da nema drugih članova posade.
11. Tijekom pripreme za ispit prije leta od podnositelja zahtjeva tražit će se da odrede postavke snage i brzine. Podnositelji zahtjeva ispitivaču izlažu koje su provjere i zadaće obavili, uključujući identifikaciju radionavigacijskih sredstava. Provjere se moraju obaviti u skladu s kontrolnim popisom za zrakoplov na kojem se provodi ispit te, ako je primjenjivo, u skladu s konceptom MCC-a. Podatke o performansama za polijetanje, prilaz i slijetanje podnositelji zahtjeva moraju izračunati u skladu s operativnim priručnikom ili letačkim priručnikom upotrijebljenog zrakoplova. Visine odluke, minimalne visine snižavanja i točka prekinutog prilaza određuju se uz suglasnost ispitivača.
12. Ispitivač neće ni na koji način sudjelovati u upravljanju zrakoplovom, osim ako je potrebna njegova intervencija u interesu sigurnosti ili da se izbjegniju neprihvatljiva kašnjenja ostalog prometa.

#### SPECIFIČNI ZAHTEJEVI ZA ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERU STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA TIP VIŠEPILOTNOG ZRAKOPLOVA, ZA OVLAŠTENJE ZA TIP JEDNOPILOTNOG ZRAKOPLOVA KAD SE NJIME UPRAVLJA U VIŠEPILOTNIM OPERACIJAMA, ZA MPL I ATPL

13. Ispit praktične osposobljenosti za višepilotni zrakoplov ili za jednopilotni avion kojim se upravlja u višepilotnim operacijama izvodi se u višepilotnom okruženju. Drugi podnositelj zahtjeva ili drugi kvalificirani pilot za taj tip može imati funkciju drugog pilota. Ako se koristi zrakoplov, drugi je pilot ispitivač ili instruktor.
14. Podnositelji zahtjeva imaju funkciju PF-a tijekom izvođenja svih sekcija ispita praktične osposobljenosti, osim tijekom izvanrednih postupaka ili postupaka u slučaju opasnosti, koje mogu izvoditi kao PF ili kao PM ovisno o MCC-u. Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog zrakoplova ili ATPL-a moraju dokazati da mogu djelovati kao PM. Mogu odabrati lijevo ili desno sjedalo za ispit praktične osposobljenosti ako s odabranog sjedala mogu izvesti sve dijelove ispita.

15. Sljedeće dijelove ispitivač posebno provjerava za podnositelje zahtjeva za ATPL ili ovlaštenje za tip višepilotnog zrakoplova ili za višepilotne operacije u jednopilotnom avionu koji obuhvaćaju dužnosti PIC-a, bez obzira na to imaju li podnositelji zahtjeva funkciju PF-a ili PM-a:
- (a) upravljanje suradnjom posade;
  - (b) opći pregled operacija zrakoplova prikladnim nadzorom; i
  - (c) postavljanje prioriteta i donošenje odluka u skladu s aspektima sigurnosti i relevantnim pravilima i propisima koji se odnose na operativnu situaciju, uključujući slučajeve opasnosti.
16. Ispit ili provjera treba se provoditi na temelju IFR-a, ako je uključeno ovlaštenje za IR, te koliko god je moguće u simuliranom okruženju komercijalnog zračnog prometa. Suštinski je element koji se mora provjeriti sposobnost planiranja i izvođenja leta koristeći rutinske upute.
17. Kada je u tečaju za ovlaštenje za tip uključeno manje od dva sata letenja na zrakoplovu, ispit praktične osposobljenosti može se provesti na FFS-u i odraditi prije letačkog osposobljavanja na zrakoplovu.
- Odobreno letačko osposobljavanje provodi kvalificirani instruktor pod nadležnošću:
- (a) ATO-a; ili
  - (b) organizacije koja ima AOC izdan u skladu s Prilogom III. (Dio-ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012 i posebno odobrenje za takvo osposobljavanje; ili
  - (c) instruktora, u slučajevima kad nije odobreno letačko osposobljavanje na jednopilotnom zrakoplovu u ATO-u ili kod imatelja AOC-a, nego ga je odobrilo nadležno tijelo podnositelja zahtjeva.
- Certifikat o završenom tečaju za ovlaštenje za tip uključujući letačko osposobljavanje na zrakoplovu prosljeđuje se nadležnom tijelu prije nego što se novo ovlaštenje za tip unese u dozvolu podnositelja zahtjeva.
18. U slučaju osposobljavanja za vađenje iz nepravilnog položaja „događaj prevlačenja” znači prevlačenje ili gubitak uzgona. ATO može upotrijebiti FFS za osposobljavanje u području izvlačenja iz prevlačenja ili demonstraciju obilježja prevlačenja koja su karakteristična za određeni tip, ili za oboje, ako je:
- (a) FFS kvalificiran u skladu s posebnim zahtjevima za ocjenjivanje iz specifikacija CS-FSTD(A); i
  - (b) ATO uspješno dokazao nadležnom tijelu da je ublažen negativan prijenos osposobljavanja.

## B. Specifični zahtjevi za kategoriju aviona

### PROLAZNE OCJENE

1. U slučaju jednopilotnih aviona, uz iznimku jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnositelji zahtjeva moraju položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva ne polože neki dio sekcije, smatra se da nisu položili cijelu sekciju. Ako ne polože samo jednu sekciju, ponavljaju samo tu sekciju. Ako padnu najmanje jednu sekciju, moraju ponoviti cijeli ispit ili provjeru. Ako podnositelji zahtjeva kod ponovnog polaganja ispita ili provjere ne polože neku sekciju, uključujući one koje su položili u prethodnom pokušaju, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Za jednopilotne višemotorne avione mora se položiti sekcija 6. relevantnog ispita ili provjere, koja se odnosi na asimetrični let.
2. U slučaju višepilotnih i jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, podnositelji zahtjeva moraju položiti sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva kod ponovnog polaganja ispita ili provjere ne polože neki dio, uključujući one koje su položili u prethodnom pokušaju, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sekcija 6. nije dio ispita praktične osposobljenosti za ATPL ili MPL. Ako podnositelji zahtjeva ne polože sekciju 6. ili ne pristupe polaganju te sekcije, ovlaštenje za tip izdat će se bez privilegija za CAT II ili CAT III. Radi proširenja privilegija za ovlaštenje za tip na CAT II ili CAT III podnositelji zahtjeva moraju položiti sekciju 6. na odgovarajućem tipu zrakoplova.

### ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
  - (a) upravljaju avionom unutar njegovih ograničenja;

- (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
  - (c) pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - (d) primjenjuju aeronautička znanja;
  - (e) održavaju kontrolu aviona cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letачke posade, ako je primjenjivo; i
  - (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade, ako je primjenjivo.
4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja avionom koji se upotrebljava i njegovih performansi:

## Visina

Općenito	$\pm 100$ ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/točka prekinutog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft

## Putanja leta

Po radiosredstvu	$\pm 5^\circ$
Za „kutna” odstupanja	Polu otklona, azimut i putanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna” lateralna odstupanja	Greška/odstupanje od zadane putanje leta obično su ograničeni na $\pm \frac{1}{2}$ RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku te ne više od + 75 ft iznad vertikalnog profila na 1 000 ft ili manje iznad razine aerodroma.

## Smjer leta

Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5^\circ$
Pri simuliranom otkazu motora	$\pm 10^\circ$

## Brzina

Sa svim ispravnim motorima	$\pm 5$ čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova

## SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

5. Jednopilotni avioni, osim složenih aviona visokih performansi

- (a) Sljedeći simboli znače:

P =	Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM
OTD =	Za ovu se vježbu mogu upotrijebiti drugi uređaji za osposobljavanje
X =	Za ovu se vježbu upotrebljava FFS; u suprotnom se upotrebljava avion ako je prikladan za taj manevar ili postupak
P# =	Osposobljavanje mora biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (—>).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

A =	Avion
FFS =	Simulator letenja
FSTD =	Uređaj za osposobljavanje koji simulira let

- (c) Dijelovi sekcije 3.B i, za višemotorne avione, sekcije 6. označeni zvjezdicom (\*) izvode se isključivo prema instrumentima ako je produljenje/obnavljanje IR-a uključeno u ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti. Ako se dijelovi označeni zvjezdicom (\*) ne izvode isključivo prema instrumentima tijekom ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti i kada se ne priznaju privilegije za IR, ovlaštenje za klasu ili tip bit će ograničeno samo na VFR.
- (d) Sekcija 3.A mora biti odrađena za produljenje ovlaštenja za tip ili višemotornu klasu, samo VFR, kada potrebno iskustvo od 10 rutnih sektora nije stečeno unutar zadnjih 12 mjeseci. Sekciju 3.A nije potrebno odraditi ako je odrađena sekcija 3.B.
- (e) Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu ili izbor ako se pojavljuje više od jedne vježbe.
- (f) U praktičnom osposobljavanju za ovlaštenje za tip ili klasu višemotornih aviona upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja za ovlaštenje za klasu ili tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:
- i. kvalifikacija FSTD-a kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Priloga VI. (Dio-ARA) i Priloga VII. (Dio-ORA);
  - ii. kvalificiranost instruktora;
  - iii. količina osposobljavanja na FSTD-u tijekom tečaja; i
  - iv. kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima.
- (g) Ako se privilegije za višepilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za jednopilotne operacije moraju:
- (1) završiti tečaj prijelaznog osposobljavanja u ATO-u koji uključuje manevre i postupke, uključujući MCC, te vježbe iz sekcije 7., uz upravljanje prijetnjom i greškom, CRM i ljudski faktor; i
  - (2) proći provjeru stručnosti u višepilotnim operacijama.
- (h) Ako se privilegije za jednopilotne operacije traže prvi put, piloti koji imaju privilegije za višepilotne operacije moraju proći osposobljavanje u ATO-u i provjeru za sljedeće dodatne manevre i postupke u jednopilotnim operacijama:
- (1) za jednomotorne avione 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B; i
  - (2) za višemotorne avione 1.6., sekciju 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B.
- i. Piloti koji imaju privilegije za jednopilotne i višepilotne operacije u skladu s točkama (g) i (h) mogu produljiti privilegije za obje vrste operacija obavljanjem provjere stručnosti u višepilotnim operacijama uz vježbe iz točke (h) podtočke (1) ili (2), prema potrebi, u jednopilotnim operacijama.
- (j) Ako se ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti provede samo u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip ograničava se na višepilotne operacije. Ograničenje se uklanja kad piloti ispune zahtjeve iz točke (h).
- (k) Osposobljavanje, ispitivanje i provjera moraju biti u skladu s tablicama u nastavku.
- (1) Osposobljavanje u ATO-u, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za jednopilotne privilegije
  - (2) Osposobljavanje u ATO-u, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za višepilotne privilegije
  - (3) Osposobljavanje u ATO-u, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za pilote s jednopilotnim privilegijama koji traže višepilotne privilegije prvi put (tečaj prijelaznog osposobljavanja)
  - (4) Osposobljavanje u ATO-u, zahtjevi za ispitivanje i provjeru za pilote s višepilotnim privilegijama koji traže jednopilotne privilegije prvi put (tečaj prijelaznog osposobljavanja)
  - (5) Osposobljavanje u ATO-u i provjera zahtjeva za kombinirano produljenje i obnavljanje jednopilotnih i višepilotnih privilegija



Vrsta operacije	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	Jednopolotna		Višepilotna		Jednopolotna → višepilotna (prva)		Višepilotna → jednopolotna (prva)		Jednopolotna + višepilotna	
	Osposobljavanje	Ispitivanje/provjera	Osposobljavanje	Ispitivanje/provjera	Osposobljavanje	Ispitivanje/provjera	Osposobljavanje, ispitivanje i provjera (jednomotorni avioni)	Osposobljavanje, ispitivanje i provjera (višemotorni avioni)	Jednomotorni avioni	Višemotorni avioni
Prvo izdavanje  Jednopolotni složeni	Sekcije 1.–6.  1.–7.	Sekcije 1.–6.  1.–7.	Sekcije 1.–7.	Sekcije 1.–7.	MCC CRM  Ljudski faktor Upravljanje prijetnjom i greškom  Sekcija 7.	Sekcije 1.–7.	1.6., 4.5., 4.6., 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B	1.6., sekcija 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B		
Produljenje  Jednopolotni složeni	Nije primjenjivo  1.–7.	Sekcije 1.–6.  1.–7.	Nije primjenjivo	Sekcije 1.–7.	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Višepilotne operacije: Sekcije 1.–7. Jednopolotne operacije: 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B	Višepilotne operacije: Sekcije 1.–7. Jednopolotne operacije: 1.6., sekcija 6. i, ako je primjenjivo, jedan prilaz iz sekcije 3.B
Obnavljanje  Jednopolotni složeni	FCL.740  1.–7.	Sekcije 1.–6.  1.–7.	FCL.740	Sekcije 1.–6.	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Nije primjenjivo	Osposobljavanje: FCL.740  Provjera: kao za produljenje	Osposobljavanje: FCL.740  Provjera: kao za produljenje

- (l) Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedan prilaz mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguć, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD-u.

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLASTIŠTENJE ZA KLASU ILI TIP	
	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A-u	Inicijali ispivača nakon završenog ispita ili provjere
Manevri/postupci					
SEKCIJA 1.					
1. Polijetanje	OTD				
1.1. Priprema prije leta uključujući: <ul style="list-style-type: none"> <li>— dokumentaciju,</li> <li>— masu i ravnotežu,</li> <li>— meteorološki izvještaj i</li> <li>— NOTAM</li> </ul>					
1.2. Provjere prije pokretanja motora					
1.2.1. Izvana	OTD P#	P		M	
1.2.2. Iznutra	OTD P#	P		M	
1.3. Pokretanje motora: normalne neispravnosti	P—>	—>		M	
1.4. Taksiranje	P—>	—>		M	
1.5. Provjere prije leta: provjera motora (ako je primjenjivo)	P—>	—>		M	
1.6. Postupak polijetanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>— normalno s namještanjem zakrilaca prema letačkom priručniku i</li> <li>— bočni vjetar (ako postoje uvjeti)</li> </ul>	P—>	—>		M	
1.7. Penjanje: <ul style="list-style-type: none"> <li>— <math>V_x/V_y</math>;</li> <li>— zaokreti u zadani smjer i</li> <li>— izravnavanje</li> </ul>	P—>	—>		M	
1.8. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>			M	
SEKCIJA 2.					
2. Rad iz zraka (vizualni meteorološki uvjeti (VMC))	P—>	—>			
2.1. Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa zakrilcima i bez njih (uključujući prilaz na $V_{MCA}$ ako je primjenjivo)					

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU ILI TIP	
	Manevri/postupci	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A-u
2.2. Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)	P—>	—>		M	
2.3. Prevlačenje i vraćanje u uobičajeni položaj: i. čisto prevlačenje; ii. prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom; iii. prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom; i iv. prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)	P—>	—>		M	
2.4. Primjena autopilota i sustava za upravljanje letom (može biti izvedeno u sekciji 3.), ako je primjenjivo	P—>	—>		M	
2.5. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>	—>		M	
SEKCIJA 3.A					
3.A Postupci na ruti u skladu s VFR-om	P—>	—>			
3.A.1. (vidjeti B.5 točke (c) i (d)) Plan leta, računska navigacija i čitanje karte					
3.A.2. Održavanje visine, smjera i brzine	P—>	—>			
3.A.3. Orijehtacija, vremenska točnost i ispravljanje predviđenog vremena dolaska (ETA)	P—>	—>			
3.A.4. Uporaba radionavigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)	P—>	—>			
3.A.5. Upravljanje letom (zapisnik tijekom leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zaleđivanje)	P—>	—>			
3.A.6. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>	—>			
SEKCIJA 3.B					
3.B Instrumentalno letenje	P—>	—>		M	
3.B.1.* Polijetanje prema IFR-u					

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU ILI TIP		
	Manevri/postupci	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A-u	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita ili provjere
3.B.2.* Postupci na ruti u skladu s IFR-om	P—>	—>			M	
3.B.3.* Postupci za krug čekanja	P—>	—>			M	
3.B.4.* 3D operacije do visine odluke (DH/A) od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza (autopilot se može upotrebljavati u segmentu završnog prilaza za hvatanje signala navođenja na prilaznu putanju po visini)	P—>	—>			M	
3.B.5.* 2D operacije do minimalne visine snižavanja (MDH/A)	P—>	—>			M	
3.B.6.* Vježbe letenja uključujući simulirani otkaz kompasa i prikaznika položaja: — standardni horizontalni zaokreti i — vraćanje iz neuobičajenih položaja	P—>	—>			M	
3.B.7.* Otkaz prikaznika prilazne putanje zrakoplova po visini ili po smjeru	P—>	—>				
3.B.8.* Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>	—>			M	
Namjerno ostavljeno prazno						
<b>SEKCIJA 4.</b>						
4. Dolazak i slijetanje	P—>	—>			M	
4.1. Postupak dolaska na aerodrom						
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 ft iznad uzletno-sletne staze (samo jednomotorni avioni)	P—>	—>				
4.6. Produžavanje s minimalne visine	P—>	—>			M	
4.7. Produžavanje i slijetanje noću (ako je primjenjivo)	P—>	—>				
4.8. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>	—>			M	
<b>SEKCIJA 5.</b>						
5. Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 4.)						

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU ILI TIP	
	Manevri/postupci	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A-u
5.1. Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini	P—>	—>		M	
5.2. Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni avioni)		P		M	
5.3. Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni avioni)		P		M	
5.4. Simulirani postupci u slučaju opasnosti: i. vatra ili dim u letu; i ii. tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)	P—>	—>			
5.5. Samo za osposobljavanje za višemotorne avione i TMG-e: gašenje i ponovno pokretanje motora (na sigurnoj visini ako se provodi u avionu)	P—>	—>			
5.6. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci					
<b>SEKCIJA 6.</b>					
6. Simulirani asimetrični let	P—>	—>X		M	
6.1.* (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 5.) Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini, osim ako se izvodi na FFS-u ili FNPT-u II)					
6.2.* Asimetrični prilaz i produžavanje	P—>	—>		M	
6.3.* Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem	P—>	—>		M	
6.4. Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci	P—>	—>		M	
<b>SEKCIJA 7.</b>					
7. Osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega					
7.1. Manevri i postupci u letu					
7.1.1. Ručno upravljanje s pomoću sustava za upravljanje letom ili bez njega (bez autopilota, automatskog potiska/prigušenja i prema potrebi uz različite upravljačke algoritme)	P—>	—>			

TMG-i I JEDNOPILOTNI AVIONI, OSIM SLOŽENIH AVIONA VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU ILI TIP	
	Manevri/postupci	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A-u
7.1.1.1. Na različitim brzinama (uključujući spori let) i visinama u okviru osposobljavanja na FSTD-u	P——>	——>			
7.1.1.2. Oštri zaokret s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni	P——>	——>			
7.1.1.3. Zaokreti sa spojlerima i bez njih	P——>	——>			
7.1.1.4. Proceduralno instrumentalno letenje i manevriranje uključujući instrumentalno polijetanje i prilaz te vizualni prilaz	P——>	——>			
7.2. Osposobljavanje za vađenje iz nepravilnog položaja	P——>	——>			
7.2.1. Izvlačenje iz prevlačenja s pomoću: <ul style="list-style-type: none"> <li>— konfiguracije za polijetanje,</li> <li>— konfiguracije za čisto prevlačenje na niskoj visini,</li> <li>— konfiguracije za čisto prevlačenje blizu najviše operativne visine i</li> <li>— konfiguracije za slijetanje</li> </ul>					
7.2.2. Sljedeće vježbe koje se odnose na nepravilan položaj: <ul style="list-style-type: none"> <li>— vađenje iz položaja s nosom prema gore u različitim kutovima nagiba i</li> <li>— vađenje iz položaja s nosom prema dolje u različitim kutovima nagiba</li> </ul>	P FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposobljavanja	X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	
7.3. Produžavanje sa svim ispravnim motorima* iz različitih faza tijekom instrumentalnog prilaza	P—>	——>			
7.4. Prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima: <ul style="list-style-type: none"> <li>— s različitih visina ispod DH/MDH 15 m (50 ft) iznad praga uzletno-sletne staze</li> <li>— nakon dodira s tlom (prekinuto prilaženje)</li> <li>— u avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23) prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima počinje se ispod MDH/A ili nakon dodira s tlom</li> </ul>	P——>	——>			

## 6. Višepilotni avioni i jednopilotni složeni avioni visokih performansi

(a) Sljedeći simboli znače:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi

- OTD = Za ovu se vježbu mogu upotrijebiti drugi uređaji za osposobljavanje  
 X = Za ovu se vježbu upotrebljava FFS; u suprotnom se upotrebljava avion ako je prikladan za taj manevar ili postupak  
 P# = Osposobljavanje mora biti dopunjeno nadzornom inspekcijom aviona

- (b) Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (————>).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

- A = Avion  
 FFS = Simulator letenja  
 FSTD = Uređaj za osposobljavanje koji simulira let

- (c) Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (\*) izvode se isključivo prema instrumentima.  
 (d) Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.  
 (e) U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FFS ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:
- i. kvalificiranost instruktora;
  - ii. kvalifikacija i količina osposobljavanja tijekom tečaja u FSTD-u; i
  - iii. kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima.
- (f) Manevri i postupci uključuju MCC za višepilotne avione i za jednopilotne složene avione visokih performansi u višepilotnim operacijama.  
 (g) Manevri i postupci izvode se u jednopilotnoj ulozi za jednopilotne složene avione visokih performansi u jednopilotnim operacijama.  
 (h) U slučaju jednopilotnih složenih aviona visokih performansi, kada se ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti obavlja u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip ograničeno je na višepilotne operacije. Ako podnositelj zahtjeva traži privilegije za jednopilotne operacije, manevri/postupci u točkama 2.5., 3.8.3.4., 4.4., 5.5. i barem jedan manevar/postupak iz sekcije 3.4. moraju biti dodatno odrađeni u jednopilotnim operacijama.
- i. U slučaju kada je izdano ovlaštenje za tip s restrikcijom u skladu s točkom FCL.720.A podtočkom (e), podnositelji zahtjeva moraju ispuniti jednake zahtjeve za ovlaštenje za tip kao i drugi podnositelji zahtjeva osim praktičnih vježbi koje se odnose na faze polijetanja i slijetanja.
  - (j) Za dobivanje ili zadržavanje privilegija za PBN jedan prilaz mora biti RNP APCH. Ako RNP APCH nije moguć, obavlja se u odgovarajuće opremljenom FSTD-u.

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSABLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSABLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita ili provjere
<b>SEKCIJA 1.</b>						
1.	Priprema za let	OTD				
1.1	Izračunavanje performansi	P				
1.2	Vizualni vanjski pregled aviona; lokacija svakog dijela i svrha pregleda	OTD P#	P			
1.3	Provjera pilotske kabine	P————>	————>			
1.4	Upotreba kontrolnog popisa prije pokretanja motora, postupak pokretanja, provjera radionavigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P————>	————>		M	

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon zavr- šenog ospo- sobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti- vača nakon završenog ispita ili provjere
1.5	Taksiranje u skladu s instrukcijama ATC-a ili instruktora	P————>	————>			
1.6	Provjera prije polijetanja	P————>	————>		M	
SEKCIJA 2.						
2.	Polijetanje	P————>	————>			
2.1	Normalno polijetanje s različitim korištenjem zakrilaca, uključujući ubrzano polijetanje					
2.2.*	Instrumentalno polijetanje; prelazak na instrumentalno letenje prilikom rotacije ili neposredno nakon uzleta	P————>	————>			
2.3	Polijetanje s bočnim vjetrom	P————>	————>			
2.4	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzlijetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzlijetanju)	P————>	————>			
2.5	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora:	P————>	————>			
2.5.1.*	ubrzo nakon V2					
	(U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona ili kategorija za regionalni prijevoz, otkaz motora ne simulira se dok se ne dosegne minimalna visina od 500 ft iznad kraja staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija u smislu mase aviona pri uzlijetanju i visine korigirane po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora ubrzo nakon V2.)					
2.5.2.*	između V1 i V2	P	X		M samo FFS	
2.6	Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini prije dostizanja V1	P————>	————>X		M	
SEKCIJA 3.						
3.	Manevri i postupci u letu	P————>	————>			
3.1	Ručno upravljanje s pomoću sustava za upravljanje letom ili bez njega (bez autopilota, automatskog potiska/prigušenja i prema potrebi uz različite upravljačke algoritme)					
3.1.1	Na različitim brzinama (uključujući spori let) i visinama u okviru osposobljavanja na FSTD-u	P————>	————>			
3.1.2	Oštri zaokret s 45° nagiba, za 180° do 360° lijevi i desni	P————>	————>			
3.1.3	Zaokreti sa spojlerima i bez njih	P————>	————>			
3.1.4	Proceduralno instrumentalno letenje i manevriranje uključujući instrumentalno polijetanje i prilaz te vizualni prilaz	P————>	————>			



VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon zavr- šenog ospo- sobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti- vača nakon završenog ispita ili provjere
3.2	Nagib nosom prema dolje i podrhtavanja (ako je primjenjivo) i druge specifične karakteristike aviona (npr. valjanje)	P——>	——>X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	
3.3	Normalan rad sustava i kontrola inženjerskog panela (ako je primjenjivo)	OTD P——>	——>			
3.4	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava:				M	Obvezni minimum od tri izvanredna dijela odabire se od točke 3.4.0. do 3.4.14., uključujući i tu točku
3.4.0	Motor (ako je potrebno propeler)	OTD P——>	——>			
3.4.1	Izjednačavanje tlaka u kabini i klimatizacija	OTD P——>	——>			
3.4.2	Pitot-statički sustav	OTD P——>	——>			
3.4.3	Sustav goriva	OTD P——>	——>			
3.4.4	Električni sustav	OTD P——>	——>			
3.4.5	Hidraulički sustav	OTD P——>	——>			
3.4.6	Sustav komandi leta i uravnoteženja	OTD P——>	——>			
3.4.7	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja, grijanje vjetrobrana	OTD P——>	——>			
3.4.8	Autopilot/sustav za upravljanje letom	OTD P——>	——>		M (samo jed- nopilotni)	
3.4.9	Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za povećanje stabilnosti	OTD P——>	——>			
3.4.10	Uređaj za upozorenje blizine zemlje, meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder	P——>	——>			
3.4.11	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti, FMS	OTD P——>	——>			

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP		
	Manevri/postupci	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita ili provjere
3.4.12	Podvozje i kočnice	OTD P————>	————>			
3.4.13	Sustav pretkrilaca i zakrilaca	OTD	————>			
3.4.14	Pomoćni generator (APU)	OTD P————>	————>			
	Namjerno ostavljeno prazno					
3.6	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti:				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se od točke 3.6.1. do 3.6.9., uključujući i tu točku
3.6.1	Vježbe u slučaju požara npr. motora, APU-a, 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 pokretanje 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/snižavanje u nuždi	P————>	————>			
3.6.7	Onesposobljenost jednog od članova letačke posade	P————>	————>			
3.6.8	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku (AFM)	P————>	————>			
3.6.9	TCAS događaj	OTD p————>	Avion se ne upotrebljava		Samo FFS	
3.7	Osposobljavanje za vađenje iz nepravilnog položaja	P	X			
3.7.1	Izvlačenje iz prevlačenja s pomoću: — konfiguracije za polijetanje, — konfiguracije za čisto prevlačenje na niskoj visini, — konfiguracije za čisto prevlačenje blizu najviše operativne visine i — konfiguracije za slijetanje	FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposobljavanja	Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion			
3.7.2	Sljedeće vježbe koje se odnose na nepravilan položaj: — vađenje iz položaja s nosom prema gore u različitim kutovima nagiba i — vađenje iz položaja s nosom prema dolje u različitim kutovima nagiba	P FFS kvalificiran samo za taj zadatak osposobljavanja	X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon zavr- šenog ospo- sobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispit- vača nakon završenog ispita ili provjere
3.8	Manevri/postupci				
3.8	Postupci u instrumentalnom letenju				
3.8.1*	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC-a	P——>	——>		M
3.8.2.*	Postupci za krug čekanja	P——>	——>		
3.8.3.*	3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza				

*Napomena:* u skladu s AFM-om, RNP APCH postupci mogu zahtijevati uporabu autopilota ili sustava za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja odabire se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 3.8.3.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM-u).

3.8.3.1.*	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P——>	——>		M (samo ispit praktične osposoblje- nosti)
3.8.3.2*	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P——>	——>		
3.8.3.3*	S autopilotom	P——>	——>		
3.8.3.4*	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1 000 ft iznad razine aerodroma do dodira s tlom ili završetka postupka prekinutog prilaza. U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i produžavanjem započinje se zajedno s nepreciznim prilazom opisanim u 3.8.4. Produžavanje se započinje pri dolasku na dopuštenu visinu u odnosu na prepreku (OCH/A); međutim, ne smije se započeti nakon dolaska na MDH/A od 500 ft iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona u smislu mase pri uzlijetanju i visine korigirane po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora u skladu s 3.8.3.4.	P——>	——>		M
3.8.3.5*	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora mora započeti za vrijeme završnog prilaza nakon prelaska vanjskog markera (OM) na udaljenosti od najviše 4 NM sve do dodira s tlom ili tijekom cijelog postupka prekinutog prilaza	P——>	——>		M

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon zavr- šenog ospo- sobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti- vača nakon završenog ispita ili provjere
Manevri/postupci					
U avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23), prilaz sa simuliranim otkazom motora i produžavanjem započinje se zajedno s nepreciznim prilazom opisanim u 3.8.4. Produžavanje se započinje pri dolasku na dopuštenu OCH/A; međutim, ne smije se započeti nakon dolaska na MDH/A od 500 ft iznad nadmorske visine praga uzletno-sletne staze. U avionima koji imaju iste performanse kao transportna kategorija aviona u smislu mase pri uzlijetanju i visine korigirane po gustoći, instruktor može simulirati otkaz motora u skladu s 3.8.3.4.					
3.8.4.* 2D operacije do MDH/A	P*—>	—>		M	
3.8.5 Krug prilaženja pod sljedećim uvjetima: (a)* prilaz do minimalne dopuštene visine za krug prilaženja na dotičnom aerodromu u skladu s lokalnim sredstvima instrumentalnog prilaza u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta; nakon kojeg slijedi: (b) krug prilaženja na drugu uzletno-sletnu stazu najmanje 90° od središnje crte završnog prilaza koji se koristi u točki (a), na minimalnoj dopuštenoj visini kruga prilaženja. <i>Napomena:</i> ako (a) i (b) nije moguće izvesti zbog ATC-a, može se izvesti simulirani niski vizualni krug prilaženja.	P*—>	—>			
3.8.6 Vizualni prilaz	P—>	—>			
SEKCIJA 4.					
4. Postupci prekinutog prilaza					
4.1 Produžavanje sa svim ispravnim motorima* tijekom 3D operacije prilikom dostizanja visine odluke	P*—>	—>			
4.2 Produžavanje sa svim ispravnim motorima* iz različitih faza tijekom instrumentalnog prilaza	P*—>	—>			
4.3 Ostali postupci prekinutog prilaza	P*—>	—>			
4.4.* Ručni postupak produžavanja sa simuliranim otkazom kritičnog motora poslije instrumentalnog prilaza do dostizanja DH, MDH ili MAPt	P*—>	—>		M	

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
Manevri/postupci		FSTD	A	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita ili provjere
4.5	Prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima: — s različitim visina ispod DH/MDH, — nakon dodira s tlom (prekinuto prilaznje) u avionima koji nisu odobreni kao transportna kategorija aviona (JAR/FAR 25) ili kao kategorija za regionalni prijevoz (SFAR 23) prekinuto slijetanje sa svim ispravnim motorima počinje se ispod MDH/A ili nakon dodira s tlom	P————>	————>			
<b>SEKCIJA 5.</b>						
5.	Slijetanja	P				
5.1	Normalna slijetanja* s vizualnom referencom uspostavljenom na DA/H nakon operacije instrumentalnog prilaza					
5.2	Slijetanje sa simulacijom zaglavljelog horizontalnog stabilizatora u bilo kojem neuravnoteženom položaju	P————>	Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		Samo FFS	
5.3	Slijetanje s bočnim vjetrom (avion, ako je izvedivo)	P————>	————>			
5.4	Školski krug i slijetanje bez izvučenih zakrilaca i pretkrilaca ili s djelomično izvučenim zakrilcima i pretkrilcima	P————>	————>			
5.5	Slijetanje sa simulacijom otkaza kritičnog motora	P————>	————>		M	
5.6	Slijetanje sa simulacijom otkaza dvaju motora: — avioni s tri motora: centralni i jedan vanjski motor koliko je izvedivo u skladu s podacima iz AFM-a i — avioni s četiri motora: dva motora na jednoj strani	P	X		M Samo FFS (samo ispit praktične osposobljenosti)	

*Opće napomene:*

Posebni zahtjevi za produljenje ovlaštenja za tip za instrumentalne prilaze na visinu odluke manju od 200 ft (60 m) tj. operacije CAT II/III.

**SEKCIJA 6.**

Dodatno odobrenje za ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na DH manji od 60 m (200 ft) (CAT II/III)

VIŠEPILOTNI AVIONI I JEDNOPILOTNI SLOŽENI AVIONI VISOKIH PERFORMANSI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA ATPL/ MPL/OVLAŠTENJE ZA TIP	
	FSTD	A	Inicijali instruktora nakon zavr- šenog ospo- sobljavanja	Ispitano ili provjereno na FSTD-u ili A	Inicijali ispiti- vača nakon završenog ispita ili provjere
Sljedeći su manevri i postupci minimalni zahtjevi osposobljavanja za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manji od 60 m (200 ft). Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i postupaka prekinutog prilaza upotrebljava se sva avionska oprema potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manji od 60 m (200 ft).					
6.1.* Prekinuto polijetanje na minimalnoj dopuštenoj vidljivosti duž uzletno-sletne staze (RVR)	P*————>	————>X Za ovu se vježbu ne upotrebljava avion		M*	
6.2.* Prilazi CAT II/III: u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta do primjenjivog DH-a, koristeći se sustavom navođenja. Moraju se poštovati standardni postupci za koordinaciju posade (dijeljenje zadaća, rad na poziv, uzajamni nadzor, razmjena informacija i potpora).	P————>	————>		M	
6.3.* Produžavanje: poslije prilaza kako je navedeno u 6.2. prilikom dostizanja DH-a. Osposobljavanje uključuje i produžavanje zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR-a, smicanja vjetrova, skretanja aviona izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaza zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH-a i produžavanje sa simuliranim otkazom zrakoplovne opreme.	P————>	————>		M*	
6.4.* Slijetanja: s vizualnom referencom uspostavljenom na DH-u nakon instrumentalnog prilaza. Ovisno o konkretnom sustavu navođenja izvodi se automatsko slijetanje.	P————>	————>		M	

NAPOMENA: Operacije CAT II/III provode se u skladu s odgovarajućim zahtjevima zračnog prometa.

## 7. Ovlaštenje za klasu – voda

Sekcija 6. obavlja se radi produljenja ovlaštenja za višemotornu klasu za vodu, samo VFR, kada nije ispunjen zahtjev iskustva od 10 rutnih sektora u zadnjih 12 mjeseci.

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNO OSPOBLJAVANJE	ISPIT PRAKTIČNE OSPOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU
Manevri/postupci	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
<b>SEKCIJA 1.</b>		
<b>1. Polijetanje</b> 1.1 Priprema prije leta uključujući: <ul style="list-style-type: none"> <li>— dokumentaciju,</li> <li>— masu i ravnotežu,</li> <li>— meteorološki izvještaj i</li> <li>— NOTAM</li> </ul>		
1.2 Provjere prije pokretanja motora Izvana/iznutra		
1.3 Pokretanje i gašenje motora Normalne neispravnosti		
1.4 Taksiranje		
1.5 Step taksiranje		
1.6 Pristajanje: <ul style="list-style-type: none"> <li>plaža</li> <li>mol</li> <li>plovak</li> </ul>		
1.7 Jedrenje s ugašenim motorima		
1.8 Provjere prije leta: Provjera motora (ako je primjenjivo)		
1.9 Postupak polijetanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>— normalno s namještanjem zakrilaca prema letačkom priručniku i</li> <li>— bočni vjetar (ako postoje uvjeti)</li> </ul>		
1.10 Penjanje: <ul style="list-style-type: none"> <li>— zaokreti u zadani smjer</li> <li>— izravnavanje</li> </ul>		
1.11 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		
<b>SEKCIJA 2.</b>		
<b>2. Rad iz zraka (VFR)</b> 2.1 Ravan i horizontalan let na različitim brzinama uključujući let na kritično malim brzinama sa zakrilcima i bez njih (uključujući prilaz na VMCA ako je primjenjivo)		
2.2 Oštri zaokret (360° lijevo i desno 45° nagiba)		

OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU
Manevri/postupci	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
2.3 Prevlačenje i vraćanje u uobičajeni položaj: i. čisto prevlačenje; ii. prevlačenje u spuštajućem zaokretu s prilaznom konfiguracijom i snagom; iii. prevlačenje s prilaznom konfiguracijom i snagom; i iv. prevlačenje, penjući zaokret sa zakrilcima za polijetanje i snagom za penjanje (samo jednomotorni avioni)		
2.4 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 3.		
<b>3. Postupci na ruti u skladu s VFR-om</b>		
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 radionavigacijskih sredstava (ako je primjenjivo)		
3.5 Upravljanje letom (zapisnik tijekom leta, rutinske provjere uključujući gorivo, sustave i zaleđivanje)		
3.6 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 4.		
<b>4. Dolasci i slijetanja</b>		
4.1 Postupak dolaska na aerodrom (samo amfibije)		
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 vode (samo jednomotorni avioni)		
4.6 Produžavanje s minimalne visine		



OVLAŠTENJE ZA KLASU VODA	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE	ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI ZA OVLAŠTENJE ZA KLASU
Manevri/postupci	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Inicijali ispitivača nakon završenog ispita
4.7 Slijetanje na staklastu površinu vode Slijetanje na tvrdu površinu vode		
4.8 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 5.		
<b>5. Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti</b> (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 4.) 5.1 Prekinuto polijetanje na razumnoj brzini		
5.2 Simulirani otkaz motora nakon polijetanja (samo jednomotorni avioni)		
5.3 Simulirano prisilno slijetanje bez snage (samo jednomotorni avioni)		
5.4 Simulirani postupci u slučaju opasnosti: i. vatra ili dim u letu; i ii. tehničke neispravnosti sustava (ako je primjenjivo)		
5.5 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		
SEKCIJA 6.		
<b>6. Simulirani asimetrični let</b> (Ova se sekcija može kombinirati sa sekcijama od 1. do 5.) 6.1 Simulirani otkaz motora za vrijeme polijetanja (na sigurnoj visini, osim ako se izvodi na FFS-u ili FNPT-u II)		
6.2 Gašenje i ponovno pokretanje motora (samo ispit praktične osposobljenosti za višemotorne avione)		
6.3 Asimetrični prilaz i produžavanje		
6.4 Asimetrični prilaz i slijetanje sa zaustavljanjem		
6.5 Suradnja s ATC-om – usklađenost, R/T postupci		

### C. Specifični zahtjevi za kategoriju helikoptera

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip ili ATPL podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 4. i sekciju 6. (ako je primjenjivo) ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati 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 podnositelji zahtjeva moraju položiti sekciju 5. provjere stručnosti. Ako podnositelji zahtjeva padnu više od tri dijela, moraju ponovno polagati cijelu sekciju 5. Podnositelji zahtjeva koji padnu do tri dijela moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove sekcije 5. koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru.

#### ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

3. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
  - (a) upravljaju helikopterom unutar njegovih ograničenja;
  - (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
  - (c) pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - (d) primjenjuju aeronautička znanja;
  - (e) održavaju kontrolu helikoptera cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade, ako je primjenjivo; i
  - (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade, ako je primjenjivo.
4. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja helikopterom koji se upotrebljava i njegovih performansi:

#### (a) Ograničenja u letu prema IFR-u

##### Visina

Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja/točka prekinutog prilaza/visina	+ 50 ft/- 0 ft

##### Putanja leta

Po radiosredstvu	± 5°
Za „kutna” odstupanja	Pola otklona, azimut i putanja poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna” lateralna odstupanja	Greška/odstupanje od zadane putanje leta obično su ograničeni na ± ½ RNP vrijednosti povezane s postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrijednosti.
3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primjenom BaroVNAV)	Ne više od - 75 ft ispod vertikalnog profila u bilo kojem trenutku te ne više od + 75 ft iznad vertikalnog profila na 1 000 ft ili manje iznad razine aerodroma.

##### 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
(b) Ograničenja u letu prema VFR-u	
Visina	
Općenito	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5 °
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10 °
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/- 5 čvorova
Zanošenje	
Lebdenje pod utjecanjem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (s 0 ft unatražnog ili bočnog leta)

## SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

## OPĆENITO

## 5. Sljedeći simbol znači:

P = Osposobljen kao PIC za izdavanje ovlaštenja za tip za jednopilotne helikoptere (SPH) ili osposobljen kao PIC ili kopilot te kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip za višepilotne helikoptere (MPH).

## 6. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (————&gt;).

Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

H = Helikopter

## 7. Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (\*) izvode se 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. Postupke u instrumentalnom letenju (sekcija 5.) izvode samo podnositelji zahtjeva koji žele produljiti ili obnoviti IR (H) ili proširiti privilegije tog ovlaštenja na drugi tip. Za tu se svrhu mogu upotrijebiti FFS ili FTD 2/3.

## 9. Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.

## 10. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:

(a) kvalifikacija FSTD-a kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Priloga VI. (Dio-ARA) i Priloga VII. (Dio-ORA);

(b) kvalificiranost instruktora i ispitivača;

(c) količina osposobljavanja na FSTD-u tijekom tečaja;

(d) kvalifikacije i prethodno iskustvo pilota koji se osposobljavaju stečeni na sličnim tipovima i

(e) količina letačkog iskustva pod nadzorom nakon izdavanja novog ovlaštenja za tip.

## VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI

## 11. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za izdavanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera i za ATPL(H) moraju položiti samo sekcije od 1. do 4. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.

12. Podnositelji zahtjeva za produljenje i obnavljanje ovlaštenja za tip višepilotnog helikoptera moraju položiti samo sekcije od 1. do 4., i ako je primjenjivo, sekciju 6.

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
		FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD-u ili H-u	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta						
1.1.	Vizualni vanjski pregled helikoptera; lokacija svakog dijela i svrha pregleda		P		M (ako se obavlja u helikopteru)	
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	—>		M	
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radionavigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	—>		M	
1.4.	Taksiranje/zračno taksiranje u skladu s instrukcijama ATC-a ili instruktora	P	—>		M	
1.5.	Postupci i provjere prije leta	P	—>		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci 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 pri uzlijetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzlijetanju)	P	—>			
2.4.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora neposredno prije TDP-a ili DPATO-a	P	—>		M	
2.4.1.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora ubrzo nakon TDP-a ili DPATO-a	P	—>		M	
2.5.	Penjanje i snižavanje u zadanom smjeru leta	P	—>		M	
2.5.1.	Zaokreti s 30° nagiba, 180° do 360° lijevi i desni, isključivo prema instrumentima	P	—>		M	
2.6.	Snižavanje u autorotaciji	P	—>		M	
2.6.1.	Za jednomotorne helikoptere (SEH) slijetanje iz autorotacije ili za višemotorne helikoptere (MEH) uspostava pune snage	P	—>		M	
2.7.	Slijetanja (različiti profili)	P	—>		M	
2.7.1.	Produžavanje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP-a ili DPBL-a	P	—>		M	
2.7.2.	Slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije LDP-a ili DPBL-a	P	—>		M	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD-u ili H-u	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
SEKCIJA 3. — Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka						
3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka:				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	—>			
3.2.	Klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	—>			
3.3.	Pitot-statički sustav	P	—>			
3.4.	Sustav goriva	P	—>			
3.5.	Električni sustav	P	—>			
3.6.	Hidraulični sustav	P	—>			
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	—>			
3.8.	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja	P	—>			
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	—>			
3.10.	Uređaji za povećanje stabilnosti leta	P	—>			
3.11.	Meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder	P	—>			
3.12.	Navigacijski sustav	P	—>			
3.13.	Sustav podvozja	P	—>			
3.14.	APU	P	—>			
3.15.	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	—>			
SEKCIJA 4. — Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti						
4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti				M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se 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 pokretanje na sigurnoj visini	P	—>			
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija)	P	—>			

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI	PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
	FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD-u ili H-u	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
Manevri/postupci					
4.5. Otkaz komandi repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	—>			
4.5.1. Otkaz repnog rotora (ako je primjenjivo)	P	Za ovu se vježbu ne upotrebljava helikopter			
4.6. Onesposobljenost jednog od članova posade — samo MPH	P	—>			
4.7. Kvar transmisije	P	—>			
4.8. Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	—>			
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)					
5.1. Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	—>*			
5.1.1. Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	P*	—>*		M*	
5.2. Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC-a	P*	—>*		M*	
5.3. Postupci za krug čekanja	P*	—>*			
5.4. 3D operacije do DH/A od 200 ft (60 m) ili do viših minimuma ako su određeni postupkom prilaza	P*	—>*			
5.4.1. Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom Napomena: u skladu s AFM-om, RNP APCH postupci mogu zahtijevati uporabu autopilota ili sustava za upravljanje letom. Postupak ručnog upravljanja odabire se uzimajući u obzir takva ograničenja (na primjer, odaberite ILS za 5.4.1. u slučaju takvog ograničenja u AFM-u).	P*	—>*		M*	
5.4.2. Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	—>*		M*	
5.4.3. S autopilotom	P*	—>*			
5.4.4. Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska 1 000 ft iznad razine aerodroma do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	—>*		M*	
5.5. 2D operacije do MDA/H	P*	—>*		M*	

JEDNOPILOTNI/VIŠEPILOTNI HELIKOPTERI		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE			ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		FSTD	H	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FSTD-u ili H-u	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	—>*			
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavom pune snage	P*	—>*		M*	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja	P*	—>*		M*	
SEKCIJA 6. — Upotreba dodatne opreme						
6.	Upotreba dodatne opreme	P	—>			

#### D. Specifični zahtjevi za kategoriju zrakoplova s pogonjenim uzgonom

- U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

#### ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

- Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
  - upravljaju zrakoplovom s pogonjenim uzgonom unutar njegovih ograničenja;
  - izvedu sve manevre glatko i precizno;
  - pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - primjenjuju aeronautička znanja;
  - održavaju kontrolu zrakoplova s pogonjenim uzgonom cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade; i
  - učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade.
- Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja zrakoplovom s pogonjenim uzgonom koji se upotrebljava i njegovih performansi:
  - Ograničenja u letu prema IFR-u**

Visina

Općenito ± 100 ft

Početak produžavanja na visini odluke + 50 ft/– 0 ft

Minimalna visina snižavanja + 50 ft/– 0 ft

Putanja leta

Po radiosredstvu ± 5°

Precizni prilaz	Polu otklona, azimut i putanja poniranja
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/– 5 čvorova
(b) Ograničenja u letu prema VFR-u:	
Visina	
Općenito	± 100 ft
Smjer leta	
Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°
Brzina	
Općenito	± 10 čvorova
Pri simuliranom otkazu motora	+ 10 čvorova/– 5 čvorova
Zanošenje	
Lebdenje pod utjecajem zračnog jastuka pri polijetanju	± 3 ft
Slijetanje	± 2 ft (s 0 ft unatražnog ili bočnog leta)

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

#### 4. Sljedeći simbol znači:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi

#### 5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (————>).

#### 6. Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje

PL = Zrakoplov s pogonjenim uzgonom

(a) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za izdavanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom moraju položiti sekcije od 1. do 5. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.

(b) Podnositelji zahtjeva za produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za tip zrakoplova s pogonjenim uzgonom moraju položiti sekcije od 1. do 5. i, ako je primjenjivo, sekciju 6. i/ili 7.

(c) Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (\*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip bit će ograničeno samo na VFR.

#### 7. Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.

#### 8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljava se FSTD ako je to dio odobrenog tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na odobrenje takvog tečaja:

(a) kvalifikacija FSTD-a kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Priloga VI. (Dio-ARA) i Priloga VII. (Dio-ORA); i



(b) kvalificiranost instruktora.

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjerenost na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta								
1.1.	Vizualni vanjski pregled zrakoplova s pogonjenim uzgonom; lokacija svakog dijela i svrha pregleda				P			
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	—>	—>	—>			
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radionavigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Taksiranje u skladu s instrukcijama ATC-a ili instruktora		P	—>	—>			
1.5.	Postupci i provjere prije leta uključujući provjeru snage	P	—>	—>	—>		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu								
2.1.	Normalni VFR profili polijetanja: operacije na uzletno-sletnoj stazi (kratko polijetanje i slijetanje (STOL) i vertikalno polijetanje i slijetanje (VTOL)) uključujući bočni vjetar operacija na uzdignutom heliodromu operacija na razini zemlje		P	—>	—>		M	
2.2.	Polijetanje s maksimalnom masom pri uzlijetanju (stvarna ili simulirana maksimalna masa pri uzlijetanju)		P	—>				
2.3.1.	Prekinuto polijetanje: — tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, — tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i — tijekom operacija na razini zemlje		P	—>			M	
2.3.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon prelaženja točke odluke: tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i tijekom operacija na razini zemlje		P	—>			M	
2.4.	Snižavanje s autorotacijom u helikopterskom modu do razine zemlje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	—>	—>			M Samo FFS	
2.4.1.	Snižavanje s autorotacijom u avionskom modu (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)		P	—>			M Samo FFS	

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
2.5.	Normalni VFR profili slijetanja: operacije na uzletno-sletnoj stazi (STOL i VTOL) operacija na uzdignutom heliodromu operacija na razini zemlje		P	—>	—>		M	
2.5.1.	Slijetanje sa simuliranim otkazom motora nakon dostizanja točke odluke: — tijekom operacija na uzletno-sletnoj stazi, — tijekom operacija na uzdignutom heliodromu i — tijekom operacija na razini zemlje.							
2.6.	Produžavanje ili slijetanje nakon simuliranog otkaza motora prije točke odluke		P	—>			M	
SEKCIJA 3. — Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka								
3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD-u ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
3.1.	Motor	P	—>	—>				
3.2.	Izjednačavanje tlaka u kabini i klimatizacija (grijanje, ventilacija)	P	—>	—>				
3.3.	Pitot-statički sustav	P	—>	—>				
3.4.	Sustav goriva	P	—>	—>				
3.5.	Električni sustav	P	—>	—>				
3.6.	Hidraulični sustav	P	—>	—>				
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	—>	—>				
3.8.	Sustav za odleđivanje i zaštitu od zaleđivanja, grijanje vjetrobrana (ako postoji)	P	—>	—>				
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	—>	—>				
3.10.	Uređaj za indikaciju gubitka uzgona ili uređaj za izbjegavanje gubitka uzgona i uređaj za povećanje stabilnosti	P	—>	—>				
3.11.	Meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)	P	—>	—>				

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
3.12.	Sustav podvozja	P	————>	————>				
3.13.	APU	P	————>	————>				
3.14.	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	————>	————>				
3.15.	Sustav zakrilaca	P	————>	————>				
SEKCIJA 4. — Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti								
4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljani u FSTD-u ako je kvalificiran za vježbe)						M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	————>	————>				
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	————>	————>				
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov) uključujući konverziju s helikopterskog na avionski mod i obratno uz otkaz jednog motora	P	————>	————>			Samo FFS	
4.4.	Izbacivanje goriva (simulacija, ako postoji)	P	————>	————>				
4.5.	Smicanje vjetra prilikom polijetanja i slijetanja (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)			P			Samo FFS	
4.6.	Simulacija pada tlaka u kabini/snižavanje u nuždi (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	————>	————>			Samo FFS	
4.7.	ACAS događaj (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	————>	————>			Samo FFS	
4.8.	Onesposobljenost jednog od članova posade	P	————>	————>				
4.9.	Kvar transmisije	P	————>	————>			Samo FFS	

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
4.10.	Izvlačenje iz punog prevlačenja (snaga uključena i isključena) ili nakon aktiviranja uređaja za indikaciju gubitka uzgona u konfiguracijama za penjanje, krstarenje ili prilaz (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P	—>	—>			Samo FFS	
4.11.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	—>	—>				
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja nakon točke odluke	P*	—>*	—>*			M*	
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC-a	P*	—>*	—>*			M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	—>*	—>*				
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P*	—>*	—>*			M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2.	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	S autopilotom	P*	—>*	—>*				
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera i nastavlja se do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	—>*	—>*			M*	
5.5.	Neprecizni prilaz do MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	IMC autorotacija s uspostavom pune snage za slijetanje na uzletno-sletnu stazu samo u helikopterskom modu (za ovu se vježbu ne upotrebljava zrakoplov)	P*	—>*	—>*			M* Samo FFS	
5.8.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS-a)	P*	—>*	—>*			M*	

## SEKCIJA 6. — Dodatno odobrenje za ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu odluke manju od 60 m (200 ft) (CAT II/III)

6.	Dodatno odobrenje za ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu odluke manju od 60 m (CAT II/III) Sljedeći su manevri i postupci minimalni zahtjevi osposobljavanja za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manji od 60 m (200 ft). Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i postupaka prekinutog prilaza upotrebljava se sva oprema zrakoplova s pogonjenim uzgonom potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manji od 60 m (200 ft).							
6.1.	Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR-u		P	—>			M*	
6.2.	ILS prilazi: u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta do primjenjivog DH-a, koristeći se sustavom navođenja. Moraju se poštovati standardni operativni postupci (SOP) za koordinaciju posade.		P	—>	—>		M*	

KATEGORIJA ZRAKOPLOVA S POGONJENIM UZGONOM		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE				ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI		
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	PL	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na FFS PL	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
6.3.	Produžavanje: poslije prilaza kako je navedeno u 6.2. prilikom dostizanja DH-a. Osposobljavanje uključuje i produžavanje zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR-a, smicanja vjetrova, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaza zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH-a i produžavanje sa simuliranim otkazom zrakoplovne opreme.		P	—>	—>		M*	
6.4.	Slijetanja: s vizualnom referencom uspostavljenom na DH-u nakon instrumentalnog prilaza. Ovisno o konkretnom sustavu navođenja izvodi se automatsko slijetanje.		P	—>			M*	
SEKCIJA 7. — Dodatna oprema								
7.	Upotreba dodatne opreme		P	—>	—>			

### E. Specifični zahtjevi za kategoriju zračni brodovi

1. U slučaju ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti za ovlaštenje za tip zračnog broda, podnositelji zahtjeva moraju položiti sekcije od 1. do 5. i sekciju 6. (ako je primjenjivo). Ako podnositelji zahtjeva padnu više od pet dijelova, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Podnositelji zahtjeva koji padnu do pet dijelova moraju ponovno polagati dijelove koje nisu položili. Ako podnositelji zahtjeva u ponovljenom ispitu ili provjeri ne polože neki dio ili padnu dijelove koje su već položili, moraju ponovno polagati cijeli ispit ili provjeru. Sve sekcije ispita praktične osposobljenosti ili provjere stručnosti moraju biti odrađene u roku od 6 mjeseci.

#### ODSTUPANJA TIJEKOM LETAČKOG ISPITA

2. Podnositelji zahtjeva moraju dokazati sposobnost da:
  - (a) upravljaju zračnim brodom unutar njegovih ograničenja;
  - (b) izvedu sve manevre glatko i precizno;
  - (c) pokažu dobru prosudbu i vođenje zrakoplova;
  - (d) primjenjuju aeronautička znanja;
  - (e) održavaju kontrolu zračnog broda cijelo vrijeme u takvoj mjeri da siguran ishod postupka ili manevra ni u jednom trenutku ne dolazi u pitanje;
  - (f) razumiju i primjenjuju postupke koordinacije posade i postupke u slučaju onesposobljenosti člana letačke posade; i
  - (g) učinkovito komuniciraju s ostalim članovima posade.

3. Primjenjuju se sljedeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje zbog turbulencije te kvalitete upravljanja zračnim brodom koji se upotrebljava i njegovih performansi.

(a) **Ograničenja u letu prema IFR-u**

Visina

Općenito	± 100 ft
Početak produžavanja na visini odluke	+ 50 ft/- 0 ft
Minimalna visina snižavanja	+ 50 ft/- 0 ft

Putanja leta

Po radiosredstvu	± 5
Precizni prilaz	Pola otklona, azimut i putanja poniranja

Smjer leta

Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

(b) Ograničenja u letu prema VFR-u

Visina

Općenito	± 100 ft
----------	----------

Smjer leta

Normalne operacije	± 5°
Izvanredne operacije/postupci u slučaju opasnosti	± 10°

SADRŽAJ OSPOSOBLJAVANJA/ISPITA PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI/PROVJERE STRUČNOSTI

4. Sljedeći simbol znači:

P = Osposobljen kao PIC ili kopilot i kao PF i PM za izdavanje ovlaštenja za tip, prema potrebi

5. Praktično osposobljavanje izvodi se barem na razini opreme za osposobljavanje, prikazano kao (P), ili se može izvoditi do više razine opreme, prikazano strelicom (————>).

6. Sljedeće se kratice upotrebljavaju za označavanje upotrijebljene opreme za osposobljavanje:

FFS = Simulator letenja

FTD = Uređaj za letačko osposobljavanje

OTD = Drugi uređaji za osposobljavanje

As = Zračni brod

- (a) Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti za izdavanje ovlaštenja za tip zračnog broda moraju položiti sekcije od 1. do 5. i, ako je primjenjivo, sekciju 6.
- (b) Podnositelji zahtjeva za produljenje i obnavljanje ovlaštenja za tip zračnog broda moraju položiti sekcije od 1. do 5., i ako je primjenjivo, sekciju 6.
- (c) Dijelovi sekcije označeni zvjezdicom (\*) izvode se isključivo prema instrumentima. Ako ti uvjeti nisu zadovoljeni na ispitu praktične osposobljenosti ili provjeri stručnosti, ovlaštenje za tip bit će ograničeno samo na VFR.
7. Slovo „M” u stupcu za ispit praktične osposobljenosti ili provjeru stručnosti označuje obveznu vježbu.
8. U praktičnom osposobljavanju i ispitivanju upotrebljavaju se FSTD-i ako je to dio tečaja osposobljavanja za ovlaštenje za tip. Sljedeće će biti primjenjivo na takav tečaj:
- (a) kvalifikacija FSTD-a kako je utvrđeno u odgovarajućim zahtjevima Priloga VI. (Dio-ARA) i Priloga VII. (Dio-ORA); i

(b) kvalificiranost instruktora.

KATEGORIJA ZRAČNOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na FFS As	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
SEKCIJA 1. — Pripreme i provjere prije leta								
1.1.	Pregled prije leta				P			
1.2.	Provjera pilotske kabine	P	—>	—>	—>			
1.3.	Postupak pokretanja, provjera radionavigacijske opreme, izbor i postavljanje navigacijskih i komunikacijskih frekvencija		P	—>	—>		M	
1.4.	Odvez zračnog broda i manevriranje po tlu			P	—>		M	
1.5.	Postupci i provjere prije leta	P	—>	—>	—>		M	
SEKCIJA 2. — Manevri i postupci u letu								
2.1.	Normalni VFR profil polijetanja			P	—>		M	
2.2.	Polijetanje sa simuliranim otkazom motora:			P	—>		M	
2.3.	Polijetanje s težinom > 0 (Teško polijetanje)			P	—>			
2.4.	Polijetanje s težinom < 0 (Lagano polijetanje)			P	—>			
2.5.	Normalan postupak penjanja			P	—>			
2.6.	Penjanje do visine tlaka			P	—>			
2.7.	Prepoznavanje visine tlaka			P	—>			
2.8.	Let na visini tlaka ili blizu nje			P	—>		M	
2.9.	Normalno snižavanje i prilaz			P	—>			
2.10.	Normalni VFR profil slijetanja			P	—>		M	
2.11.	Slijetanje s težinom > 0 (Teško slijetanje)			P	—>		M	
2.12.	Slijetanje s težinom < 0 (Lagano slijetanje)			P	—>		M	
	Namjerno ostavljeno prazno							
SEKCIJA 3. — Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka								
3.	Normalne i izvanredne operacije sljedećih sustava i postupaka (mogu se obaviti i na FSTD-u ako je kvalificiran za vježbu):						M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije



KATEGORIJA ZRAČNOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na	
Manevri/postupci							FFS	As
3.1.	Motor	P	—>	—>	—>			
3.2.	Izjednačavanje tlaka ovojnice	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pitot-statički sustav	P	—>	—>	—>			
3.4.	Sustav goriva	P	—>	—>	—>			
3.5.	Električni sustav	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hidraulični sustav	P	—>	—>	—>			
3.7.	Sustav komandi leta i uravnoteženja	P	—>	—>	—>			
3.8.	Sustav baloneta	P	—>	—>	—>			
3.9.	Autopilot/sustav za upravljanje letom	P	—>	—>	—>			
3.10.	Uređaji za povećanje stabilnosti leta	P	—>	—>	—>			
3.11.	Meteorološki radar, radiovisinomjer, transponder, uređaj za upozorenje blizine zemlje (ako postoji)	P	—>	—>	—>			
3.12.	Sustav podvozja	P	—>	—>	—>			
3.13.	APU	P	—>	—>	—>			
3.14.	Radiouređaji, navigacijska oprema, instrumenti i FMS	P	—>	—>	—>			
	Namjerno ostavljeno prazno							

## SEKCIJA 4. — Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti

4.	Izvanredni postupci i postupci u slučaju opasnosti (mogu biti obavljani u FSTD-u ako je kvalificiran za vježbe)						M	Obvezni minimum od tri dijela odabire se iz ove sekcije
4.1.	Vježbe u slučaju požara, motor, APU, odjeljak za teret, pilotska kabina i električni požar, uključujući evakuaciju ako je primjenjivo	P	—>	—>	—>			
4.2.	Kontrola i uklanjanje dima	P	—>	—>	—>			
4.3.	Otkaz motora, gašenje i ponovno pokretanje: u određenim fazama leta, uključujući otkaz više motora	P	—>	—>	—>			

KATEGORIJA ZRAČNOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
Manevri/postupci		OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na	Inicijali ispitiivača nakon završenog ispita
							FFS As	
4.4.	Onesposobljenost jednog od članova posade	P	—>	—>	—>			
4.5.	Kvar transmisije/mjenjača	P	—>	—>	—>		Samo FFS	
4.6.	Ostali postupci u slučaju opasnosti kako je istaknuto u odgovarajućem letačkom priručniku	P	—>	—>	—>			
SEKCIJA 5. — Postupci u instrumentalnom letenju (izvršeni u IMC ili simuliranim IMC uvjetima)								
5.1.	Instrumentalno polijetanje: prelazak na instrumentalno letenje što je prije moguće nakon uzleta	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Simulirani otkaz motora tijekom polijetanja	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2.	Pridržavanje odlaznih i dolaznih ruta i instrukcija ATC-a	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3.	Postupci za krug čekanja	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.	Precizni prilaz do visine odluke ne manje od 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Ručno upravljanje, bez sustava za upravljanje letom	P*	—>*	—>*	—>*		M* (samo ispit praktične osposobljenosti)	
5.4.2.	Ručno upravljanje, s pomoću sustava za upravljanje letom	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	S autopilotom	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Ručno upravljanje, simulacijom otkaza jednog motora; simulacija otkaza motora traje za vrijeme završnog prilaza prije prelaska vanjskog markera i nastavlja se do dodira s tlom ili do završetka postupka prekinutog prilaza	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Neprecizni prilaz do MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Produžavanje sa svim ispravnim motorima prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Ostali postupci prekinutog prilaza	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORIJA ZRAČNOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereno na	Inicijali ispiti-vača nakon završenog ispita
FFS As								
Manevri/postupci								
5.6.2.	Produžavanje sa simuliranim otkazom jednog motora prilikom dostizanja DA/H ili MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Vraćanje iz neuobičajenih položaja (ova vježba ovisi o kvaliteti FFS-a)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SEKCIJA 6. — Dodatno odobrenje za ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu odluke manju od 60 m (200 ft) (CAT II/III)								
6.	Dodatno odobrenje za ovlaštenje za tip za instrumentalne prilaze na visinu odluke manju od 60 m (200 ft) (CAT II/III) Sljedeći su manevri i postupci minimalni zahtjevi osposobljavanja za odobrenje instrumentalnog prilaza na DH manji od 60 m (200 ft). Tijekom sljedećih instrumentalnih prilaza i postupaka prekinutog prilaza upotrebljava se sva oprema zračnog broda potrebna za izdavanje potvrde tipa za instrumentalni prilaz na DH manji od 60 m (200 ft).							
6.1.	Prekinuto polijetanje na minimalno dopuštenom RVR-u		P	—>			M*	
6.2.	ILS prilazi: u simuliranim uvjetima instrumentalnog leta do primjenjivog DH-a, koristeći se sustavom navođenja. Moraju se poštovati standardni operativni postupci (SOP) za koordinaciju posade.		P	—>			M*	
6.3.	Produžavanje Poslije prilaza kako je prikazano u 6.2. prilikom dostizanja DH-a. Osposobljavanje uključuje i produžavanje zbog (simuliranog) nedovoljnog RVR-a, smicanja vjetrova, skretanja zrakoplova izvan granica prilaza za uspješan prilaz, otkaza zemaljske/zrakoplovne opreme prije dostizanja DH-a i produžavanje sa simuliranim otkazom zrakoplovne opreme.		P	—>			M*	

KATEGORIJA ZRAČNOG BRODA		PRAKTIČNO OSPOSOBLJAVANJE					ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI ILI PROVJERA STRUČNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Inicijali instruktora nakon završenog osposobljavanja	Provjereni na	Inicijali ispitiivača nakon završenog ispita
FFS As								
6.4.	Slijetanja: s vizualnom referencom uspostavljenom na DH-u nakon instrumentalnog prilaza. Ovisno o konkretnom sustavu navođenja izvodi se automatsko slijetanje.		P	—>			M*	
SEKCIJA 7. — Dodatna oprema								
7.	Upotreba dodatne opreme		P	—>”				