

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1974

z dne 14. decembra 2018

o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ ter zlasti člena 23 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 ⁽²⁾ določa tehnične zahteve za certificiranje simulacijskih naprav za usposabljanje, certificiranje pilotov, ki upravljajo nekatere zrakoplove, ter certificiranje osebja in organizacij, ki sodelujejo pri usposabljanju, preizkušanju in preverjanju pilotov.
- (2) V zadnjem desetletju sta bila neobičajno vedenje letala ali izguba nadzora nad letalom ugotovljena kot glavni dejavnik tveganja, ki bi lahko pri operacijah komercialnega zračnega prevoza povzročil nesreče s smrtnim izidom, in preprečevanje tega tveganja je postala strateška prednostna naloga v Evropi ⁽³⁾ in na globalni ravni. To vključuje nove zahteve glede usposabljanja za boljšo pripravo pilotov na izjemne situacije zaradi neobičajnega vedenja letala ali izgube nadzora nad njim.
- (3) Z Uredbo Komisije (EU) 2015/445 ⁽⁴⁾ so bile obstoječe zahteve glede usposabljanja komercialnih pilotov posodobljene, tako da vključujejo usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja (v nadaljnjem besedilu: usposabljanje UPRT) kot obvezen del teoretičnega znanja pilotov. Treba je določiti dodatne podrobne elemente in cilje usposabljanja za izboljšanje usposobljenosti pilotov tako za preprečevanje neobičajnega vedenja letala kot tudi za obnovitev običajnega položaja po neobičajnem vedenju letala, ki lahko povzroči izgubo nadzora ter celo nesrečo s smrtnim izidom.
- (4) Usposabljanje UPRT mora biti vključeno na več stopnjah poklicne kariere pilota in bi moralo biti upoštevano pri privilegijih, navedenih v licenci pilota. Zagotoviti bi bilo treba visoko raven usposobljenosti poklicnih pilotov za

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).

⁽³⁾ Evropski načrt za varnost v letalstvu, 2018–2022, točka 5.3.1, str. 33.

⁽⁴⁾ Uredba Komisije (EU) 2015/445 z dne 17. marca 2015 o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 glede tehničnih zahtev in upravnih postopkov za letalsko osebje v civilnem letalstvu (UL L 74, 18.3.2015, str. 1).

preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja ter ohranjanje te usposobljenosti. Usposabljanje UPRT bi moralo postati obvezen del tečaja usposabljanja za licenco pilota v veččlanski posadki (MPL), integriranega tečaja usposabljanja za prometne pilote za letala (ATP(A)) in tečaja usposabljanja za licenco poklicnega pilota za letala (CPL(A)) ter za ratinge za razred in tip za letala z enim pilotom, ki se uporabljajo med operacijami z več piloti, in za ratinge za nevisokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom, visokozmogljivostna kompleksna letala in letala z več piloti. Da bi lahko piloti dosegli visoko usposobljenost za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja, bi moral tečaj usposabljanja vključevati ustrezne letalske vaje na letalu.

- (5) Poleg uvedbe novega tečaja za doseg visoke usposobljenosti pilotov za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja bi bilo treba pregledati zahteve za potrdila inštruktorja, da se zagotovi, da so osebe, ki poučujejo na tem tečaju, ustrezno usposobljene.
- (6) Ta uredba upošteva določbe, ki jih je za licenco pilota v veččlanski posadki in ratinge za tip za letala z več piloti s spremembo Priloge 1 k Čikaški konvenciji o licenciranju osebja leta 2014 sprejela Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).
- (7) V interesu letalske varnosti je, da se novi elementi usposabljanja UPRT čim prej izvedejo. Sprejeti bi bilo treba prehodne določbe, da se omogoči, da se tečaji usposabljanja, ki se začnejo pred začetkom veljavnosti sprememb zahtev za usposabljanja za pilote, ki zadevajo UPRT, zaključijo brez nadaljnjih sprememb. V tem okviru bi bilo treba upoštevati, da morajo piloti, ki letijo za operatorje v komercialnem zračnem prevozu v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽¹⁾, opraviti redno usposabljanje, ki že vsebuje elemente UPRT. Poleg tega bi bilo treba določiti prehodno obdobje, da bi se organizacijam za usposabljanje pilotov omogočilo, da svoje programe usposabljanja prilagodijo novim zahtevam za usposabljanje UPRT. Po izteku navedenega prehodnega obdobja bi se morali vsi ustrezni tečaji usposabljanja izvajati v skladu z novimi zahtevami za usposabljanje UPRT.
- (8) Pogajanja med Unijo in nekaterimi tretjimi državami še vedno potekajo, vključno s pogajanja o spremembi pilotskih licenc in ustreznih zdravniških spričeval. Za zagotovitev, da se ob upoštevanju navedenih pogajanj državam članicam v vmesnem obdobju omogoči nadaljnje priznavanje licenc in zdravniških spričeval tretjih držav, je treba podaljšati obdobje, v katerem se lahko države članice odločijo, da na svojem ozemlju ne bodo uporabljale določb Uredbe (EU) št. 1178/2011 za pilote, ki imajo licenco in ustrezno zdravniško spričevalo, ki ga izda tretja država, vključena v nekomercialne operacije z določenimi zrakoplovi.
- (9) Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu je Evropski komisiji predložila osnutek izvedbenih predpisov skupaj s svojim mnenjem št. 06/2017.
- (10) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 127 Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 1178/2011 se spremeni:

- (1) za členom 4a se vstavi člen 4b:

„Člen 4b

Usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja

1. Usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja postane obvezen del tečaja usposabljanja za licenco pilota v veččlanski posadki (MPL), integriranega tečaja usposabljanja za prometne pilote za letala (ATP(A)), tečaja usposabljanja za licenco poklicnega pilota za letala (CPL(A)) in tečajev usposabljanja za rating za razred ali tip za:

- (a) letala z enim pilotom, ki se uporabljajo med operacijami z več piloti;
- (b) nevisokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom;
- (c) visokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom ali
- (d) letala z več piloti;

v skladu s Prilogo I (del FCL).

⁽¹⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

2. Za tečaje usposabljanja iz odstavka 1, ki se začnejo pred 20. decembrom 2019 pri odobreni organizaciji za usposabljanje (ATO), usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja ni obvezno, če:

- (a) se tečaj usposabljanja za CPL(A), ATP(A) ali MPL sicer opravi v skladu s Prilogo I (del FCL), preizkus praktične usposobljenosti pa se opravi v skladu s točkami FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ali FCL.415.A (MPL) Priloge I (del FCL) najpozneje do 20. decembra 2021 ali
- (b) se rating za razred ali tip za letala sicer opravi v skladu s Prilogo I (del FCL), preizkus praktične usposobljenosti pa se opravi v skladu z drugim pododstavkom odstavka (c) točke FCL.725 Priloge I (del FCL) k tej uredbi najpozneje do 20. decembra 2021.

Pristojni organ lahko za namene odstavka 1 na podlagi svoje ocene in priporočila ATO upošteva katero koli usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja, ki je bilo v skladu z nacionalnimi zahtevami za usposabljanje zaključeno pred 20. decembrom 2019.“;

(2) v členu 12 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Z odstopanjem od odstavka 1 se lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabljale določb te uredbe do 20. junija 2020 za pilote, ki imajo licenco in ustrezno zdravniško spričevalo, ki ga izda tretja država, vključena v nekomercialne operacije z zrakoplovi iz člena 2(1)(b)(i) ali (ii) Uredbe (EU) 2018/1139. Države članice navedene odločitve javno objavijo.“;

(3) v členu 12 se odstavek 8 nadomesti z naslednjim:

„8. Z odstopanjem od odstavka 1 se točka FCL.315.A, drugi stavek odstavka (a) točke FCL.410.A in odstavek (c) točke FCL.725.A Priloge I (del FCL) uporabljajo od 20. decembra 2019.“;

(4) Priloga I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Vendar:

- (a) Člen 1(1) se uporablja od 20. decembra 2019.
- (b) Člen 1(4) se uporablja od 20. decembra 2019.
- (c) Ne glede na točko (b) se točke 2, 4, 5 in 12 Priloge k tej uredbi uporabljajo od 31. januarja 2022.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. decembra 2018

Za Komisijo
Violeta BULC
Članica Komisije

PRILOGA

Priloga I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 (del FCL) se spremeni:

(1) točka FCL.010 se spremeni:

(a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„Za namene te priloge (del FCL) se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:“;

(b) pred predelitvijo pojma „akrobatsko letenje“ se vstavi nova opredelitev pojma „dostopna“:

„Dostopna“ pomeni, da napravo lahko uporablja:

— odobrena organizacija za usposabljanje (ATO), ki odobri izvajanje tečaja usposabljanja za razred ali rating za tip, ali

— izpraševalec, ki izvaja oceno usposobljenosti, preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti za namen ocenjevanja, preizkušanja ali preverjanja.“;

(c) opredelitev pojma „akrobatsko letenje“ se nadomesti z naslednjim:

„Akrobatsko letenje“ pomeni namerni manever, ki vključuje nenadno spremembo položaja zrakoplova, neobičajni položaj ali neobičajne pospeške, ki niso potrebni za običajno letenje ali za usposabljanje za licence, certifikate ali ratinge, ki niso rating za akrobatsko letenje.“;

(d) za opredelitvijo pojma „letalo, ki ga upravlja posadka s kopilotom“ se vstavi nova opredelitev pojma „usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja“:

„Usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala in obnovitev običajnega položaja (UPRT) pomeni usposabljanje, ki zajema:

— usposabljanje za preprečevanje neobičajnega vedenja letala: vključuje teoretično znanje in usposabljanje za letenje, da se letalsko posadko ustrezno usposobi za preprečevanje neobičajnega vedenja letala, in

— usposabljanje za obnovitev običajnega položaja letala: vključuje teoretično znanje in usposabljanje za letenje, da se letalsko posadko ustrezno usposobi za obnovitev običajnega položaja letala.“;

(e) za opredelitvijo pojma „zračna ladja“ se vstavi nova opredelitev pojma „razpoložljiva FSTD“:

„Razpoložljiva FSTD“ pomeni katero koli napravo za simulacijo letenja (FSTD), ki je operatorju FSTD ali stranki stalno na voljo.“;

(2) točka FCL.310 se nadomesti z naslednjim:

„FCL.310 CPL – Preizkus teoretičnega znanja

Kandidati za izdajo licence CPL dokažejo raven znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, iz naslednjih predmetov:

(a) letalsko pravo;

(b) splošno znanje o zrakoplovu – konstrukcija/sistemi/pogonska naprava;

(c) splošno znanje o zrakoplovu – instrumenti;

(d) masa in ravnotežje;

(e) zmogljivost;

(f) načrtovanje leta in spremljanje leta;

(g) človeške zmogljivosti;

(h) meteorologija;

(i) splošna navigacija;

(j) radionavigacija;

(k) operativni postopki;

(l) osnove letenja in

(m) komunikacija.“;

(3) točka FCL.410.A se nadomesti z naslednjim:

„FCL.410.A MPL – Tečaj usposabljanja in preizkus teoretičnega znanja

(a) Tečaj

Kandidati za izdajo licence MPL opravijo tečaj teoretičnega usposabljanja in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO v skladu z Dodatkom 5 k tej prilogi (del FCL).

(b) Preizkus

Kandidati za izdajo licence MPL dokažejo raven teoretičnega znanja, ki ustreza imetnikom licence ATPL(A) v skladu s FCL.515 in ratingu za tip z več piloti.“;

(4) točka FCL.515 se nadomesti z naslednjim:

„FCL.515 ATPL – Tečaj usposabljanja in preizkus teoretičnega znanja

(a) Tečaj

Kandidati za licenco ATPL opravijo tečaj usposabljanja pri organizaciji ATO. Tečaj je lahko integrirani tečaj usposabljanja ali modularni tečaj v skladu z Dodatkom 3 k tej prilogi (del FCL).

(b) Preizkus

Kandidati za izdajo licence ATPL dokažejo raven znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, iz naslednjih predmetov:

(1) letalsko pravo;

(2) splošno znanje o zrakoplovu – konstrukcija/sistemi/pogonska naprava;

(3) splošno znanje o zrakoplovu – instrumenti;

(4) masa in ravnotežje;

(5) zmogljivost;

(6) načrtovanje leta in spremljanje leta;

(7) človeške zmogljivosti;

(8) meteorologija;

(9) splošna navigacija;

(10) radionavigacija;

(11) operativni postopki;

(12) osnove letenja in

(13) komunikacija.“;

(5) točka FCL.615 se nadomesti z naslednjim:

„FCL.615 IR – Teoretično znanje in usposabljanje za letenje

(a) Tečaj

Kandidati za rating IR opravijo tečaj za pridobitev teoretičnega znanja in usposabljanja za letenje pri organizaciji ATO. Tečaj je lahko:

(1) integrirani tečaj usposabljanja, ki vključuje usposabljanje za rating IR, v skladu z Dodatkom 3 k tej prilogi (del FCL), ali

(2) modularni tečaj v skladu z Dodatkom 6 k tej prilogi (del FCL).

(b) Preizkus

Kandidati dokažejo raven teoretičnega znanja, ki ustreza odobrenim privilegijem, iz naslednjih predmetov:

(1) letalsko pravo;

(2) splošno znanje o zrakoplovu – instrumenti;

- (3) načrtovanje leta in spremljanje leta;
 - (4) človeške zmogljivosti;
 - (5) meteorologija;
 - (6) radionavigacija in
 - (7) komunikacija.“;
- (6) odstavek (d) točke FCL.725 se nadomesti z naslednjim:
- „(d) Kandidatu z ratingom za tip zrakoplova, ki vključuje privilegij za operacije z enim ali več piloti, se, ko zaprosi za dodatni privilegij za drugo obliko operacije na istem tipu zrakoplova, prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje. Tak kandidat zaključi dodatno usposabljanje za letenje za drugo obliko operacije pri organizaciji ATO ali imetniku spričevala letalskega prevoznika (AOC), ki ga za tako usposabljanje posebej pooblasti pristojni organ. Oblika operacije se vpiše v licenco.“;
- (7) točka FCL.720.A se nadomesti z naslednjim:

„FCL.720.A Zahtevane izkušnje in pogoji za izdajo ratingov za razred ali tip – letala

Če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu s Prilogo I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 (podatki o operativni ustreznosti), kandidati za izdajo ratinga za razred ali tip izpolnjujejo naslednje zahteve glede izkušenj in pogojev za izdajo zadevnega ratinga:

(a) Letala z enim pilotom

Kandidati za izdajo prvega ratinga za razred ali tip na letalu z enim pilotom, ki zaprosijo za privilegij za upravljanje letala med operacijami z več piloti, izpolnjujejo zahteve iz točk (b)(4) in (b)(5).

Dodatno za:

(1) večmotorna letala z enim pilotom

Kandidati za izdajo prvega ratinga za razred ali tip na večmotornem letalu z enim pilotom opravijo najmanj 70 ur kot PIC na letalih.

(2) visokozmogljivostna nekompleksna letala z enim pilotom

Pred začetkom usposabljanja za letenje kandidati za izdajo prvega ratinga za razred ali tip za letalo z enim pilotom, ki je razvrščeno kot visokozmogljivostno letalo:

(i) opravijo najmanj 200 ur skupnega časa letenja, od tega 70 ur kot PIC na letalih, in

(ii) izpolnjujejo eno od naslednjih zahtev:

- (A) imajo potrdilo o zadovoljivo opravljenem tečaju za pridobitev dodatnega teoretičnega znanja pri organizaciji ATO ali
- (B) uspešno so opravili preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(A) v skladu s to prilogo (del FCL) ali
- (C) imajo poleg licence, izdane v skladu s to prilogo (del FCL), licenco ATPL(A) ali CPL(A)/IR s priznanim teoretičnim znanjem za licenco ATPL(A), izdano v skladu s Prilogo 1 k Čikaški konvenciji.

(3) visokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom

Kandidati za izdajo ratinga za tip za kompleksno letalo z enim pilotom, razvrščeno kot visokozmogljivostno letalo, poleg izpolnjevanja zahtev iz točke (2) imajo ali so imeli rating IR(A) za enomotorna ali večmotorna letala, kot je ustrezno in določeno v poddelu G, ter izpolnjujejo zahteve iz točke (b)(5).

(b) Letala z več piloti

Kandidati za izdajo prvega ratinga za tip za letalo z več piloti so piloti pripravniki na tečaju usposabljanja za licenco MPL ali pa izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (1) opravljenih imajo najmanj 70 ur letenja kot PIC na letalih;
- (2) imajo ali so imeli rating IR(A) za večmotorna letala;

- (3) uspešno so opravili preizkuse teoretičnega znanja za licenco ATPL(A) v skladu s to prilogo (del FCL);
- (4) razen če je tečaj za rating za tip združen s tečajem MCC:
- (i) imajo potrdilo o uspešno opravljenem tečaju za MCC na letalih ali
 - (ii) imajo potrdilo o uspešno opravljenem usposabljanju MCC na helikopterjih in več kot 100 ur letalskih izkušenj kot piloti helikopterjev z več piloti ali
 - (iii) imajo opravljenih najmanj 500 ur kot piloti helikopterjev z več piloti ali
 - (iv) imajo opravljenih najmanj 500 ur kot piloti med operacijami z več piloti na večmotornih letalih z enim pilotom v komercialnem zračnem prevozu v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije in
- (5) so opravili tečaj usposabljanja, določen v FCL.745.A.
- (c) Ne glede na točko (b) lahko država članica izda rating za tip z omejenimi privilegiji za letalo z več piloti, ki imetnikom takega ratinga omogoča, da opravljajo naloge kopilota med križarjenjem nad nivojem letenja 200, če imata dva druga člana posadke rating tipa v skladu s točko (b).
- (d) Če je tako določeno v podatkih o operativni ustreznosti, se lahko izvajanje privilegijev ratinga za tip na začetku omeji na letenje pod nadzorom inštruktorja. Število ur letenja pod nadzorom se vpiše v pilotski dnevnik ali enakovreden dokument, ki ga podpiše inštruktor. Piloti za preklic omejitve dokažejo, da so opravili zahtevane ure letenja pod nadzorom v skladu s podatki o operativni ustreznosti.“;
- (8) točka FCL.725.A se nadomesti z naslednjim:

„FCL.725.A Teoretično znanje in usposabljanje za letenje za izdajo ratingov za razred in tip – letala

Razen če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu s Prilogo I (del 21) Uredbe (EU) št. 748/2012:

- (a) za večmotorna letala z enim pilotom:
- (1) tečaj teoretičnega usposabljanja za rating za večmotorna letala z enim pilotom vključuje najmanj sedem ur usposabljanja o operacijah na večmotornih letalih in
 - (2) tečaj usposabljanja za letenje za rating za razred ali tip večmotornih letal z enim pilotom vključuje najmanj dve uri in 30 minut letenja z inštruktorjem v običajnih razmerah operacij na večmotornem letalu in najmanj tri ure in 30 minut letenja z inštruktorjem za poučevanje postopkov pri okvari motorja in tehnik nesimetričnega leta;
- (b) za letala z enim pilotom (za lete nad morjem):
- (1) tečaj usposabljanja za ratinge za letala z enim pilotom (za lete nad morjem) vključuje teoretično usposabljanje in usposabljanje za letenje in
 - (2) usposabljanje za letenje za rating za razred ali tip za letala z enim pilotom (za lete nad morjem) vključuje najmanj osem ur letenja z inštruktorjem, če imajo kandidati kopensko različico ustreznega ratinga za razred ali tip, ali deset ur, če kandidati nimajo takega ratinga, in
- (c) za nevisokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom, visokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom in letala z več piloti tečaji usposabljanja vključujejo teoretično znanje in usposabljanje za letenje UPRT, vezano na značilnosti zadevnega razreda ali tipa.“;
- (9) doda se nova točka FCL.745.A:

„FCL.745.A Nadaljevalni tečaj usposabljanja UPRT – letala

- (a) Nadaljevalni tečaj usposabljanja UPRT se opravi pri ATO in vključuje najmanj:
- (1) pet ur teoretičnega pouka;
 - (2) dajanje navodil pred letom in poročanje po njem ter
 - (3) tri ure letenja z inštruktorjem za letala FI(A), usposobljenim v skladu s točko FCL.915 (e), vključno z nadaljevalnim usposabljanjem UPRT na letalu, ki je kvalificirano za nalogo.

(b) Po opravljenem tečaju usposabljanja UPRT kandidati prejmejo potrdilo o opravljenem tečaju, ki ga izda organizacija ATO.“;

(10) točka (b)(1) točke FCL.900 se nadomesti z naslednjim:

„(1) Pristojni organ lahko izda posebno potrdilo, ki zagotovi privilegije za usposabljanje za letenje, če ni mogoče izpolniti zahtev iz tega poddela pri uvajanju:

(i) novega zrakoplova v državah članicah ali v floti operatorja ali

(ii) novih tečajev usposabljanja v tej prilogi (del FCL).

Tako potrdilo je omejeno na lete za usposabljanje, potrebne za uvedbo novega tipa zrakoplova ali novega tečaja usposabljanja, in v nobenem primeru ne velja več kot eno leto.“;

(11) točka FCL.915 se spremeni:

„FCL.915 Splošni pogoji in zahteve za inštruktorje

(a) Splošno

Kandidati za izdajo inštruktorskega potrdila so stari najmanj 18 let.

(b) Dodatne zahteve za inštruktorje, ki poučujejo letenje na zrakoplovih

Kandidati za izdajo inštruktorskega potrdila s privilegiji za izvajanje usposabljanja za letenje na zrakoplovih ali njegovi imetniki:

(1) imajo, za usposabljanje za licenco, najmanj licenco ali, v primeru iz točke FCL.900(c), enakovredno licenco, za katero naj bi se izvajalo usposabljanje za letenje;

(2) imajo, za usposabljanje za rating, ustrezen rating ali, v primeru iz točke FCL.900(c), enakovreden rating, za katerega naj bi se izvajalo usposabljanje za letenje;

(3) so, razen pri inštruktorjih za preizkusno letenje (FTI):

(i) opravili najmanj 15 ur letenja kot piloti zrakoplova tistega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, na katerem bo potekalo usposabljanje za letenje, od tega največ sedem ur na FSTD, ki predstavlja navedeni razred ali tip zrakoplova, če je ustrezno, ali

(ii) uspešno opravili oceno usposobljenosti za ustrezno kategorijo inštruktorja na zrakoplovu navedenega razreda ali tipa ter

(4) imajo pravico, da med takim usposabljanjem za letenje delujejo kot PIC na zrakoplovu.

(c) Upoštevanje znanja in izkušenj pri pridobivanju nadaljnjih ratingov in za podaljšanje veljavnosti

(1) Kandidatom za dodatna inštruktorska potrdila se lahko upoštevajo izkušnje iz poučevanja in znanje, ki so jih dokazali za že pridobljeno inštruktorsko potrdilo.

(2) Čas letenja, ki ga kandidat opravi kot izpraševalec med preizkusi praktične usposobljenosti ali preverjanji strokovnosti, se mu v celoti upošteva pri zahtevah za podaljšanje veljavnosti vseh pridobljenih inštruktorskih potrdil.

(d) Pri priznavanju znanja in izkušenj za razširitev na nadaljnje tipe se upoštevajo zadevni elementi, kot so določeni v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu s Prilogo I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 (podatki o operativni ustreznosti).

(e) Dodatne zahteve za inštruktorje, ki poučujejo na tečaju usposabljanja v skladu s FCL.745.A:

(1) Poleg upoštevanja zahtev iz točke (b) so imetniki inštruktorskega potrdila pred opravljanjem naloge inštruktorja na tečaju usposabljanja v skladu s FCL.745.A:

(i) opravili najmanj 500 ur letenja kot piloti letal, kar vključuje 200 ur usposabljanja za letenje;

(ii) po izpolnjevanju zahtev glede izkušenj iz točke (e)(1)(i) opravili tečaj usposabljanja za inštruktorja UPRT pri organizaciji ATO, med katerim se stalno ocenjuje usposobljenost kandidatov, ter

(iii) po opravljenem tečaju prejeli potrdilo o opravljenem tečaju, ki ga izda organizacija ATO, katere vodja usposabljanja vpiše privilegije iz točke (e)(1) v dnevnik kandidatov.

- (2) Privilegiji iz točke (e)(1) se izvajajo le, če so inštruktorji v zadnjem letu opravili usposabljanje za osvežitev znanja pri organizaciji ATO, med katerim se oceni usposobljenost, zahtevana za poučevanje na tečaju v skladu s točko FCL.745.A, in to oceno vodja usposabljanja šteje za zadovoljivo.
- (3) Inštruktorji s privilegiji iz točke (e)(1) lahko delujejo kot inštruktorji na tečaju, kot je določeno v točki (e)(1)(ii), pod pogojem, da:
- (i) imajo opravljenih 25 ur učenja za letenje v skladu s točko FCL.745.A;
 - (ii) so opravili preverjanje usposobljenosti za ta privilegij in
 - (iii) izpolnjujejo zahteve za najnovejše izkušnje iz točke (e)(2).
- (4) Ti privilegiji se vpišejo v dnevnik inštruktorja, ki ga podpiše izpraševalec.“;
- (12) Dodatek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek 1

Upoštevanje teoretičnega znanja

UPOŠTEVANJE TEORETIČNEGA ZNANJA V ENAKI ALI DRUGI KATEGORIJ ZRAKOPLOVOV – PREMOSTITVENO USPOSABLJANJE IN ZAHTEVE ZA PREVERJANJE

1. LAPL, PPL, BPL in SPL

- 1.1 Za izdajo licence LAPL se imetnikom licence LAPL v drugi kategoriji zrakoplovov v celoti upošteva teoretično znanje iz skupnih predmetov iz točke FCL.120(a).
- 1.2 Ne glede na odstavek 1.1. se imetniki licence v drugi kategoriji zrakoplovov za izdajo licenc LAPL, PPL, BPL ali SPL udeležijo teoretičnega usposabljanja in uspešno opravijo preizkuse teoretičnega znanja na ustrezni ravni iz naslednjih predmetov:
- osnove letenja;
 - operativni postopki;
 - izvedba in načrtovanje leta;
 - splošno znanje o zrakoplovu in
 - navigacija.
- 1.3 Za izdajo licenc PPL, BPL ali SPL se imetnikom licence LAPL v isti kategoriji zrakoplovov v celoti prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično usposabljanje in opravljanje preizkusov teoretičnega znanja.
- 1.4 Ne glede na točko 1.2 kandidati za izdajo licence LAPL(A) z razširitvijo na TMG dokažejo ustrezno raven teoretičnega znanja za SEP (za kopno) v skladu s točko FCL.135.A(a)(2).

2. CPL

- 2.1 Kandidati za izdajo licence CPL, ki imajo licenco CPL v drugi kategoriji zrakoplovov, se udeležijo premostitvenega usposabljanja iz teoretičnega znanja pri organizaciji ATO na odobrenem tečaju glede na razlike med učnimi načrti CPL za različne kategorije zrakoplovov.
- 2.2 Kandidati uspešno opravijo preizkuse teoretičnega znanja v skladu s to prilogo (del FCL) za naslednje predmete v ustrezni kategoriji zrakoplovov:
- 021 – splošno znanje o zrakoplovu: konstrukcija in sistemi, električni in pogonski sistemi ter reševalna oprema;
 - 022 – splošno znanje o zrakoplovu: instrumenti;
 - 032/034 – zmogljivost letal ali helikopterjev, kot je ustrezno;
 - 070 – operativni postopki in
 - 080 – osnove letenja.
- 2.3 Kandidatom za izdajo licence CPL, ki so uspešno opravili ustrezne preizkuse teoretičnega znanja za rating IR v isti kategoriji zrakoplovov, se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz predmetov „človeške zmogljivosti“ in „meteorologija“, razen če so opravili tečaj usposabljanja za rating IR v skladu z oddelkom Aa Dodatka 6 k tej prilogi (del FCL).

2.4 Kandidatom za licenco CPL, ki so uspešno opravili ustrezne preizkuse teoretičnega znanja za rating IR ali EIR v isti kategoriji zrakoplovov, se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz predmeta „komunikacija“.

3. ATPL

3.1 Kandidati za izdajo licence ATPL, ki imajo licenco ATPL v drugi kategoriji zrakoplovov, se udeležijo premostitvenega usposabljanja iz teoretičnega znanja pri organizaciji ATO na odobrenem tečaju glede na razlike med učnimi načrti ATPL za različne kategorije zrakoplovov.

3.2 Kandidati uspešno opravijo preizkuse teoretičnega znanja v skladu s to prilogo (del FCL) za naslednje predmete v ustrezni kategoriji zrakoplovov:

021 – splošno znanje o zrakoplovu: konstrukcija in sistemi, električni in pogonski sistemi ter reševalna oprema;

022 – splošno znanje o zrakoplovu: instrumenti;

032/034 – zmogljivost letal ali helikopterjev, kot je ustrezno;

070 – operativni postopki in

080 – osnove letenja.

3.3 Kandidatom za izdajo licence ATPL(A), ki so uspešno opravili ustrezno teoretično preverjanje za licenco CPL(A), se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz predmeta „komunikacija“.

3.4 Kandidatom za izdajo licence ATPL(H), ki so uspešno opravili ustrezna teoretična preverjanja za licenco CPL(H), se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— letalsko pravo;

— osnove letenja (helikopter) in

— komunikacija.

3.5 Kandidatom za izdajo licence ATPL(A), ki so uspešno opravili ustrezno teoretično preverjanje za licenco IR(A), se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz predmeta „komunikacija“.

3.6 Kandidatom za izdajo licence ATPL(H) z ratingom IR(H), ki so uspešno opravili ustrezna teoretična preverjanja za licenco CPL(H), se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— osnove letenja (helikopter) in

— komunikacija.

4. IR

4.1 Kandidatom za izdajo ratinga IR ali EIR, ki so uspešno opravili ustrezne teoretične preizkuse za CPL v isti kategoriji zrakoplovov, se prizna izpolnjevanje zahtev za teoretično znanje iz naslednjih predmetov:

— človeške zmogljivosti;

— meteorologija in

— komunikacija.

4.2 Kandidati za izdajo ratinga IR(H), ki so uspešno opravili ustrezne teoretične preizkuse za licenco ATPL(H) VFR, opravijo preizkuse iz naslednjih predmetov:

— letalsko pravo;

— načrtovanje leta in spremljanje leta ter

— radionavigacija.“;

(13) oddelek A Dodatka 3 se spremeni:

(a) točka (4) se nadomesti z naslednjim:

„4. Tečaj obsega:

(a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco ATPL(A);

(b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje;

(c) usposabljanje MCC za upravljanje letal z več piloti in

(d) usposabljanje UPRT v skladu s FCL.745.A, razen če so kandidati že opravili ta tečaj usposabljanja pred začetkom integriranega tečaja ATP.“;

(b) točka (5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Kandidati, ki ne opravijo ali niso sposobni opraviti celotnega tečaja ATP(A), lahko pristojni organ zaprosijo za preizkus teoretičnega znanja in preizkus praktične usposobljenosti za licenco z nižjimi privilegiji in ratingom IR, če izpolnjujejo ustrezne zahteve.“;

(c) točka 7 se preimenuje v „7.1“ in vstavi se nova točka (7.2):

„7.2 Teoretično usposabljanje UPRT se izvaja v skladu s FCL.745.A.“;

(d) točka (9) se nadomesti z naslednjim:

„9. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 195 ur kandidati opravijo najmanj:

(a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega je lahko največ 55 ur instrumentalnega letenja na tleh;

(b) 70 ur kot PIC, vključno z letenjem po pravilih VFR in instrumentalnim letenjem kot SPIC. Instrumentalno letenje kot SPIC se šteje kot letenje PIC samo do največ 20 ur;

(c) 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristaneke s popolno ustavitvijo na dveh aerodromih, ki nista odhodni aerodrom, in

(d) pet ur letenja ponoči, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj:

(1) eno uro navigacijskih preletov;

(2) petimi samostojnimi vzleti in

(3) petimi samostojnimi pristanki s popolno ustavitvijo;

(e) usposabljanje za letenje UPRT v skladu s FCL.745.A;

(f) 115 ur instrumentalnega letenja, ki vključuje najmanj:

(1) 20 ur kot SPIC;

(2) 15 ur MCC, za kar se lahko uporabi simulator letenja ali naprava FNPT II;

(3) 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ:

(i) 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I ali

(ii) 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II ali FTD 2 ali simulatorju letenja, od tega pa se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I.

Kandidatom, ki imajo potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne upoštevajo, in

(g) 5 ur na letalu, ki:

(1) je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb in

(2) ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.“;

(14) Dodatek 5 se spremeni:

(a) točka (7) se nadomesti z naslednjim:

„7. Odobreni teoretični tečaj MPL obsega najmanj 750 ur usposabljanja za pridobitev znanja, ki ustreza licenci ATPL(A), ter ure, ki se zahtevajo za:

(a) teoretično usposabljanje za ustrezni rating za tip v skladu s poddelom H in

(b) teoretično usposabljanje UPRT v skladu s FCL.745.A.“;

(b) točka (8) se nadomesti z naslednjim:

„8. Usposabljanje za letenje obsega skupno najmanj 240 ur, ki jih kandidat opravi kot PF in PM na dejanskih in simuliranih letih, vključuje pa naslednje štiri faze usposabljanja:

(a) faza 1 – osnovne letalske veščine

Posebno osnovno usposabljanje na letalu z enim pilotom

(b) faza 2 – osnove

Uvajanje dela v veččlanski posadki in osnove instrumentalnega letenja

(c) faza 3 – vmesna stopnja

Izvajanje operacij z veččlansko posadko na večmotornem turbinskem letalu, certificiranem kot visokozmogljivostno letalo v skladu s Prilogo I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012

(d) faza 4 – napredno

Usposabljanje za rating za tip v okolju, ki ustreza dejavnostim letalskega prevoznika.

Zahteve MCC se vključijo v ustrezne navedene faze.

Usposabljanje za letenje z nesimetrično močjo poteka na letalu ali simulatorju letenja.“;

(c) vstavi se nova točka (8a):

„8a. Letalske izkušnje med dejanskim letenjem zajemajo:

(a) izpolnjevanje vseh zahtev za izkušnje iz poddela H;

(b) usposabljanje za letenje UPRT v skladu s FCL.745.A;

(c) vaje UPRT z letalom, vezane na značilnosti zadevnega tipa v skladu s FCL.725.A(c);

(d) nočno letenje;

(e) letenje izključno po instrumentih in

(f) izkušnje, ki se zahtevajo za pridobitev ustreznih veščin pilotiranja.“;

(15) Dodatek 9 se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek 9

Usposabljanje, preizkus praktične usposobljenosti in preverjanje strokovnosti za licenci MPL, ATPL, ratinge za tip in razred ter preverjanje strokovnosti za IRs

A. Splošno

1. Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti opravijo praktično usposabljanje na zrakoplovu istega razreda ali tipa, kot je zrakoplov, ki se uporabi za preizkus praktične usposobljenosti.

Usposabljanje za ratinga za tip MPA in PL se izvede na simulatorju letenja ali delno na FSTD in delno na simulatorju letenja. Preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti za ratinga za tip MPA in PL ter izdajo licence ATPL in MPL se izvede na simulatorju letenja, če je na voljo.

Usposabljanje, preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti za ratinge za tip ali razred za SPA in helikopterje se izvede:

(a) na razpoložljivem in dostopnem simulatorju letenja ali

(b) delno na FSTD in delno na zrakoplovu, če simulator letenja ni razpoložljiv ali ni dostopen, ali

(c) na zrakoplovu, če FSTD ni razpoložljiva ali dostopna.

Če se FSTD uporabljajo pri usposabljanju, preizkušanju ali preverjanju, se primernost uporabljenih FSTD preveri v skladu z veljavno Tabelo preizkusov delovanja in subjektivnih preizkusov ter veljavno Tabelo preizkusov veljavnosti FSTD iz primarnega referenčnega dokumenta, ki velja za uporabljeno napravo. Upoštevajo se vse omejitve, navedene v potrdilu o kvalifikaciji naprave.

2. Kandidat, ki ne opravi uspešno vseh delov preizkusa v dveh poskusih, se mora udeležiti dodatnega usposabljanja.
3. Število dovoljenih ponovnih preizkusov praktične usposobljenosti ni omejeno.

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Če ni drugače določeno v podatkih o operativni ustreznosti, določenih v skladu s Prilogo I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 (podatki o operativni ustreznosti), so program usposabljanja za letenje, preizkus praktične usposobljenosti in preverjanje strokovnosti v skladu s tem dodatkom. Program, preizkus praktične usposobljenosti in preverjanje strokovnosti se lahko skrajšajo ob upoštevanju predhodnih izkušenj na podobnih tipih zrakoplovov, kot je določeno v podatkih o operativni ustreznosti.
5. Razen pri preizkusih praktične usposobljenosti za izdajo licence ATPL se, če je tako določeno v podatkih o operativni ustreznosti za določen zrakoplov, lahko upoštevajo naloge iz preizkusa praktične usposobljenosti, ki so enake kot pri drugih tipih ali različicah, če piloti izpolnjujejo pogoje.

IZVEDBA PREIZKUSA/PREVERJANJA

6. Izpraševalec lahko izbira med različnimi scenariji preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti, ki vključujejo simulacijo ustreznih operacij. Popolni simulatorji letenja in druge naprave za usposabljanje se uporabijo v skladu s to prilogo (del FCL).
 7. Izpraševalec med preverjanjem strokovnosti preveri, ali so imetniki ratinga za razred ali tip pridobili ustrezno teoretično znanje.
 8. Kandidati, ki se odločijo za prekinitve preizkusa praktične usposobljenosti zaradi razlogov, ki so po mnenju izpraševalca neustrezni, znova opravijo celoten preizkus praktične usposobljenosti. Če se po mnenju izpraševalca preizkus prekine zaradi tehničnih razlogov, se med nadaljnjim letenjem preveri usposobljenost samo v tistih delih, ki še niso bili opravljeni.
 9. Izpraševalec po svoji presoji odloči, ali bodo kandidati enkrat ponovili kateri koli manever ali postopek, ki je del preizkusa. Izpraševalec lahko preizkus prekine na kateri koli stopnji, če meni, da je treba za prikaz letalskih veščin kandidatov znova opraviti celoten preizkus.
 10. Od kandidatov se zahteva, da upravljajo zrakoplov z mesta, s katerega je mogoče izvajati naloge PIC ali naloge kopilota, kot je ustrezno. Če preizkus poteka med operacijo z enim pilotom, opravljajo preizkus, kot da ne bi bil prisoten noben drug član letalske posadke.
 11. Kandidati za preizkus med pripravo pred letom določijo nastavitve moči in hitrosti. Kandidati izpraševalca sproti obveščajo o vseh preverjanjih in nalogah, ki jih opravljajo, vključno s prepoznavanjem radijske opreme. Preverjanja se izvajajo v skladu s kontrolnim seznamom zrakoplova, na katerem poteka preizkus, in če je ustrezno, s konceptom MCC. Kandidati izračunajo zmogljivostne podatke za vzlet, prilet in pristanek v skladu z operativnim ali letalskim priročnikom uporabljenega zrakoplova. Relativne/absolutne višine odločitve, minimalne relativne/absolutne spustne višine in točka začetka neuspelega prileta se določijo skupaj z izpraševalcem.
 12. Izpraševalec dejavno ne sodeluje pri upravljanju zrakoplova, razen če je njegov poseg nujno potreben zaradi varnosti ali da se prepreči nedopustna zamuda pri drugem prometu.
- POSEBNE ZAHTEVE ZA PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATINGE ZA TIP ZRAKOPLOVOV Z VEČ PILOTI, RATINGE ZA TIP LETAL Z ENIM PILOTOM, ZA IZVAJANJE OPERACIJ Z VEČ PILOTI, ZA LICENCI MPL IN ATPL
13. Preizkus praktične usposobljenosti za upravljanje zrakoplova z več piloti ali letala z enim pilotom med operacijami z več piloti poteka med operacijo z veččlansko posadko. Naloge drugega pilota lahko opravlja drug kandidat ali pilot z ratingom za drug tip. Če se uporabi zrakoplov, je drugi pilot izpraševalec ali inštruktor.
 14. Od kandidatov se zahteva, da upravljajo zrakoplov kot PF v vseh delih preizkusa praktične usposobljenosti, razen pri neobičajnih postopkih in postopkih v sili, ko lahko delujejo kot PF ali PM v skladu z MCC. Kandidati za izdajo prvega ratinga za tip zrakoplovov z več piloti ali licenco ATPL dokažejo tudi usposobljenost, da delujejo kot nadzorovalni pilot. Kandidati lahko uporabijo levi ali desni sedež, če se vse naloge lahko izvedejo z izbranega sedeža.

15. Pri kandidatih za licenco ATPL ali rating za tip zrakoplovov z več piloti ali operacije z več piloti na letalu z enim pilotom, ki se razširi na naloge PIC, ne glede na to, ali kandidati delujejo kot PF ali PM, izpraševalec preveri zlasti naslednje:
- (a) vodenje dela v veččlanski posadki;
 - (b) vzdrževanje splošnega pregleda nad delovanjem zrakoplova z ustreznim nadzorom in
 - (c) določitev prednostnih nalog in sprejetje odločitev v skladu z varnostnimi vidiki ter ustreznimi pravili in predpisi, ki ustrezajo operativnemu stanju, vključno s postopki v sili.
16. Če je vključen rating IR, se preizkus ali preverjanje opravi po pravilih IFR in po možnosti v simuliranem okolju komercialnega zračnega prevoza. Pomemben vidik, ki se preveri, je sposobnost kandidatov, da na podlagi standardne dokumentacije, namenjene predpoletni pripravi, načrtujejo in izvedejo let.
17. Če je tečaj za rating za tip vključeval manj kot dve uri usposabljanja za letenje na zrakoplovu, se lahko preizkus praktične usposobljenosti izvede na simulatorju letenja pred usposabljanjem za letenje na zrakoplovu.
- Odobreno usposabljanje za letenje izvede usposobljen inštruktor v pristojnosti:
- (a) organizacije ATO ali
 - (b) organizacije, ki je imetnica spričevala letalskega prevoznika (AOC), izdanega v skladu s Prilogo III (del ORO) Uredbe (EU) št. 965/2012, in je posebej odobrena za tako usposabljanje, ali
 - (c) inštruktorja, kadar pri organizaciji ATO ali imetniku AOC ni odobreno nobeno usposabljanje za letenje na zrakoplovu SP in je bilo usposabljanje za letenje na zrakoplovu odobreno s strani pristojnega organa kandidata.
- Potrdilo o opravljenem tečaju za rating za tip, ki vključuje usposabljanje za letenje na zrakoplovu, se pošlje pristojnemu organu pred vpisom novega ratinga za tip v kandidatovo licenco.
18. Za namene usposabljanja za obnovitev običajnega položaja po neobičajnem vedenju letala pojem „dogodek porušitve vzgona“ pomeni bodisi približevanje porušitvi vzgona bodisi porušitev vzgona. Organizacija ATO lahko uporablja simulator letenja za vadbo izvlačanja iz položaja porušitve vzgona, za prikaz značilnosti porušitve vzgona, vezane na posamezen tip, ali oboje, pod pogojem, da je:
- (a) simulator letenja kvalificiran v skladu z določenimi ocenjevalnimi zahtevami iz CS-FSTD(A) in
 - (b) organizacija ATO pristojnemu organu uspešno dokazala, da si prizadeva za zmanjšanje negativnega prenosa usposabljanja.

B. Posebne zahteve za kategorijo letal

USPEŠNO OPRAVLJEN PREIZKUS

1. Pri letalih z enim pilotom, razen pri visokozmogljivostnih kompleksnih letalih z enim pilotom, kandidati uspešno opravijo vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidati, ki ne opravijo uspešno katere koli naloge iz dela, niso opravili celotnega dela. Kandidati, ki ne opravijo uspešno samo enega dela, znova opravljajo samo zadevni del. Če ne opravijo uspešno več kot enega dela, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Kandidati, ki ne opravijo uspešno katerega koli dela popravnega preizkusa ali preverjanja, vključno z deli, ki so jih uspešno opravili pri prejšnjem poskusu, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Pri večmotornih letalih z enim pilotom je treba uspešno opraviti del 6 ustreznega preizkusa ali preverjanja, ki se nanaša na nesimetrično letenje.
2. Pri visokozmogljivostnih kompleksnih letalih z več ali enim pilotom kandidati uspešno opravijo vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Kandidati, ki ne opravijo uspešno več kot pet nalog, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Kandidati, ki ne opravijo uspešno pet ali manj nalog, znova opravijo samo naloge, ki jih niso uspešno opravili. Kandidati, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju ne opravijo uspešno katere koli naloge, vključno s tistimi, ki so jih uspešno opravili pri prejšnjem poskusu, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Del 6 ni vključen v preizkus praktične usposobljenosti za licenco ATPL ali MPL. Če kandidati ne opravijo uspešno dela 6 ali če ga ne opravljajo, se jim izda rating za tip brez privilegijev za CAT II ali CAT III. Kandidati za razširitev privilegijev ratinga za tip na kategorijo CAT II ali CAT III uspešno opravijo del 6 na ustreznem tipu zrakoplova.

DOPUSTNA ODPOTANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

3. Kandidati dokažejo usposobljenost za:
 - (a) upravljanje letala v skladu z njegovimi omejitvami;

- (b) tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
- (c) razsodnost in dobro pilotiranje;
- (d) uporabo letalskega znanja;
- (e) nenehen nadzor letala, ki zagotavlja, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni dvomljiva;
- (f) razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, če je ustrezno, in
- (g) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke, če je ustrezno.
4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega letala:

Višina

običajno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/- 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina/MAPt	+ 50 čevljev/- 0 čevljev

Ohranjanje smeri

z radijsko opremo	± 5°
za „kotna“ odstopanja 2D (LNAV) in 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ bočna odstopanja	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot (npr. LPV, ILS, MLS, GLS) Prečna napaka/odstopanje je običajno omejeno na ±½ vrednosti RNP, povezane s postopkom. Kratka odstopanja od tega standarda do največ enkratne vrednosti RNP so dopustna.
3D linearna vertikalna odstopanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) z uporabo Baro-VNAV)	ne več kot - 75 čevljev pod vertikalnim profilom kadar koli in ne več kot + 75 čevljev nad vertikalnim profilom na višini 1 000 čevljev nadaerodromske višine ali pod njo

Kurz

pri vseh delujočih motorjih	± 5°
s simulirano odpovedjo motorja	± 10 °

Hitrost

pri vseh delujočih motorjih	± 5 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/- 5 vozlov

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

5. Za letala z enim pilotom, razen za visokozmogljivostna kompleksna letala
- (a) Naslednji simboli pomenijo:
- P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PM
- OTD = za to vajo se lahko uporabljajo druge naprave za usposabljanje
- X = za to vajo se uporablja simulator letenja; sicer pa na letalu, če je ustrezno za manever ali postopek
- P# = usposabljanje se dopolni s pregledom letala pod nadzorom
- (b) Praktično usposabljanje poteka na napravah za urjenje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označenih s puščico (—>).
- Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:
- A = letalo
- FFS = simulator letenja
- FSTD = naprava za simulacijo letenja

- (c) Če se preizkus praktične usposobljenosti/preverjanje strokovnosti izvaja tudi za podaljšanje veljavnosti/obnovo ratinga IR, se naloge, ki so v delu 3B označene z zvezdico (*) in se v delu 6 nanašajo na večmotorna letala, izvedejo izključno z instrumenti. Če se z zvezdico (*) označene naloge med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ne izvajajo izključno z instrumenti in če kandidat nima priznanih privilegijev IR, je veljavnost ratinga za razred ali tip omejena samo na operacije po pravilih VFR.
- (d) Če kandidati v zadnjih dvanajstih mesecih niso opravili zahtevanih desetih rutnih sektorjev, za podaljšanje veljavnosti ratinga za tip ali razred večmotornih letal za operacije po pravilih VFR opravijo del 3A. Če so opravili naloge iz dela 3B, jim nalog iz dela 3A ni treba opraviti.
- (e) Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge ali možnost izbire med več nalogami.
- (f) FSTD se uporabi za praktično usposabljanje za ratinge za tip ali razred večmotornih zrakoplovov, če je sestavni del odobrenega tečaja za razred ali tip. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:
- (i) kvalifikacija FSTD, kot je določeno v zadevnih zahtevah Priloge VI (del ARA) in Priloge VII (del ORA);
 - (ii) usposobljenost inštruktorjev;
 - (iii) obseg usposabljanja na FSTD v okviru tečaja ter
 - (iv) usposobljenost pilotov, ki se usposablajo, in njihove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih.
- (g) Če želijo prvič pridobiti privilegije za izvajanje operacij z več piloti, piloti s privilegiji za operacije z enim pilotom:
- (1) pri organizaciji ATO opravijo premostitveni tečaj, ki zajema manevre in postopke, vključno z MCC, ter naloge iz dela 7 z načeli obvladovanja groženj in napak (TEM), CRM in človeškimi dejavniki, in
 - (2) opravijo preverjanje strokovnosti med operacijami z več piloti.
- (h) Če želijo prvič pridobiti privilegije za izvajanje operacij z enim pilotom, se piloti s privilegiji za operacije z več piloti usposobijo pri organizaciji ATO ter se pri njih preveri usposobljenost za naslednje dodatne manevre in postopke med operacijami z enim pilotom:
- (1) za letala SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B, ter
 - (2) za letala ME, 1.6, del 6 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B.
- (i) Piloti s privilegiji tako za operacije z enim pilotom kot tudi za operacije z več piloti v skladu s točkama (g) in (h) lahko podaljšajo veljavnost privilegijev za oba tipa operacij tako, da poleg nalog iz točk (h)(1) ali (h)(2), kot je ustrezno, med operacijami z enim pilotom opravijo preverjanje strokovnosti pri operacijah z več piloti.
- (j) Če se preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti izvede med operacijami z več piloti, je rating za tip omejen na operacije z več piloti. Omejitev se umakne, ko piloti izpolnijo zahteve iz točke (h).
- (k) Usposabljanje, preizkušanje in preverjanje se izvaja v skladu z razpredelnico v nadaljevanju.
- (1) Usposabljanje pri organizaciji ATO, preizkušanje in preverjanje za privilegije za operacije z enim pilotom
 - (2) Usposabljanje pri organizaciji ATO, preizkušanje in preverjanje za privilegije za operacije z več piloti
 - (3) Usposabljanje pri organizaciji ATO, preizkušanje in preverjanje za pilote s privilegiji za operacije z enim pilotom, ki prvič zaprosijo za privilegije za operacije z več piloti (premostitveni tečaj)
 - (4) Usposabljanje pri organizaciji ATO, preizkušanje in preverjanje za pilote s privilegiji za operacije z več piloti, ki prvič zaprosijo za privilegije za operacije z enim pilotom (premostitveni tečaj)
 - (5) Usposabljanje pri organizaciji ATO ter preverjanje zahtev za hkratno podaljšanje veljavnosti in obnovo privilegijev za operacije z enim in več pilotov

Vrsta operacije	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP		MP		SP → MP (začetna)		MP → SP (začetna)		SP + MP	
	usposabljanje	preizkušanje preverjanje	usposabljanje	preizkušanje preverjanje	usposabljanje	preizkušanje preverjanje	usposabljanje, preizkušanje in preverjanje (letala SE)	usposabljanje, preizkušanje in preverjanje (letala ME)	letala SE	letala ME
Prva izdaja	deli 1–6	deli 1–6	deli 1–7	deli 1–7	MCC	deli 1–7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B	1.6, del 6 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B		
Kompleksna letala SP	1–7	1–7			CRM človeški dejavniki TEM del 7					
Podaljšanje veljavnosti	se ne uporablja	deli 1–6	se ne uporablja	deli 1–7	se ne uporablja	se ne uporablja	se ne uporablja	se ne uporablja	MPO: deli 1–7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B	MPO: deli 1–7 SPO: 1.6, del 6 in, če je primerno, en prilet iz dela 3.B
Kompleksna letala SP	1–7	1–7								
Podaljšanje	FCL.740	deli 1–6	FCL.740	deli 1–6	se ne uporablja	se ne uporablja	se ne uporablja	se ne uporablja	usposabljanje: FCL.740	usposabljanje: FCL.740
Kompleksna letala SP	1–7	1–7							preverjanje: kot za podaljšanje veljavnosti	preverjanje: kot za podaljšanje veljavnosti

- (l) Za pridobitev ali ohranitev privilegijev za PBN je en prilet RNP APCH. Če RNP APCH ni izvedljiv, se opravi na FSTD, ki je ustrezno opremljena.

LETALA TMG IN LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO-ZMOGLJIVOSTNIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
		FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
Manevri/postopki						
DEL 1						
1	Odhod	OTD				
1.1	Pred letom, vključno z: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacijo, — določitvijo mase in ravnotežja, — pregledom vremena in — NOTAM-om. 					
1.2	Preverjanja pred zagonom motorjev					
1.2.1	Zunanja	OTD P#	P		M	
1.2.2	V pilotski kabini	OTD P#	P		M	
1.3	Zagon motorjev: običajne okvare	P—>	—>		M	
1.4	Vožnja po tleh (taksiranje)	P—>	—>		M	
1.5	Preverjanja pred odhodom: preizkus motorjev (če je ustrezno)	P—>	—>		M	
1.6	Postopki za vzlet: <ul style="list-style-type: none"> — običajen, s položajem zakrilc v skladu z letalskim priročnikom in — z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah). 	P—>	—>		M	
1.7	Vzpenjanje: <ul style="list-style-type: none"> — V_x/V_y — zavoji v določene smeri in — prehod v vodoravni let. 	P—>	—>		M	
1.8	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>			M	
DEL 2						
2	Letalske vaje v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC)	P—>	—>			
2.1	Horizontalno letenje pri različnih hitrostih, vključno z letom pri kritično nizki hitrosti z zakrilci in brez njih (vključno s približevanjem V_{mca} , če je ustrezno)					

LETALA TMG IN LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO-ZMOGLJIVOSTNIH KOMPLEKSNIH LETAL		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
		Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A
2.2	Ostri zavoji (360° levo in desno s 45-stopinjskim nagibom)	P—>	—>		M	
2.3	Porušitve vzgona in obnovitev običajnega položaja: (i) popolna porušitev vzgona pri čisti konfiguraciji; (ii) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med spuščanjem z nagibom, v konfiguraciji in z močjo za prilet (iii) približevanje porušitvi vzgona pri konfiguraciji in z močjo za pristanek in (iv) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med vzpenjanjem, zakrilca v položaju za vzlet, moč za vzpenjanje (samo enomotorna letala)	P—>	—>		M	
2.4	Upravljanje z avtopilotom in usmerjevalnikom leta (ta vaja se lahko izvede v delu 3), če je ustrezno	P—>	—>		M	
2.5	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>	—>		M	
DEL 3A						
3A	Postopki po pravilih VFR na ruti	P—>	—>			
3A.1	(glej B.5(c) in (d)) Načrt leta, računska navigacija in branje kart					
3A.2	Ohranjanje ustrezne višine, smeri in hitrosti	P—>	—>			
3A.3	Orientacija, merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda	P—>	—>			
3A.4	Uporaba radionavigacijske opreme (če je ustrezno)	P—>	—>			
3A.5	Vodenje leta (dnevnik leta, rutinska preverjanja, vključno z gorivom, sistemi in nevarnostjo zaledenitve)	P—>	—>			
3A.6	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>	—>			
DEL 3B						
3B	Instrumentalni let	P—>	—>		M	
3B.1*	Odhod po pravilih IFR					

LETALA TMG IN LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO-ZMOGLJIVOSTNIH KOMPLEKSNIH LETAL	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP		
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
3B.2* IFR na ruti	P—>	—>			M	
3B.3* Postopki za čakanje	P—>	—>			M	
3B.4* 3D operacije do relativne/absolutne višine odločitve (DH/A) na višini 200 čevljev (60 m) ali do višjih minimumov, če to zahteva priletni postopek (avtopilot se lahko uporabi za prestrezanje napične poti v končnem segmentu prileta)	P—>	—>			M	
3B.5* 2D operacije do minimalne relativne/absolutne spustne višine (MDH/A)	P—>	—>			M	
3B.6* Praktične vaje v letenju, vključno s simulirano okvaro kompasa in umetnega horizonta: — zavoji 1. stopnje in — izhodi iz neobičajnih položajev.	P—>	—>			M	
3B.7* Okvara lokalizatorja ali kazalnika drsne strmine	P—>	—>				
3B.8* Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>	—>			M	
Namenoma prazno						
DEL 4						
4 Prihod in pristanki	P—>	—>			M	
4.1 Letališki priletni postopek						
4.2 Običajni pristanek	P—>	—>			M	
4.3 Pristanek brez zakrilc	P—>	—>			M	
4.4 Pristanek z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)	P—>	—>				
4.5 Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku z višine 2 000 čevljev nad vzletno-pristajalno stezo (samo enomotorna letala)	P—>	—>				
4.6 Neuspeli prilet z najmanjše višine	P—>	—>			M	
4.7 Neuspeli prilet in pristanek ponoči (če je ustrezno)	P—>	—>				
4.8 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>	—>			M	
DEL 5						
5 Neobičajni postopki in postopki v sili (Ta del se lahko združi z deli od 1 do 4.)						

LETALA TMG IN LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO-ZMOGLJIVOSTNIH KOMPLEKSNIH LETAL	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP		
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
5.1	Prekinjeni vzlet pri primerni hitrosti	P—>	—>		M	
5.2	Simulirana odpoved motorja po vzletu (samo enomotorna letala)		P		M	
5.3	Simuliran zasilni pristanež brez potiska motorjev (samo enomotorna letala)		P		M	
5.4	Simulacija postopkov v sili: (i) požar ali pojav dima med letom in (ii) okvare sistemov, kot je ustrezno	P—>	—>			
5.5	Samo za usposabljanje na letalih ME in letalih TMG: izključitev in ponovni zagon motorja (na varni višini, če vaja poteka na zrakoplovu)	P—>	—>			
5.6	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T					
DEL 6						
6	Simulacija nesimetričnega leta	P—>	—>X		M	
6.1*	(Ta del se lahko združi z deli od 1 do 5.) Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju letenja ali napravi FNPT II)					
6.2*	Nesimetrični prilet in neuspeli prilet	P—>	—>		M	
6.3*	Nesimetrični prilet in pristanež s popolno ustavitvijo	P—>	—>		M	
6.4	Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T	P—>	—>		M	
DEL 7						
7	UPRT					
7.1	Letalski manevri in postopki					
7.1.1	Ročno letenje z usmerjevalniki leta in brez njih (brez avtopilota, brez avtomatske nastavitve moči motorja in pri različnih kontrolnih zakonih, kjer je ustrezno)	P—>	—>			

LETALA TMG IN LETALA Z ENIM PILOTOM, RAZEN VISOKO-ZMOGLJIVOSTNIH KOMPLEKSNIH LETAL	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED ALI TIP	
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A
7.1.1.1 Pri različnih hitrostih (vključno s počasnim letom) in višinah znotraj ovojnice za usposabljanje na FSTD.	P————>	————>			
7.1.1.2 Ostri zavoji s 45-stopinjskim nagibom za od 180° do 360° levo in desno	P————>	————>			
7.1.1.3 Zavoji z aerodinamičnimi zavorami/spojlerji in brez njih	P————>	————>			
7.1.1.4 Proceduralno instrumentalno letenje in manevriranje z instrumentalnim odhodom in prihodom ter vizualni prilet	P————>	————>			
7.2 Usposabljanje za obnovitev običajnega položaja po neobičajnem vedenju letala	P————>	————>			
7.2.1 Obnovitev običajnega položaja po dogodku porušitve vzgona pri: <ul style="list-style-type: none"> — konfiguraciji za vzlet, — čisti konfiguraciji pri nizki višini, — čisti konfiguraciji blizu največje operativne višine in — konfiguraciji za pristanek. 					
7.2.2 Naslednji vaji v primeru neobičajnega vedenja letala: <ul style="list-style-type: none"> — vrnitev letala iz položaja z visoko nad horizont dvignjenim nosom pri različnih kotih nagiba in — vrnitev letala iz položaja z nizko pod horizont potisnjenim nosom pri različnih kotih nagiba. 	P Samo na simulatorju letenja, ki je kvalificiran za nalogo usposabljanja	X Za to vajo se letalo ne uporabi		Samo na FFS	
7.3 Neuspeli prilet pri vseh delujočih motorjih v različnih fazah instrumentalnega prileta	P—>	————>			
7.4 Prekinjeni pristanek pri vseh delujočih motorjih: <ul style="list-style-type: none"> — pri različnih višinah pod DH/MDH 15 m (50 čevljev) nad pragom vzletno-pristajalne steze — po dotiku tal (zaustavljeni pristanek) — Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (JAR/FAR 25) ali kategoriji regionalnih letal (SFAR 23), se prekinjeni pristanek pri vseh delujočih motorjih začne pod MDH/A ali po dotiku tal. 	P————>	————>			

6. Letala z več piloti in visokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom

(a) Naslednji simboli pomenijo:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PM za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno

OTD = za to vajo se lahko uporabljajo druge naprave za usposabljanje

X = za to vajo se uporablja simulator letenja; sicer pa na letalu, če je ustrezno za manever ali postopek

P# = usposabljanje se dopolni s pregledom letala pod nadzorom

- (b) Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označene s puščico (—>).

Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

A = letalo

FFS = simulator letenja

FSTD = naprava za simulacijo letenja

- (c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti.
- (d) Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.
- (e) Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabi simulator letenja, če je vključen v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:
- (i) usposobljenost inštruktorjev,
- (ii) kvalifikacija FSTD in obseg usposabljanja na njej, predvidenega v programu, in
- (iii) usposobljenost pilotov, ki se usposabljaajo, in njihove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih.
- (f) Manevri in postopki vključujejo MCC za letala z več piloti in visokozmogljivostna kompleksna letala z enim pilotom za operacije z več piloti.
- (g) Kandidat manevre in postopke izvaja kot edini pilot na visokozmogljivostnih kompleksnih letalih z enim pilotom med operacijami z enim pilotom.
- (h) Pri visokozmogljivostnih kompleksnih letalih z enim pilotom je rating za tip, če se preizkus praktične usposobljenosti ali preverjanje strokovnosti opravi med operacijami z več piloti, omejen na operacije z več piloti. Kandidat, ki zaprosi za privilegije edinega pilota, kot edini pilot opravi še manevre/postopke iz točk 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 in najmanj en manever/postopek iz dela 3.4.
- (i) V primeru omejenega tipa ratinga, izdanega v skladu s FCL.720.A(e), kandidati izpolnjujejo iste zahteve kot drugi kandidati za tip ratinga, razen pri praktičnih vajah v zvezi s fazami vzleta in pristanka.
- (j) Za pridobitev ali ohranitev privilegijev za PBN je en prilet RNP APCH. Če RNP APCH ni izvedljiv, se opravi na FSTD, ki je ustrezno opremljena.

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP	
Manevri/postopki		FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
DEL 1						
1	Priprava leta	OTD				
1.1	Izračun zmogljivosti	P				
1.2	Vizualni pregled zunanosti letala, lokacija posameznih delov in namen pregleda	OTD P#	P			
1.3	Pregled pilotske kabine	P—>	—>			
1.4	Uporaba kontrolnega seznama pred zagonom motorjev, zagon motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P—>	—>		M	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA ATPL/MPL/RATING ZA TIP	
Manevri/postopki		FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
1.5	Vožnja po tleh (taksiranje) po navodilih ATC ali inštruktorja	P————>	————>			
1.6	Preverjanja pred vzletom	P————>	————>		M	
DEL 2						
2	Vzleti	P————>	————>			
2.1	Običajni vzleti z različno nastavitvijo zakrilc, tudi s pospešenim vzletom					
2.2*	Instrumentalni vzlet: prehod na instrumentalno letenje se zahteva med rotacijo ali takoj, ko se letalo odlepi od tal	P————>	————>			
2.3	Vzlet z bočnim vetrom	P————>	————>			
2.4	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)	P————>	————>			
2.5	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja:	P————>	————>			
2.5.1*	kmalu po dosegu V2					
	(Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal ali kategoriji regionalnih letal, ni dovoljeno simulirati odpovedi motorja pod najmanjšo višino 500 čevljev nad koncem vzletno-pristajalne steze. Na letalih, ki imajo glede vzletne mase in tlačne višine enako zmogljivost kot letala iz transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja takoj, ko letalo doseže V2.)					
2.5.2*	Med V1 in V2	P	X		Samo M FFS	
2.6	Prekinjeni vzlet pri primerni hitrosti pred V1	P————>	——>X		M	
DEL 3						
3	Letalski manevri in postopki	P————>	————>			
3.1	Ročno letenje z usmerjevalniki leta in brez njih (brez avtopilota, brez avtomatske nastavitve moči motorja in pri različnih kontrolnih zakonih, kjer je ustrezno)					
3.1.1	Pri različnih hitrostih (vključno s počasnim letom) in višinah znotraj ovojnice za usposabljanje na FSTD.	P————>	————>			
3.1.2	Ostri zavoji s 45-stopinjskim nagibom za od 180° do 360° levo in desno	P————>	————>			
3.1.3	Zavoji z aerodinamičnimi zavorami/spojlerji in brez njih	P————>	————>			
3.1.4	Proceduralno instrumentalno letenje in manevriranje z instrumentalnim odhodom in prihodom ter vizualni prilet	P————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP	
		Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A
3.2	Tlačni skoki in drhtenje letala (če je ustrezno) in druge posebne letalne značilnosti letala (npr. nihanje po navpični osi (Dutch Roll))	P————>	————>X Za to vajo se letalo ne uporabi		Samo na FFS	
3.3	Običajno delovanje sistemov in krmil (če je ustrezno)	OTD P————>	————>			
3.4	Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov:				M	Med nalogami od 3.4.0 do vključno 3.4.14 se izberejo najmanj tri naloge z neobičajnim delovanjem
3.4.0	Motor (po potrebi propellerski)	OTD P————>	————>			
3.4.1	Vzdrževanje tlaka in klimatizacija	OTD P————>	————>			
3.4.2	Pitot/statični sistem	OTD P————>	————>			
3.4.3	Sistem za gorivo	OTD P————>	————>			
3.4.4	Električni sistem	OTD P————>	————>			
3.4.5	Hidravlični sistem	OTD P————>	————>			
3.4.6	Sistema za usmerjanje leta in uravnoveženje	OTD P————>	————>			
3.4.7	Sistem za preprečevanje zaledenitve in razledenitev, gretje plošče pod vetrobranskim steklom	OTD P————>	————>			
3.4.8	Avtopilot/usmerjevalnik leta	OTD P————>	————>		M (samo z enim pilotom)	
3.4.9	Opozorilne naprave pri porušitvi vzgona ali naprave za preprečevanje porušitve vzgona in naprave za večjo stabilnost	OTD P————>	————>			
3.4.10	Sistem opozarjanja na nevarno bližino tal, vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik	P————>	————>			
3.4.11	Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vodenje zrakoplova (FMS)	OTD P————>	————>			

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP		
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
3.4.12	Pristajalno podvozje in zavorni sistem	OTD P————>	————>			
3.4.13	Sistem predkrilc in zakrilc	OTD	————>			
3.4.14	Pomožni agregat (APU)	OTD P————>	————>			
	Namenoma prazno					
3.6	Neobičajni postopki in postopki v sili				M	Med nalogami od 3.6.1 do vključno 3.6.9 se izberejo najmanj tri
3.6.1	Postopek v primeru požara, npr. na motorju, pomožni pogonski enoti, v kabini, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na krilu ali električni napeljava, vključno z evakuacijo	P————>	————>			
3.6.2	Obvladovanje in odstranjevanje dima	P————>	————>			
3.6.3	Odpoved motorja, izključitev in ponovni zagon na varni višini	P————>	————>			
3.6.4	Izpuščanje goriva v zraku (simulirano)	P————>	————>			
3.6.5	Strižni veter med vzletom/pristanikom	P	X		Samo na FFS	
3.6.6	Simulirana okvara sistema za vzdrževanje tlaka v kabini/zasilno spuščanje	P————>	————>			
3.6.7	Onesposobitev člana posadke	P————>	————>			
3.6.8	Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom (AFM)	P————>	————>			
3.6.9	Dogodek, ki sproži TCAS	OTD P————>	Letalo se ne uporabi		Samo na FFS	
3.7	Usposabljanje za obnovitev običajnega položaja po neobičajnem vedenju letala	P	X			
3.7.1	Obnovitev običajnega položaja po dogodku porušitve vzgona pri: <ul style="list-style-type: none"> — konfiguraciji za vzlet, — čisti konfiguraciji pri nizki višini, — čisti konfiguraciji blizu največje operativne višine in — konfiguraciji za pristanek. 	Samo na simulatorju letenja, ki je kvalificiran za nalogo usposabljanja	Za to vajo se letalo ne uporabi			
3.7.2	Naslednji vaji v primeru neobičajnega vedenja letala: <ul style="list-style-type: none"> — vrnitev letala iz položaja z visoko nad horizont dvignjenim nosom pri različnih kotih nagiba in — vrnitev letala iz položaja z nizko pod horizont potisnjenim nosom pri različnih kotih nagiba 	P Samo na simulatorju letenja, ki je kvalificiran za nalogo usposabljanja	X Za to vajo se letalo ne uporabi		Samo na FFS	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP	
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A
3.8 Postopki za instrumentalni let					
3.8.1* Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	P————>	————>		M	
3.8.2* Postopki za čakanje	P————>	————>			
3.8.3* 3D operacije do DH/A na višini 200 čevljev (60 m) ali do višjih minimumov, če to zahteva pri- letni postopek					

Opomba: v skladu z AFM, RNP APCH postopki lahko zahtevajo uporabo avtopilota ali usmerjevalnika leta. Postopek, ki ga je treba opraviti z ročnim letenjem, se izbere ob upoštevanju takih omejitev (na primer izbira ILS za 3.9.3.1 v primeru takih omejitev AFM).

3.8.3.1 * Ročno, brez usmerjevalnika leta	P————>	————>		M (samo za preizkus praktične usposoblje- nosti)	
3.8.3.2 *Ročno, z usmerjevalnikom leta	P————>	————>			
3.8.3.3 * Z avtopilotom	P————>	————>			
3.8.3.4 * Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja; odpoved motorja se simulira med končnim prile- tom pred preletom 1 000 čevljev nadaerodrom- ske višine do točke dotika ali med celotnim po- stopkom neuspelega prileta Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (JAR/FAR 25) ali kategoriji regionalnih letal (SFAR 23), se prilet s simulirano odpovedjo mo- torja in neuspeli prilet, ki mu sledi, začneta sku- paj z nenatančnim priletom iz 3.8.4. Neuspeli prilet se začne, ko letalo doseže objavljeno rela- tivno/absolutno višino nad ovirami (OCH/A), vendar najpozneje na MDH/A 500 čevljev nad pragom vzletno-pristajalne steze. Pri letalih, ki imajo glede vzletne mase in tlačne višine enako zmožljivost kot letala transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja v skladu s 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5 * Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja; odpoved motorja se simulira med končnim prile- tom po preletu zunanega markerja (OM) znotraj razdalje največ 4 NM do točke dotika ali med ce- lotnim postopkom neuspelega prileta	P————>	————>		M	

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP		
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji transportnih letal (JAR/FAR 25) ali kategoriji regionalnih letal (SFAR 23), se prilet s simulirano odpovedjo motorja in neuspeli prilet, ki mu sledi, začneta skupaj z nenatančnim priletom iz 3.8.4. Neuspeli prilet se začne, ko letalo doseže objavljeno OCH/A; vendar najpozneje na MDH/A 500 čevljev nad pragom vzletno-pristajalne steze. Pri letalih, ki imajo glede vzletne mase in tlačne višine enako zmogljivost kot letala transportne kategorije, lahko inštruktor simulira odpoved motorja v skladu s 3.8.3.4.						
3.8.4* 2D operacije do višine MDH/A	P*—>	—>		M		
3.8.5 Krožni prilet v naslednjih pogojih: (a)* prilet do najmanjše dovoljene višine za krožni prilet na zadevnem aerodromu v skladu z lokalnimi zmogljivostmi za instrumentalni prilet v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje; ki mu sledi: (b) krožni prilet na drugo vzletno-pristajalno stezo, ki je od srednje osi končnega prileta iz točke (a) odmaknjena najmanj 90°, na najnižji dovoljeni višini za krožni prilet. <i>Opomba:</i> če točki (a) in (b) zaradi kontrole zračnega prometa nista mogoči, je dovoljen krog pri simulirani zmanjšani vidljivosti.	P*—>	—>				
3.8.6 Vizualni prileti	P—>	—>				
DEL 4						
4 Postopki za neuspeli prilet						
4.1 Neuspeli prilet pri vseh delujočih motorjih* med 3D operacijo do višine odločitve	P*—>	—>				
4.2 Neuspeli prilet pri vseh delujočih motorjih* v različnih fazah instrumentalnega prileta	P*—>	—>				
4.3 Drugi postopki za neuspeli prilet	P*—>	—>				
4.4* Ročni neuspeli prilet s simulirano odpovedjo ključnega motorja po instrumentalnem priletu do višine DH, MDH ali točke začetka neuspelega prileta (MAPt)	P*—>	—>		M		

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP	
Manevri/postopki		FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
4.5	Prekinjeni pristanek pri vseh delujočih motorjih: — pri različnih višinah pod DH/MDH, — po dotiku tal (zaustavljeni pristanek) Na letalih, ki niso certificirana v kategoriji trans- portnih letal (JAR/FAR 25) ali kategoriji regional- nih letal (SFAR 23), se prekinjeni pristanek pri vseh delujočih motorjih začne pod MDH/A ali po dotiku tal.	P————>	————>			
DEL 5						
5	Pristanki	P				
5.1	Običajni pristanki* z vidnimi referenčnimi toč- kami, vzpostavljenimi pri dosegu DA/H po in- strumentalnemu priletu					
5.2	Pristanek s simuliranim blokiranim višinskim stabilizatorjem v katerem koli položaju zunaj ravnotežja	P————>	Za to vajo se letalo ne uporabi		Samo na FFS	
5.3	Pristanki z bočnim vetrom (na zrakoplovu, če je izvedljivo)	P————>	————>			
5.4	Šolski krog in pristanek brez izvlečenih zakrilc in predkrilc ali z delno izvlečenimi zakrilci in predkrilci	P————>	————>			
5.5	Pristanek s simulirano odpovedjo ključnega mo- torja	P————>	————>		M	
5.6	Pristanek z dvema nedelujočima motorjema: — letala s tremi motorji: osrednji motor in eden od motorjev na krilih ali pod njimi, če je iz- vedljivo v skladu s podatki iz priročnika AFM, in — letala s štirimi motorji: dva motorja na eni strani	P	X		M Samo na FFS (samo za preizkus praktične usposoblje- nosti)	

Splošne opombe:

Posebne zahteve za razširitev ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 200 čevljev (60 m), tj. operacije CAT II/III.

DEL 6

Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumen-
talne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev)
(CAT II/III)

LETALA Z VEČ PILOTI IN VISOKOZMOGLJIVOSTNA KOMPLEKSNA LETALA Z ENIM PILOTOM	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOV- NOSTI ZA ATPL/MPL/RA- TING ZA TIP	
	Manevri/postopki	FSTD	A	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preizkušen ali preverjen na FSTD ali A
Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopuščajo instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete je treba uporabiti vso letalsko opremo, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).					
6.1* Prekinjeni vzlet pri najmanjši dovoljeni vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR)	P*——>	——>X Za to vajo se letalo ne uporabi		M*	
6.2* Prileti CAT II/III: v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se standardni postopki za usklajevanje dela posadke (delitev nalog, postopki za glasno javljanje, medsebojni nadzor, izmenjava informacij in pomoč).	P——>	——>		M	
6.3* Neuspeli prilet: po priletih iz 6.2 na DH. Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na tleh/letalu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na letalu.	P——>	——>		M*	
6.4* Pristanek (pristanki): z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na DH, ki sledi instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.	P——>	——>		M	

OPOMBA: operacije CAT II/III potekajo v skladu z veljavnimi zahtevami za letalske operacije.

7. Ratingi za razred – za morje

Kandidat, ki želi podaljšati veljavnost ratinga za razred večmotornih letal za morske operacije samo po pravilih VFR, opravlja del 6 samo, če v zadnjih dvanajstih mesecih ni opravil zahtevanih desetih rutnih sektorjev.

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED
Manevri/postopki	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
DEL 1		
1 Odhod		
1.1 Pred letom, vključno z: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacijo, — določitvijo mase in ravnotežja, — pregledom vremena in — NOTAM-om. 		
1.2 Preverjanja pred zagonom motorjev Zunanja/v pilotski kabini		
1.3 Zagon in izključitev motorja Običajne okvare		
1.4 Vožnja po tleh (taksiranje)		
1.5 Vožnja po gladini (step taxiing)		
1.6 Privez: <ul style="list-style-type: none"> na obali na pomolu na boji 		
1.7 Jadranje z izključenimi motorji		
1.8 Preverjanja pred odhodom: Preizkus motorjev (če je ustrezno)		
1.9 Postopki za vzlet: <ul style="list-style-type: none"> — običajen, s položajem zakrilc v skladu z letalskim priročnikom in — z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah). 		
1.10 Vzpenjanje: <ul style="list-style-type: none"> — zavoji v določene smeri — prehod v vodoravni let 		
1.11 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 2		
2 Letalske vaje (VFR)		
2.1 Horizontalno letenje pri različnih hitrostih, vključno z letom pri kritično nizki hitrosti z zakrilci in brez njih (vključno s približevanjem VMCA, če je ustrezno)		
2.2 Ostri zavoji (360° levo in desno s 45-stopinjskim nagibom)		

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED
Manevri/postopki	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
2.3 Porušitve vzgona in obnovitev običajnega položaja: (i) popolna porušitev vzgona pri čisti konfiguraciji; (ii) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med spuščanjem z nagibom, v konfiguraciji in z močjo za prilet (iii) približevanje porušitvi vzgona pri konfiguraciji in z močjo za pristanek in (iv) približevanje porušitvi vzgona: zavoji med vzpenjanjem, zakrilca v položaju za vzlet, moč za vzpenjanje (samo enomotorna letala)		
2.4 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 3		
3 Postopki po pravilih VFR na ruti		
3.1 Načrt leta, računska navigacija in branje kart		
3.2 Ohranjanje ustrezne višine, smeri in hitrosti		
3.3 Orientacija, merjenje časa in popravki predvidenega časa prihoda		
3.4 Uporaba radionavigacijske opreme (če je ustrezno)		
3.5 Vodenje leta (dnevnik leta, rutinska preverjanja, vključno z gorivom, sistemi in nevarnostjo zaledenitve)		
3.6 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 4		
4 Prihodi in pristanki		
4.1 Letališki priletni postopek (samo pri amfibijskih letalih)		
4.2 Običajni pristanek		
4.3 Pristanek brez zakrilc		
4.4 Pristanek z bočnim vetrom (v ustreznih razmerah)		
4.5 Prilet in pristanek z motorjem v prostem teku z višine do 2 000 čevljev nad vodno gladino (samo enomotorna letala)		
4.6 Neuspeli prilet z najmanjše višine		

RATING ZA RAZRED ZA OPERACIJE NA MORJU	PRAKTIČNO USPOSABLJANJE	PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI ALI PREVERJANJE STROKOVNOSTI ZA RATING ZA RAZRED
Manevri/postopki	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
4.7 Pristanek na mirni vodni površini Pristanek na nemirni vodni površini		
4.8 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 5		
5 Neobičajni postopki in postopki v sili (Ta del se lahko združi z deli od 1 do 4.)		
5.1 Prekinjeni vzlet pri primerni hitrosti		
5.2 Simulirana odpoved motorja po vzletu (samo enomotorna letala)		
5.3 Simuliran zasilni pristanek brez potiska motorjev (samo enomotorna letala)		
5.4 Simulacija postopkov v sili: (i) požar ali pojav dima med letom in (ii) okvare sistemov, kot je ustrezno.		
5.5 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		
DEL 6		
6 Simulacija nesimetričnega leta (Ta del se lahko združi z deli od 1 do 5.)		
6.1 Simulacija odpovedi motorja med vzletom (na varni višini, če preizkus ne poteka na simulatorju letenja ali napravi FNPT II)		
6.2 Izključitev in ponovni zagon motorjev (samo pri preizkusu praktične usposobljenosti za večmotorna letala)		
6.3 Nesimetrični prilet in neuspeli prilet		
6.4 Nesimetrični prilet in pristanek s popolno ustavitvijo		
6.5 Radijska zveza z ATC – izpolnjevanje navodil, postopki R/T		

C. Posebne zahteve za kategorijo helikopterjev

1. Pri preizkusu praktične usposobljenosti ali preverjanju strokovnosti za ratinge za tip in licenco ATPL kandidati uspešno opravijo dele 1–4 ter del 6 (kot je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Če kandidati ne opravijo uspešno več kot pet nalog, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Kandidati, ki ne opravijo uspešno največ pet nalog, znova opravijo naloge, ki jih niso uspešno opravili. Kandidati, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju ne opravijo uspešno katere koli naloge, vključno z nalogami, ki so jih že uspešno opravili, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti opravijo v šestih mesecih.
2. Pri preverjanju strokovnosti za rating IR kandidati uspešno opravijo del 5 preverjanja strokovnosti. Kandidati, ki ne opravijo uspešno več kot tri naloge, morajo znova opraviti celotni del 5. Kandidati, ki ne opravijo uspešno največ tri naloge, znova opravijo naloge, ki jih niso uspešno opravili. Kandidati, ki pri popravnem preverjanju ne opravijo uspešno katere koli naloge, vključno s katero koli nalogo iz dela 5, ki so jih že uspešno opravili, morajo znova opraviti celotno preverjanje.

DOPUSTNA Odstopanja pri preizkusu med letom

3. Kandidati dokažejo usposobljenost za:
 - (a) upravljanje helikopterja v skladu z njegovimi omejitvami;
 - (b) tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - (c) razsodnost in dobro pilotiranje;
 - (d) uporabo letalskega znanja;
 - (e) tak nadzor helikopterja, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov v nobenem trenutku ni dvomljiva;
 - (f) razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov, če je ustrezno, in
 - (g) učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke, če je ustrezno.
4. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega helikopterja.
 - (a) Omejitve pri letenju po pravilih IFR

Višina

običajno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/– 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina/MAPt	+ 50 čevljev/– 0 čevljev

Ohranjanje smeri

z radijsko opremo	± 5°
za „kotna“ odstopanja	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) in 3D (LNAV/VNAV) „linearna“ bočna odstopanja	Prečna napaka/odstopanje je običajno omejeno na ± ½ vrednosti RNP, povezane s postopkom. Kratka odstopanja od tega standarda do največ enkratne vrednosti RNP so dopustna.
3D linearna vertikalna odstopanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) z uporabo Baro-VNAV)	ne več kot –75 čevljev pod vertikalnim profilom kadar koli in ne več kot +75 čevljev nad vertikalnim profilom na višini 1 000 čevljev nad aerodromske višine ali pod njo

Kurz

pri vseh delujočih motorjih	± 5°
s simulirano odpovedjo motorja	± 10°

Hitrost

pri vseh delujočih motorjih ± 5 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja $+ 10$ vozlov/ $- 5$ vozlov

(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR

Višina

običajno ± 100 čevljev

Kurz

običajne operacije $\pm 5^\circ$

neobičajne operacije/operacije v sili $\pm 10^\circ$

Hitrost

običajno ± 10 vozlov

s simulirano odpovedjo motorja $+ 10$ vozlov/ $- 5$ vozlov

Zanos helikopterja v lebdenju

v lebdenju po vzletu z učinkom tal ± 3 čevlje

Pristanek

± 2 čevlja (brez premikanja vstran in nazaj)

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

SPLOŠNO

5. Naslednji simbol pomeni:

P = kandidat se usposablja kot PIC za izdajo ratinga za tip helikopterjev z enim pilotom (SPH) ali kot PIC ali kopilot ter kot PF in PM za izdajo ratinga za tip za helikopterje z več piloti (MPH)

6. Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označene s puščico (\longrightarrow).

Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

H = helikopter

7. Naloge, označene z zvezdico (*), opravljajo v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnost ratinga IR(H) ali razširiti privilegije navedenega ratinga na drug tip.

8. Instrumentalne postopke (del 5) izvajajo samo kandidati, ki želijo obnoviti ali podaljšati veljavnost ratinga IR(H) ali razširiti privilegije navedenega ratinga na drug tip. Za to se lahko uporabi simulator letenja ali FTD 2/3.

9. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

10. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabi FSTD, če je vključena v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:

(a) kvalifikacija FSTD, kot je določeno v zadevnih zahtevah Priloge VI (del ARA) in Priloge VII (del ORA);

(b) usposobljenost inštruktorja in izpraševalca;

(c) obseg usposabljanja na FSTD v okviru tečaja;

(d) usposobljenost pilotov, ki se usposabljujejo, in njihove predhodne izkušnje, pridobljene na podobnih tipih, in

(e) obseg izkušenj v letenju pod nadzorom, ki jih je kandidat pridobil po izdaji novega ratinga za tip.

HELIKOPTERJI Z VEČ PILOTI

11. Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip helikopterjev z več piloti in licenco ATPL(H) uspešno opravijo samo dele 1–4, in če je ustrezno, del 6.

12. Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip helikopterjev z več piloti uspešno opravijo samo dele 1–4, in če je ustrezno, del 6.

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
		FSTD	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FSTD ali H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom						
1.1	Vizualni pregled zunanosti helikopterja, lokacija posameznih delov in namen pregleda		P		M (če poteka v helikopterju)	
1.2	Pregled pilotske kabine	P	—>		M	
1.3	Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitvev navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P	—>		M	
1.4	Vožnja (taksiranje) po tleh/taksiranje v lebdenju po navodilih ATC ali inštruktorja	P	—>		M	
1.5	Postopki in preverjanja pred vzletom	P	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki						
2.1	Vzleti (različni profili)	P	—>		M	
2.2	Vzleti in pristanki na nagnjenem terenu ali z bočnim vetrom	P	—>			
2.3	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)	P	—>			
2.4	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno pred točko TDP ali DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja neposredno po točki TDP ali DPATO	P	—>		M	
2.5	Zavoji v vzpenjanju in spuščanju v določene smeri	P	—>		M	
2.5.1	Zavoji s 30-stopinjskim nagibom v desno in levo za od 180 ° do 360 ° izključno po instrumentih	P	—>		M	
2.6	Spuščanje z avtorotacijo	P	—>		M	
2.6.1	Za enomotorne helikopterje (SEH) pristaneke z avtorotacijo ali za večmotorne helikopterje (MEH) vrnitve v motorni let	P	—>		M	
2.7	Pristanki (različni profili)	P	—>		M	
2.7.1	Neuspeli prilet ali pristaneke po simulirani odpovedi motorja pred točko LDP ali DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Pristanek po simulirani odpovedi motorja po točki LDP ali DPBL	P	—>		M	

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		FSTD	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FSTD ali H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov						
3	Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov:				M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Klimatizacija (ogrevanje, prezračevanje)	P	—>			
3.3	Pitot/statični sistem	P	—>			
3.4	Sistem za gorivo	P	—>			
3.5	Električni sistem	P	—>			
3.6	Hidravlični sistem	P	—>			
3.7	Sistema za usmerjanje leta in uravnoveženje	P	—>			
3.8	Sistem za razledenitev in preprečevanje zaledenitve	P	—>			
3.9	Avtopilot/usmerjevalnik leta	P	—>			
3.10	Naprave za izboljšanje stabilnosti	P	—>			
3.11	Vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik	P	—>			
3.12	Območni navigacijski sistem	P	—>			
3.13	Sistem pristajalnega podvozja	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vođenje zrakoplova (FMS)	P	—>			
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili						
4	Neobičajni postopki in postopki v sili				M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
4.1	Postopek ob požaru (vključno z evakuacijo, če je ustrezno)	P	—>			
4.2	Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	—>			
4.3	Odpoved motorja, izključitev in ponovni zagon na varni višini	P	—>			
4.4	Izpuščanje goriva v zraku (simulirano)	P	—>			

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		FSTD	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FSTD ali H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
4.5	Odpoved komand repnega rotorja (če je izvedljivo)	P	—>			
4.5.1	Odpoved repnega rotorja (če je izvedljivo)	P	Za to vajo se helikopter ne uporabi			
4.6	Onesposobitev člana posadke – samo helikopterji z več piloti	P	—>			
4.7	Okvare transmisije	P	—>			
4.8	Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom	P	—>			
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)						
5.1	Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	P*	—>*			
5.1.1	Simulirana odpoved motorja med odletom	P*	—>*		M*	
5.2	Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	P*	—>*		M*	
5.3	Postopki za čakanje	P*	—>*			
5.4	3D operacije do DH/A na višini 200 čevljev (60 m) ali do višjih minimumov, če to zahteva priletni postopek	P*	—>*			
5.4.1	Ročno, brez usmerjevalnika leta. Opomba: V skladu z AFM, RNP APCH postopki lahko zahtevajo uporabo avtopilota ali usmerjevalnika leta. Postopek, ki ga je treba opraviti z ročnim letenjem, se izbere ob upoštevanju takih omejitev (na primer izbira ILS za 5.4.1 v primeru takih omejitev AFM).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Ročno, z usmerjevalnikom leta	P*	—>*		M*	
5.4.3	Z uporabo avtopilota	P*	—>*			
5.4.4	Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja; odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom 1 000 čevljev nadaerodromske višine do točke dotika ali do dokončanja postopka neuspelega prileta	P*	—>*		M*	
5.5	2D operacije do višine MDH/A	P*	—>*		M*	

HELIKOPTERJI Z ENIM/VEČ PILOTI		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE			PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		FSTD	H	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FSTD ali H	Začetnici izpraševalca po končanem preverjanju
5.6	Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/H ali MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Drugi postopki za neuspeli prilet	P*	—>*			
5.6.2	Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/H ali MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	Avtorotacija z vrnitvijo v motorni let v instrumentalnih meteoroloških razmerah	P*	—>*		M*	
5.8	Vrnitev iz neobičajnih položajev	P*	—>*		M*	
DEL 6 – Uporaba neobvezne opreme						
6	Uporaba neobvezne opreme	P	—>			

D. Posebne zahteve za kategorijo zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

- Pri preizkusih praktične usposobljenosti ali preverjanjih strokovnosti za ratinge za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem kandidati uspešno opravijo dele 1–5 ter del 6 (če je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Če kandidati ne opravijo uspešno več kot pet nalog, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Kandidati, ki ne opravijo uspešno največ pet nalog, znova opravijo naloge, ki jih niso uspešno opravili. Kandidati, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju ne opravijo uspešno katere koli naloge, vključno z nalogami, ki so jih že uspešno opravili, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti opravijo v šestih mesecih.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

- Kandidati dokažejo usposobljenost za:
 - upravljanje zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem v okviru njegovih omejitev;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;
 - uporabo letalskega znanja;
 - tako upravljanje zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, da uspešna izvedba postopka ali manevra v nobenem trenutku ni dvomljiva;
 - razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov ter
 - učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke.
- Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljenega zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem.

(a) Omejitve pri letenju po pravilih IFR

Višina	
običajno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/– 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/– 0 čevljev
Ohranjanje smeri	
z radijsko opremo	± 5°

Natančni prilet	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot
Kurz	
običajne operacije	± 5°
neobičajne operacije/operacije v sili	± 10°
Hitrost	
običajno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/- 5 vozlov
(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR	
Višina	
običajno	± 100 čevljev
Kurz	
običajne operacije	± 5°
neobičajne operacije/operacije v sili	± 10°
Hitrost	
običajno	± 10 vozlov
s simulirano odpovedjo motorja	+ 10 vozlov/- 5 vozlov
Zanos helikopterja v lebdenju	
v lebdenju po vzletu z učinkom tal	± 3 čevlje
Pristanek	± 2 čevlja (brez premikanja vstran in nazaj)

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Naslednji simbol pomeni:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PM za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno

5. Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označene s puščico (—>).

6. Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS = simulator letenja

FTD = naprava za usposabljanje za letenje

OTD = druga naprava za usposabljanje

PL = zrakoplov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem

(a) Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem uspešno opravijo samo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.

(b) Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip zrakoplovov z navpičnim vzletanjem/pristajanjem uspešno opravijo samo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6 in/ali 7.

(c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ni izpolnjen, je rating za tip omejen na letenje po pravilih VFR.

7. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.

8. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabijo FSTD, če so vključene v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:

(a) kvalifikacija FSTD, kot je določeno v zadevnih zahtevah Priloge VI (del ARA) in Priloge VII (del ORA), ter

(b) usposobljenost inštruktorja.

ZRAKOPLOV Z NAVPIČNIM VZLETANJEM/PRISTAJANJEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom								
1.1	Vizualni pregled zunanosti zrakoplova z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, lokacija posameznih delov in namen pregleda				P			
1.2	Pregled pilotske kabine	P	—>	—>	—>			
1.3	Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Vožnja po tleh (taksiranje) po navodilih ATC ali inštruktorja		P	—>	—>			
1.5	Postopki in preverjanja pred vzletom, vključno s preverjanjem moči	P	—>	—>	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki								
2.1	Običajni profil vzleta po pravilih VFR: operacije na vzletno-pristajalni stezi (kratek vzlet in pristane (STOL) ter navpični vzlet in pristane (VTOL), vključno z bočnim vetrom) dvignjeni heliporti heliporti na nivoju tal		P	—>	—>		M	
2.2	Vzlet z največjo vzletno maso (dejansko ali simulirano največjo vzletno maso)		P	—>				
2.3.1	Prekinjeni vzlet: — med operacijami na vzletno-pristajalni stezi, — med operacijami na dvignjenem heliportu in — med operacijami na nivoju tal.		P	—>			M	
2.3.2	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja po preletu točke odločitve: med operacijami na vzletno-pristajalni stezi, med operacijami na dvignjenem heliportu in med operacijami na nivoju tal.		P	—>			M	
2.4	Spušcanje z avtorotacijo v načinu helikopterja (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)	P	—>	—>			M Samo na FFS	
2.4.1	Spušcanje z vrtenjem (windmill descent) v načinu letala (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)		P	—>			M Samo na FFS	

ZRAKOPLOV Z NAVPIČNIM VZLETANJEM/PRISTA- NEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PRE- VERJANJE STROKOV- NOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposab- ljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
2.5	Običajni profili pristanka po pravilih VFR: operacije na vzletno-pristajalni stezi (STOL in VTOL) dvignjeni heliporti heliporti na nivoju tal		P	—>	—>		M	
2.5.1	Pristanek s simulirano odpovedjo motorja po preletu točke odločitve: — med operacijami na vzletno-pristajalni stezi, — med operacijami na dvignjenem heliportu in — med operacijami na nivoju tal.							
2.6	Neuspeli prilet ali pristanek po simulirani odpovedi motorja pred točko odločitve		P	—>			M	
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov								
3	Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov in postopkov (lahko se opravi na FSTD, če je kvalificirana za vajo):						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
3.1	Motor	P	—>	—>				
3.2	Vzdrževanje tlaka in klimatizacija (ogrevanje, prezračevanje)	P	—>	—>				
3.3	Pitot/statični sistem	P	—>	—>				
3.4	Sistem za gorivo	P	—>	—>				
3.5	Električni sistem	P	—>	—>				
3.6	Hidravlični sistem	P	—>	—>				
3.7	Sistema za usmerjanje leta in uravnovežnje	P	—>	—>				
3.8	Sistem za preprečevanje zaledenitve in razledenitev, gretje plošče pod vetrobranskim steklom (če je ustrezno)	P	—>	—>				
3.9	Avtopilot/usmerjevalnik leta	P	—>	—>				
3.10	Opozorilne naprave pri porušitvi vzgona ali naprave za preprečevanje porušitve vzgona in naprave za večjo stabilnost	P	—>	—>				
3.11	Vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik, sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (če je ustrezno)	P	—>	—>				

ZRAKOPLOV Z NAVPIČNIM VZLETANJEM/PRISTAJANJEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
3.12	Sistem pristajalnega podvozja	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vodenje zrakoplova (FMS)	P	————>	————>				
3.15	Sistem zakril	P	————>	————>				
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili								
4	Neobičajni postopki in postopki v sili (lahko se opravijo na FSTD, če je kvalificirana za vajo)						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge
4.1	Vaje v primeru požara, na motorju, v pomožni pogonski enoti, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na električni napeljavi, vključno z evakuacijo, če je ustrezno	P	————>	————>				
4.2	Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	————>	————>				
4.3	Okvara motorja, izključitev in ponovni zagon motorja (za to vajo se zrakoplov ne uporabi) vključno s preходом iz načina helikopterja v način letala in obratno pri enem nedelujočem motorju	P	————>	————>			Samo na FFS	
4.4	Izpuščanje goriva v zraku (simulirano, če je ustrezno)	P	————>	————>				
4.5	Strižni veter med vzletom in pristankom (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)			P			Samo na FFS	
4.6	Simulirana okvara sistema za vzdrževanja tlaka v kabini/zasilno spuščanje (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)	P	————>	————>			Samo na FFS	
4.7	Dogodek, ki sproži ACAS (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)	P	————>	————>			Samo na FFS	
4.8	Onesposobitev člana posadke	P	————>	————>				
4.9	Okvare transmisije	P	————>	————>			Samo na FFS	

ZRAKOPLOV Z NAVIČNIM VZLETANJEM/PRISTA- NEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PRE- VERJANJE STROKOV- NOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposab- ljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
4.10	Obnovitev običajnega položaja po popolni porušitvi vzgona (z vključenim in izključenim motorjem) ali po sprožitvi opozorilnih naprav za porušitev vzgona v konfiguraciji za vzpenjanje, križarjenje in prilet (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)	P	—>	—>			Samo na FFS	
4.11	Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom	P	—>	—>				
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)								
5.1	Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simulirana odpoved motorja med odletom po točki odločitve	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Postopki za čakanje	P*	—>*	—>*				
5.4	Natančen prilet do višine odločitve najmanj 60 m (200 čevljev)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Ročno, brez usmerjevalnika leta	P*	—>*	—>*			M* (Samo za preizkus praktične usposobljenosti)	
5.4.2	Ročno, z usmerjevalnikom leta	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Z avtopilotom	P*	—>*	—>*				
5.4.4	Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja; odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom OM in se nadaljuje do točke dotika ali do dokončanja postopka neuspelega prileta	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Nenatančni prilet do višine MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/H ali MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

ZRAKOPLOV Z NAVPIČNIM VZLETANJEM/PRISTAJANJEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
5.6.1	Drugi postopki za neuspeli prilet	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/H ali MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Avtorotacija v instrumentalnih meteoroloških razmerah z vrnitvijo v motorni let za pristanek na vzletno-pristajalni stezi samo v načinu helikopterja (za to vajo se zrakoplov ne uporabi)	P*	—>*	—>*			M* Samo na FFS	
5.8	Vrnitev iz neobičajnih položajev (ta vaja je odvisna od kakovosti simulatorja letenja)	P*	—>*	—>*			M*	
DEL 6 – Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (200 čevljev) (CAT II/III)								
6	Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (CAT II/III). Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopušča instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete se uporablja vsa oprema na zrakoplovu z navpičnim vzletanjem/pristajanjem, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).							
6.1	Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR		P	—>			M*	
6.2	Prileti po ILS: v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se standardni operativni postopki (SOP) za usklajevanje posadke.		P	—>	—>		M*	

ZRAKOPLOV Z NAVPIČNIM VZLETANJEM/PRISTAJANJEM		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	PL	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjen na FFS PL	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
6.3	Neuspeli prilet: po priletih iz 6.2 na DH. Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja zrakoplova, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na tleh/letalu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na letalu.		P	—>	—>		M*	
6.4	Pristanek (pristanki): z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na DH, ki sledi instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.		P	—>			M*	
DEL 7 – Neobvezna oprema								
7	Uporaba neobvezne opreme		P	—>	—>			

E. Posebne zahteve za kategorijo zračnih ladij

- Pri preizkusih praktične usposobljenosti ali preverjanjih strokovnosti za ratinge za tip zračnih ladij kandidati uspešno opravijo dele 1–5 ter del 6 (če je ustrezno) preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti. Če kandidati ne opravijo uspešno več kot pet nalog, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Kandidati, ki ne opravijo uspešno največ pet naloge, znova opravijo samo naloge, ki jih niso uspešno opravili. Kandidati, ki pri popravnem preizkusu ali preverjanju ne opravijo uspešno katere koli naloge, vključno z nalogami, ki so jih že uspešno opravili, morajo znova opraviti celoten preizkus ali preverjanje. Vse dele preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti opravijo v šestih mesecih.

DOPUSTNA ODPSTOPANJA PRI PREIZKUSU MED LETOM

- Kandidati dokažejo usposobljenost za:
 - upravljanje zračne ladje v skladu z njenimi omejitvami;
 - tekoče in natančno izvajanje vseh manevrov;
 - razsodnost in dobro pilotiranje;
 - uporabo letalskega znanja;
 - tako upravljanje zračne ladje, da uspešna izvedba postopkov ali manevrov v nobenem trenutku ni dvomljiva;
 - razumevanje in uporabo postopkov za usklajevanje posadke in postopkov v primeru onesposobljenosti enega od pilotov in
 - učinkovito sporazumevanje z drugimi člani posadke.

3. Uporabljajo se naslednje omejitve, določene ob upoštevanju turbulentnih razmer ter operativnih značilnosti in zmogljivosti uporabljene zračne ladje.

(a) **Omejitve pri letenju po pravilih IFR**

Višina

običajno	± 100 čevljev
začetek neuspelega prileta na relativni/absolutni višini odločitve	+ 50 čevljev/- 0 čevljev
minimalna relativna/absolutna spustna višina	+ 50 čevljev/- 0 čevljev

Ohranjanje smeri

z radijsko opremo	± 5°
Natančni prilet	odklon za polovico skale, azimut in drsna pot

Kurz

običajne operacije	± 5°
neobičajne operacije/operacije v sili	± 10 °

(b) Omejitve pri letenju po pravilih VFR

Višina

običajno	± 100 čevljev
----------	---------------

Kurz

običajne operacije	± 5°
neobičajne operacije/operacije v sili	± 10 °

VSEBINA USPOSABLJANJA/PREIZKUSA PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJA STROKOVNOSTI

4. Naslednji simbol pomeni:

P = kandidat se usposablja za PIC ali kopilota ter za PF in PM za izdajo ratinga za tip, kot je ustrezno.

5. Praktično usposabljanje poteka na napravah za usposabljanje, ki so najmanj na ravni, označeni s črko (P), ali na katerih koli drugih napravah višje ravni, označene s puščico (—>).

6. Uporabljene naprave za usposabljanje so označene z naslednjimi kraticami:

FFS =	simulator letenja
FTD =	naprava za usposabljanje za letenje
OTD =	druga naprava za usposabljanje
As =	zračna ladja

- (a) Kandidati za preizkus praktične usposobljenosti za izdajo ratinga za tip zračnih ladij uspešno opravijo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.
- (b) Kandidati za preverjanje strokovnosti za podaljšanje veljavnosti ali obnovo ratinga za tip zračnih ladij uspešno opravijo dele 1–5, in če je ustrezno, del 6.
- (c) Naloge, označene z zvezdico (*), se izvedejo izključno z instrumenti. Če ta pogoj med preizkusom praktične usposobljenosti ali preverjanjem strokovnosti ni izpolnjen, je rating za tip omejen na letenje po pravilih VFR.
7. Črka „M“ v stolpcih iz preizkusa praktične usposobljenosti ali preverjanja strokovnosti označuje obvezne naloge.
8. Za praktično usposabljanje in preizkus se uporabijo FSTD, če so vključene v odobreni tečaj usposabljanja za rating. Pri odobritvi tečaja se upoštevajo:
- (a) kvalifikacija FSTD, kot je določeno v zadevnih zahtevah Priloge VI (del ARA) in Priloge VII (del ORA), in

(b) usposobljenost inštruktorja.

KATEGORIJA ZRAČNIH LADIJ		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	As	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjena FFS As	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
DEL 1 – Priprave in preverjanja pred letom								
1.1	Pregled pred letom				P			
1.2	Pregled pilotske kabine	P	—>	—>	—>			
1.3	Postopki zagona motorjev, preverjanje radijskih in navigacijskih sredstev, izbira in nastavitve navigacijskih in komunikacijskih frekvenc		P	—>	—>		M	
1.4	Postopek odleta s stebra in manevriranje na tleh			P	—>		M	
1.5	Postopki in preverjanja pred vzletom	P	—>	—>	—>		M	
DEL 2 – Letalski manevri in postopki								
2.1	Običajni profil vzleta po pravilih VFR			P	—>		M	
2.2	Vzlet s simulirano odpovedjo motorja			P	—>		M	
2.3	Vzlet z obteženostjo > 0 (težki vzlet)			P	—>			
2.4	Vzlet z obteženostjo < 0 (lahki vzlet)			P	—>			
2.5	Običajni postopek vzpenjanja			P	—>			
2.6	Vzpenjanje do barometriške višine			P	—>			
2.7	Prepoznavanje barometriške višine			P	—>			
2.8	Letenje na barometriški ali skoraj barometriški višini			P	—>		M	
2.9	Običajno spuščanje in prilet			P	—>			
2.10	Običajni profili pristanka po pravilih VFR			P	—>		M	
2.11	Pristanek z obteženostjo > 0 (težek pristanek)			P	—>		M	
2.12	Pristanek z obteženostjo < 0 (lahki pristanek)			P	—>		M	
	Namenoma prazno							
DEL 3 – Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov ter izvajanje postopkov								
3	Običajno in neobičajno delovanje naslednjih sistemov in postopkov (lahko se opravi na FSTD, če je kvalificirana za vajo):						M	V tem delu se izberejo najmanj 3 naloge

KATEGORIJA ZRAČNIH LADIJ		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjena	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
FFS As								
Manevri/postopki								
3.1	Motor	P	—>	—>	—>			
3.2	Vzdrževanje tlaka v ovojnici	P	—>	—>	—>			
3.3	Pitot/statični sistem	P	—>	—>	—>			
3.4	Sistem za gorivo	P	—>	—>	—>			
3.5	Električni sistem	P	—>	—>	—>			
3.6	Hidravlični sistem	P	—>	—>	—>			
3.7	Sistema za usmerjanje leta in uravnoveženje	P	—>	—>	—>			
3.8	Balonetni sistem	P	—>	—>	—>			
3.9	Avtopilot/usmerjevalnik leta	P	—>	—>	—>			
3.10	Naprave za izboljšanje stabilnosti	P	—>	—>	—>			
3.11	Vremenski radar, radijski višinomer, odzivnik, sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (če je nameščen)	P	—>	—>	—>			
3.12	Sistem pristajalnega podvozja	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radio, navigacijska oprema, instrumenti in sistem za vodenje zrakoplova (FMS)	P	—>	—>	—>			
	Namenoma prazno							
DEL 4 – Neobičajni postopki in postopki v sili								
4	Neobičajni postopki in postopki v sili (lahko se opravijo na FSTD, če je kvalificirana za vajo)						M	V tem delu se izberejo najmanj tri naloge
4.1	Vaje v primeru požara, na motorju, v pomožni pogonski enoti, prtljažnem prostoru, pilotski kabini, na električni napeljavi, vključno z evakuacijo, če je ustrezno	P	—>	—>	—>			
4.2	Obvladovanje in odstranjevanje dima	P	—>	—>	—>			
4.3	Okvara motorja, izključitev in ponovni zagon motorja: zlasti faze leta, vključno z okvaro več motorjev	P	—>	—>	—>			

KATEGORIJA ZRAČNIH LADIJ		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
Manevri/postopki		OTD	FTD	FFS	As	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjena FFS As	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
4.4	Onesposobitev člana posadke	P	—>	—>	—>			
4.5	Okvare transmisije/reduktorja	P	—>	—>	—>		Samo na FFS	
4.6	Drugi postopki v sili v skladu z ustreznim letalskim priročnikom	P	—>	—>	—>			
DEL 5 – Postopki pri instrumentalnem letenju (izvedeni v dejanskih ali simuliranih instrumentalnih meteoroloških razmerah)								
5.1	Instrumentalni vzlet: čim prej po vzletu se opravi prehod v instrumentalno letenje	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Simulirana odpoved motorja med odletom	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Upoštevanje odletnih in priletnih rut in navodil ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Postopki za čakanje	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Natančen prilet do višine odločitve najmanj 60 m (200 čevljev)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	Ročno, brez usmerjevalnika leta	P*	—>*	—>*	—>*		M* (samo za preizkus praktične usposobljenosti)	
5.4.2	Ročno, z usmerjevalnikom leta	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	Z avtopilotom	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Ročno, s simulirano odpovedjo enega motorja; odpoved motorja se simulira med končnim priletom pred preletom OM in se nadaljuje do točke dotika ali do dokončanja postopka neuspelega prileta	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Nenatančni prilet do višine MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Neuspeli prilet z vsemi delujočimi motorji na DA/H ali MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Drugi postopki za neuspeli prilet	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORIJA ZRAČNIH LADIJ		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjena FFS As	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
Manevri/postopki								
5.6.2	Neuspeli prilet s simulacijo odpovedi enega motorja na DA/H ali MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Vrnitev iz neobičajnih položajev (ta vaja je odvisna od kakovosti simulatorja letenja)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
DEL 6 – Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (200 čevljev) (CAT II/III)								
6	Dodatno potrdilo ratinga za tip za instrumentalne prilete do višine odločitve manj kot 60 m (200 čevljev), (CAT II/III) Naslednji manevri in postopki pomenijo najmanjše zahteve za usposabljanje, ki dopušča instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev). Med naslednjimi postopki za instrumentalne prilete in neuspele prilete se uporablja vsa oprema na zračni ladji, ki se zahteva za potrdilo za tip za instrumentalne prilete do DH manj kot 60 m (200 čevljev).							
6.1	Prekinjeni vzlet pri najmanjšem dovoljenem RVR		P	—>			M*	
6.2	Prileti po ILS: v simuliranih razmerah za instrumentalno letenje z uporabo sistema za vodjenje leta do veljavnega DH. Upoštevajo se SOP za usklajevanje posadke.		P	—>			M*	
6.3	Neuspeli prilet Po priletih iz 6.2 na DH. Usposabljanje vključuje tudi neuspeli prilet zaradi (simuliranega) nezadostnega RVR, strižnega vetra, odstopanja letala, ki presega omejitve prileta za uspešen prilet, in okvare opreme na tleh/zrakoplovu pred DH ter neuspeli prilet s simulirano okvaro opreme na zrakoplovu.		P	—>			M*	

KATEGORIJA ZRAČNIH LADIJ		PRAKTIČNO USPOSABLJANJE					PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSABLJENOSTI/PREVERJANJE STROKOVNOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Začetnici inštruktorja po končanem usposabljanju	Preverjena	Začetnici izpraševalca po končanem preizkusu
FFS As								
6.4	Pristanek (pristanki): z vizualnimi referencami, vzpostavljenimi na DH, ki sledi instrumentalnemu priletu. Opravi se avtomatski pristanek, ki je odvisen od posebnega sistema za vodenje.		P	—>			M*	
DEL 7 – Neobvezna oprema								
7	Uporaba neobvezne opreme		P	—>“				