



ПРИРУЧНИК
ЗА
ИСПИТИВАЧЕ

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

Садржај приручника за испитиваче

FEM садржи 11 модула. Они су намењени да буду основно упутство за обуку и даља упутства испитивача.

JAR-FCL референце су дате у курзиву. Испитивачи треба да их примењују само уколико су оне проверене у најновијој верзији JAR-FCL.

Сваки модул садржи табеле за брзи увид. Намењене су да пруже испитивачима прецизне и најважније захтеве за сваку проверу стручности/практичан испит. Према нахођењу ДЦВ, ове табеле могу бити унесене у приручник за испитиваче. Ознака главе сваког модула дата је на почетку тог модула.

Модул 1- Општи захтеви

Упутство националним ваздухопловним властима за увођење испитивача.

Модул 2- Обука испитивача

Упутство за практичну обуку испитивача.

Модул 3- Стандарди за испитивање-авион

Табеле приказују практично упутство о критеријумима, које примењује испитивач приликом спровођења сваке од тачака JAR-FCL провера стручности и практичних испита на авиону.

Модул 4- Стандарди за испитивање-хеликоптер

Табеле приказују практично упутство о критеријумима, које примењује испитивач приликом спровођења сваке од тачака JAR-FCL провера стручности и практичних испита на хеликоптеру.

Модул 5- Норме/толеранције код испитивања (авион и хеликоптер)

Табела приказује толеранције (дозвољене грешке) за све провере стручности и практичне испите на авиону по JAR-FCL.

Модул 6- PPL практични испит (авион и хеликоптер)

Водич кроз структуру практичног испита за PPL код обуке испитивача за PPL.

Модул 7- CPL практични испит (авион и хеликоптер)

Водич кроз структуру практичног испита за CPL код обуке испитивача за CPL.

Модул 8- Овлашћење за инструментално летење-IR (авион и хеликоптер)

Водич за испитиваче кроз структуру практичног испита за IR и провере стручности код обуке за IRE и CRE.

Модул 9- Практични испит и провере стручности за тип и класу (авион и хеликоптер)

Водич за CRE и TRE кроз структуру практичног испита за издавање овлашћења (rating) и за провере стручности код обнове овлашћења.

Модул 10- Провера Практични испит за ATPPL

Водич за испитиваче кроз структуру практичног испита за стицање ATPPL.

Модул 11- Практични испит за стицање инструкторског звања и провере стручности

Водич кроз структуру практичног испита код почетног стицања звања инструктора и провере стручности инструктора, за испитиваче инструктора.

1 МОДУЛ 1 – ОПШТИ ЗАХТЕВИ

Водич за Ваздухопловне власти за увођење испитивача.

Садржај:

1. Уређење стандардизације за испитиваче
2. Регистар испитивача
3. Почетна селекција и провера знања
4. Квалификације и врсте овлашћења испитивача
5. Обука испитивача
6. Ауторизација
7. Додатна-накнадна овлашћења
8. Вишеструка овлашћења
9. Рок важења ауторизације
10. Продужење рока важења ауторизације испитивача
11. Овлашћење за потписивање документације након практичног испита/провере стручности
12. Ограничења испитивача за спровођење испита кандидата

1.1 Уређење стандардизације за испитиваче

JAR-FCL 1.030/2.030

Национална ваздухопловна власт ће за испитиваче именовати и ауторизовати адекватну особу одговарајућих квалификација и моралних квалитета да у њено име спроводи практичне испите и провере стручности. Минимални услови стручности за испитиваче су дати у JAR-FCL 1 и 2, подељак I. Власти ће испитиваче понаособ у писменој форми обавестити о одговорностима и правима, назначавајући прецизно врсту практичног испита и провере стручности коју они могу да спроводе.

Додатак 1 на JAR/FCL 1.425/2.425 параграф 4

Сваки испитивач мора да поседује одговарајуће искуство, да је одговарајуће обучен и квалификован за врсту свог овлашћења за одговарајући тип/класу авиона/хеликоптера. Не могу се дозволити специфична овлашћења зато што се разликују околности у појединим организацијама. У сваком случају је важно, да испитивач због свог знања и искуства ужива стручно поштовање у ваздухопловним круговима.

Додатак 1 на JAR/FCL 1.425/2.425 параграф 3

Именовани и ауторизовани испитивач у складу са JAR-FCL ће бити:

- а. Ваздухопловни (Летачки) инспектор ДЦВ; или
- б. Инструктор из RF, FTO, TRTO, из кругова произвођача или подговорача; или
- ц. Пилот са специфичном ауторизацијом државе чланице ЈАА.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 2

Било какво одступање од квалификационих захтева JAR/FCL 1.425/2.425(а) до (ц) треба да буде ограничено на случај, када потпуно квалификован испитивач не постоји. Такве околности су на пример практичан испит на новом или ретком типу или класи авиона, где испитивач мора да има најмање инструкторско овлашћење на авиону/хеликоптеру који има исту врсту и број мотора исте тежинске категорије. (Видети такође JAR/FCL 1.220/2.220(а)(4) - узима у обзир и степен технологије)

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 3

Ваздухопловни инспектори који надгледају испитиваче морају у потпуности да испуњавају исте захтеве као и испитивачи, које они надгледају. Мало је вероватно, међутим, да могу бити толико квалификовани за сву широку разноликост типова и улога које покривају, стога у тим случајевима само надгледају обуку и испите, под условом да су иначе квалификовани као инспектори.

1.1.1 АУТОРИЗАЦИЈА - СТАРИЈИ ИСПИТИВАЧ

- Мора да поседује важећу ауторизацију за летачког испитивача
- Мора да има степен искуства који је прихватљив за ДЦВ
- Мора да има већи број спроведених практичних испита и провера стручности као JAR/FCL испитивач
- ДЦВ *може* спровести претходну процену кандидата кроз практичан испит/проверу стручности под надзором инспектора ДЦВ.

Од кандидата ће се тражити да заврши Припрему / Курс / Семинар за старијег испитивача у организацији ДЦВ. Садржај и трајање ће бити дефинисани од стране ДЦВ и треба да садржи:

- Индивидуалну припрему пре курса
- Законодавство
- Улога старијег испитивача
- Процена-избор JAR-FCL испитивача
- Административни захтеви ДЦВ

Период важења

Важење ауторизације старијег испитивача одређена је JAR/FCL 1.430/2.430.

Продужење ауторизације

Продужење важења овлашћења старијег испитивача је у надлежности ДЦВ и садржи поновну процену према процедури ДЦВ.

1.2 Регистар испитивача

ДЦВ треба да води регистар испитивача који садржи досије испитивача, који испуњавају услове за тражено одобрење.

Испитивачи, којима је одобрено да буду одређени као национални испитивачи, ће се распоређивати према географским подручјима, где би они деловали и према типу траженог одобрења.

Испитивачи не морају да имају место боравка у распоређеним географским подручјима, међутим сваки испитивач мора да буде у стању да пружа своје услуге у тим подручјима, да би био узет у разматрање за добијање одобрења.

Кандидати за испитиваче морају да поднесу молбу ДЦВ-у. ДЦВ може узети у разматрање препоруке за одобрење за кандидате, који не испуњавају у потпуности све примењене захтеве
Препорука треба да садржи навод посебних околности, које би ограничавале издавање одобрења.

Када се испитивач пресели у другу државу-чланицу ЈАА, мора да тражи поновно распоређивање код нових ваздухопловних власти од ваздухопловних власти (ДЦВ), које су му издале одобрење. Молба се затим решава као да је то почетна апликација.

1.3 Почетна селекција и тест знања

Ако кандидат испуњава критеријуме које прописује JAR-FCL, ДЦВ ће га писмено обавестити да ли је кандидатура прихваћена. Кандидат може да буде позван и подвргнут претходном почетном селективном тесту знања.

По нахођењу ДЦВ кандидат ће као почетни селективни тест обавити практични испит, која одговара врсти траженог одобрења.

Улога пилота <незналица> за време практичног испита код првог стицања ауторизације испитивача

Дефиниције

Потребно је да се разјасни улога чланова посаде, који учествују у практичном испиту код стицања прве ауторизације испитивача према следећем:

Кандидат за дозволу: Пилот који полаже за тип, овлашћење итд

Кандидат за испитивача: Пилот који тражи почетну ауторизацију испитивача

<Незналица>: Пилот, у улози кандидата за дозволу

Испитни лет: Испит у лету за почетну дозволу испитивача, који води старији испитивач.

Намена испитног лета је да докаже да је кандидат за почетну ауторизацију испитивача стручан и способан за обављање те дужности.

Дужности посаде за време испитног лета

Важно је, да је припрема пре лета веома темељна и да је сваки члан посаде свестан своје дужности и одговорности током целог лета.

<Незналица>

Основна дужност <незналице> је да лети у улози кандидата за дозволу/овлашћење у свим фазана лета и да на захтев покаже испитивачу сву потребну пратећу документацију. За време лета он треба да прави одређене грешке (није важно да ли су случајне или планиране) да би их кандидат уочио, проценио и разрадио у дебрифингу. Грешке су битне, како би кандидата проверили у испуњавању испитне документације и у анализи елемената, који би налагали поновни тест или додатну обуку кандидата за дозволу. <Незналица> не сме да прави лукаве и једва приметне грешке, као ни да намешта клопке

кандидату. Он мора да настоји да обави типичан лет на доњој граници стандарда. Циљ лета је да покаже, да је кандидат свестан своје дужности као испитивач. Оцена <Положио> без примедби показује веома мало. Због тога мора <незналица> да буде искусан испитивач. Било који други пилот у улози <незналице> може да буде неспреман да чини грешке, да не би биле искоришћене против њега и да не би дошао у опасност, да изгуби дозволу, са друге стране, може да не буде довољно искусан да прави погодне грешке.

Старији испитивач (SEN)

SEN мора да упозна кандидата пре почетка вежбе о његовим задацима. Кандидат ће да води испитни лет без мешања SEN укључујући брифинг, вођење лета, оцењивање, дебрифинг и попуњавање документације. SEN остаје, колико год је могуће, ненаметљив током читавог лета, али све време надзира <незналицу> и кандидата. По завршеном лету SEN и <незналица> упоређују забелешке са лета након чега SEN приступа дебрифингу кандидата.

Кандидат односно његова компанија обезбеђују авион. Када кандидат седи на пилотском седишту, он је једини са потпуним прегледом и приступом командама и најчешће је у најбољој тренажи на том типу, зато мора бити капетан и он је одговоран за безбедност лета.

SEN и <незналица> имају међутим такође одговорност да преузму контролу над авионом у случају опасности, само они можда немају увек пуну могућност прегледа и контроле.

1.4 Квалификације и врсте овлашћења испитивача

JAR/FCL 1.420/2.420

Постоји шест врста овлашћења испитивача за авион, и пет за хеликоптер

- а. Испитивач летења (FE) (A) и (H)
- б. Испитивач за тип (TRE) (A) и (H)
- ц. Испитивач за класу (CRE) (A)
- д. Испитивач за инструментално летење (IRE) (A) и (H)
- е. Испитивач за симулатор (SFE) (A) и (H)
- ф. Испитивач за инструкторе летења (FIE)

1.4.1 ПРЕДУСЛОВИ

JAR/FCL 1.425/2.425 (a)

Пре обуке и увек, када треба да се приступи поступку стицања звања испитивача (осим уколико ДЦВ не направи изузетак), испитивачи мора да:

- Поседују дозволу и овлашћења најмање истог ранга, као дозвола/овлашћење за које ће бити ауторизовани да врше провере
- Су квалификовани као PIC на сваком авиону/хеликоптеру за који ће бити ауторизовани, уколико ДЦВ не одреди другачије
- Поседују одговарајуће инструкторско овлашћење уколико ДЦВ не одреди другачије.

1.4.2 ВРСТЕ ОВЛАШЋЕЊА ИСПИТИВАЧА

Брзи преглед

АВИОНИ И ХЕЛИКОПТЕРИ

	FE (PPL) АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на PPL практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава испитивач у улози кандидата за дозволу/овлашћење ● Када се тражи звање испитивача за вишемоторни авион/хеликоптер провера ће се одржати на том типу/ класи.

	FE (CPL) АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на CPL практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава испитивач у улози кандидата за дозволу/овлашћење ● Када се тражи звање испитивача за вишемоторни авион/хеликоптер провера ће се одржати на том типу/ класи.

	TRE АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на ATPPL практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава кандидат за дозволу/овлашћење или испитивач у тој улози ● Ауторизација гласи за одређени тип ваздухоплова

	CRE АУТОРИЗАЦИЈА (није примењива за хеликоптере)
JAR извор	JAR-FCL 1.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на практичном испиту према врсти ауторизације: постављање задатка, вођење и оцењивање лета према профилу испитног или лета за редовну проверу за стицање SPA, кога извршава испитивач у улози кандидата за дозволу/овлашћење. ● Када се тражи обнова овлашћења за инструментално летење провера (тест) треба да обухвата све захтеве за IR проверу.

	IRE АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на IR практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава испитивач у улози кандидата за дозволу/овлашћење ● Када се тражи звање испитивача за вишемоторни авион/хеликоптер провера ће се одржати на том типу/ класи.

	SFE АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на TR практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава кандидат за дозволу/овлашћење или испитивач у тој улози ● Ауторизација гласи за симулатор за одређени тип авиона

	FIE АУТОРИЗАЦИЈА
JAR извор	JAR-FCL 1.425/2.425
Ко врши проверу	Инспектор или Старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> ● Базирана на FI практичном испиту: постављање задатка, вођење и оцењивање лета, кога извршава испитивач у улози кандидата за дозволу/овлашћење ● Представи опширни брифинг (Претходну припрему) према садржају JAR-AMC 1.340/2.340 (45 минута) као нпр. брифинг инструктору на обуци ● Спроведе усмени испит у обиму према садржини из JAR-AMC 1.340/2.340 (2 сата) ● када се ауторизација тражи за једно и вишемоторни авион захтевани елементи провере на вишемоторном авиону ће се спровести у другом лету на таквом типу/класи авиона.

1.5 Обука испитивача

Обука за прво стицање ауторизације испитивача не може да започне уколико ДЦВ није изабрао кандидата и одобрио му такву обуку.

Када испитивач има важећу ауторизацију ДЦВ ће одредити потребне елементе тражене обуке

Садржај обуке испитивача објашњен је у модулу 2.

1.6 Ауторизација

JAR-FCL 1.030/2.030

ДЦВ ће оформити листу свих испитивача, које је ауторизовао са знаком за коју врсту овлашћења су именовани. Листа ће бити достављена свим FTO, TRTO и RF земаља чланица ЈАА. ДЦВ ће одредити на који начин ће бити испитивачи распоређени за практични испит. Сваког кандидата за ATPL дозволу ће ДЦВ да обавести који је/су испитивачи ауторизовани да спроведе испит за ATPL (A/(H)).

САД база података свих ЈАА- FCL испитивача је оформљена за будуће коришћење од стране свих чланица. На њој су испитивачи представљени са следећим подацима:

- њихова ауторизација
- авион/хеликоптер на коме могу да врше испите/провере
- ограничење уколико постоји и додатна овлашћења

За издавање ауторизације кандидат мора да успешно заврши прописани испит за испитивача.

1.7 Додатна овлашћења

Када испитивач тражи додатни тип или класу или неко друго, претходно непроверено овлашћење, ДЦВ треба да се увери, да је пре издавања такве ауторизације, спроведена додатна обука и провера.

1.8 Вишеструка овлашћења

JAR/FCL 1.425/2.425 (b)

Будући да испитивачи испуњавају захтеве у погледу овлашћења и искуства за сваки тип овлашћења испитивача понаособ, они нису ограничени само на једно овлашћење као нпр. FE, TRE, CRE, IRE, SFE, или FIE. Међутим ДЦВ ће ограничити број њихових овлашћења, типова или класа или специфичних врста и основних модела где они могу да спроводе провере/испите.

1.9 Важење ауторизације испитивача

JAR/FCL 1.430/2.430

Важење ауторизације испитивача не може бити дуже од 3 године. Оно се продужава по нахођењу ДЦВ и у складу са Додатком 1 на JAR/FCL 1.425/2.425.

1.10 Продужење важења ауторизације испитивача

Додатак 1 на JAR/FCL 1.425/2.425 параграф 5

Испитивачу се може продужити важење ауторизације у складу са JAR/FCL 1.430/2.430. Услов за то је, да испитивач обави барем два практична испита или провере стручности у текућој години у периоду од три године важења. Један од испита или провере у задњих 12 месеци важења ауторизације ће надгледати инспектор ДЦВ или старији испитивач који је посебно ауторизован за то.

Брзи преглед

АВИОН

	FE / FIE / CRE / TRE / SFE ПРОДУЖЕЊЕ
JAR извор	Додатак 1 на JAR-FCL 1.425
Продужење	Ауторизација испитивача важи највише три године и може бити продужена према нахођењу ДЦВ
Ко врши проверу	Инспектор или старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> • Обави барем два практична испита или провере стручности у текућој години у периоду од три године важења. • 1 надгледан испит у задњих 12 месеци или 1 лет са <незначицом> • Придржавање важеће стандардизације • Приказ познавања JAR-FCL и оперативне документације

Брзи преглед

ХЕЛИКОПТЕР

	FE / FIE / TRE / SFE ПРОДУЖЕЊЕ
JAR извор	Додатак 1 на JAR-FCL 2.425
Продужење	Важи три године и може бити продужено према нахођењу ДЦВ
Ко врши проверу	Инспектор или старији испитивач постављен од стране ДЦВ
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	<ul style="list-style-type: none"> • Обави барем 2 практична испита или провере стручности у текућој години у периоду од три године важења. • 1 надгледан испит у задњих 12 месеци или 1 лет са <незначицом> • Придржавање важеће стандардизације • Приказ познавања JAR-FCL и оперативне документације

Комбиновано продужење (продужење више ауторизација)

Када испитивач поседује више од једне ауторизације, ДЦВ може да одобри продужење придржавајући се табеле >Комбиноване ауторизације испитивача< доле.

ДЦВ ће да одреди, која ауторизација ће послужити као основа за проверу. Остале ауторизације могу бити проверене усмено како би се утврдило да он може да прикаже следеће:

- Познавање и придржавање прописане администрације
- Познавање измена JAR-FCL формата и захтева
- Стандардизација JAR-FCL и националних захтева за испитиваче

Нова ауторизација не може да буде додата само на основу усменог испита него мора бити спроведена као прва ауторизација.

Брзи преглед

Комбиновано продужење ауторизације испитивача		
Ауторизације испитивача	Ко врши проверу	Комбиновано продужење-формат
IRE FIE FE CPL FE PPL TRE SFE CRE	Инспектор или старији испитивач постављен од стране ДЦВ	1. Надзор над испитом/провером од стране ДЦВ 2. Усмена провера за све ауторизације ради провере: <ul style="list-style-type: none"> • Придржавање администрације • Познавање измена JAR-FCL формата и захтева • Стандардизација JAR-FCL и националних захтева за испитиваче

1.11 Пуномоћје за потписивање документације после обављеног испита или провере

ДЦВ може испитивачу издати пуномоћје да у дозволи у рубрикама за продужење потпише оне ставке, које су успешно обављене на провери стручности.

У случају, да је обављена провера са стварним кандидатом за дозволу/овлашћење и кандидатом за испитивача, који није задовољно, одговарајућу документацију ће да попуни и потпише инспектор.

Ограничења код провера кандидата

Обавештење испитивачима

JAR-FCL 1.030/2.030

Испитивач не може проверавати кандидата, кога је он обучавао за стицање дозволе или овлашћења осим уз изричиту писмену сагласност ДЦВ.

Практичан испит након интегрисане обуке изван чланица ЈАА .

Додатак 1ц на JAR/FCL 1.055 параграф 6 и Додатак 1б на JAR/FCL 2.055 пара (б)

Након завршетка прописане обуке, практични испит за CPL(A/H) у фази 4 итегрисане АТР обуке може да обави локални (национални) FE(A/H) , који је именован и ауторизован од стране ЈАА Ваздухопловних власти под условом, да је испитивач овлашћен према JAR-FCL Поглавље И, и да је потпуно независан од FTO осим уз изричиту писмену сагласност ДЦВ.

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

2 МОДУЛ 2 - ОБУКА ИСПИТИВАЧА

Водич за практичну обуку испитивача.

Садржај:

- 2.1 Опште
- 2.2 Садржај обуке
- 2.3 Стандарди за испит и проверу
- 2.4 Сврха испита и провера
- 2.5 Припрема испитивача за испит и проверу
- 2.6 Метеоролошки минимум
- 2.7 Припреме (брифинг) пре лета
- 2.8 Кандидатово планирање и средства (која користи)
- 2.9 Способност вођења лета (Airmanship)
- 2.10 Систем процене
 - 2.10.1 Управљање летом
 - 2.10.2 Вођење провере/испита
 - 2.10.3 Понављање елемената
 - 2.10.4 Критеријуми за оцену положио / није положио
 - 2.10.5 Резултат
- 2.11 Анализа лета (дебрифинг)
- 2.12 Жалбе и притужбе

2.1 Опште

ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 3

Сви кандидати за ауторизацију треба да имају прописану обуку пре него што приступе испиту са инспектором/старијим испитивачем. Обука треба да је прихватљива за инспектора који надгледа кандидата.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 1

Стандарди оспособљености пилота увелико зависе од оспособљености испитивача. Испитивачима ће ДЦВ дати упутства о захтевима JAR-FCL, о начину вођења практичних испита и провера стручности и о одговарајућој документацији и извештајима. Испитивачи треба такође да су упознати са прописима о заштити личних података, обавезама, осигурању у случају удеса и накнадама, како је регулисано у дотичној земљи-чланици ЈАА.

ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 2

Инспектор ДЦВ или старији испитивач ће да надгледа све кандидате за испитиваче, када са кандидатом за дозволу или овлашћење, спроводе ону стручну проверу на авиону или хеликоптеру за коју се обучавају као испитивачи. (Пошто се ради о обуци мисли се на то да кандидати за испитиваче у току обуке спроводе праве испите – провере стручности са кандидатима за дозволу а да присутан инспектор то води и контролише – прим.прев.). Елементе из Програма обуке и практичног испита/провере стручности по којима ће кандидат за испитивача проверавати кандидата за дозволу, ће одредити инспектор. Када са инспектором усагласи садржај провере, од кандидата за испитивача се очекује, да води комплетну проверу. То обухвата припрему, (брифинг), вођење лета, процена и анализа (дебрифинг) са кандидатом за дозволу. Инспектор/старији испитивач ће продискутовати о оцени са кандидатом за испитивача, пре него што кандидату за дозволу упуте критику/ анализу и саопште му резултат.

2.2 Садржај обуке

2.2.1 ИНСТРУКТОРИ (ЗА ОБУКУ ИСПИТИВАЧА)

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 3

Инспектори ДЦВ који надгледају испитиваче мора да у потпуности задовоље све захтеве као и испитивачи, које они надгледају. Мало је вероватно, међутим, да могу они да буду толико оспособљени на више типова и за толико улога, за колико су надлежни. Пошто нормално само надгледају обуку и провере, прихваћено је да буду квалификовани инспектори.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 4

ДЦВ ће запослити или већ има довољан број инспектора или старијих испитивача да могу да воде, надгледају и/или надзиру уређење стандардизације према JAR-FCL 1.425(ц)/2.425(ц).

2.2.2 УЛОГА И ДУЖНОСТИ ИСПИТИВАЧА

AMC FCL 1.425/2.425 параграф 4

Уређење стандардизације треба, сходно улози испитивача, да садржи најмање следећу обуку:

- а. национални захтеви, који се односе на дужности испитивача
- б. основи људских могућности и ограничења из аспекта испитивача
- ц. основи процењивања које се односе на рад/учинак испитивача
- д. JAR-FCL, одговарајућа JA регулатива и процедуре уграђивања
- е. Систем квалитета према JAR-FCL и
- ф. Сарадња вишечлане посаде (MCC), Људске могућности, ако је примењиво.

Све горње ставке су језгро захтеваног знања за испитивача и препоручују се као основа за обуку. Та основна обука може да се изводи пре него што почне препоручена (званична) обука испитивача. Основна обука може да се спроводи у било ком наставном облику и припрема је ДЦВ.

2.2.3 ПОСЕБНА ОБУКА ЗА ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ И ПРАКТИЧНЕ ИСПИТЕ

Од кандидата се тражи детаљно познавање провера стручности и практичних испита за које ће бити оспособљени. Обука треба да садржи:

- а. Познавање и вођење провера за које се оспособљавају. Ово је објашњено у одговарајућем модулу овог упутства.
- б. Познавање административних процедура које се односе на провере.
- ц. Практична обука, за тражено овлашћење код првог стицања ауторизације испитивача.
- д. Провера у лету за издавање ауторизације испитивача са инспектором или старијим испитивачем, кога је овластио ДЦВ, нпр. за FE(PPL) то треба да буде PPL практични испит.

Примери прихватљивог начина усклађивања за почетну обуку испитивача

	CRE	TRE	FE(PPL)	FE(CPL)	FIE	IRE
Основна обука	<ul style="list-style-type: none"> • JAR FEM - упутство за испитиваче • FEN где се национално примењује • Обука у познавању захтева и процедура JAR-a • Упутство са самопроверу 					
Обука на земљи	<p>Провера материјала за основну обуку</p> <ul style="list-style-type: none"> • Изглед испита/провере • Разлике у обуци за SE/ME • Критеријуми за делимичан пролаз • Критеријуми за понављање • Прекинут испит • Критеријуми за падање • Коришћење STD за испите/провере (ако се тражи) <p>Пола дана треба за:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Администрацију • Продужење по искуству (SEP & TMG) само 					
Обука за проверу стручности и практичан испит (летење)	Два практична испита/провере стручности под надзором	Један практични испит или провера стручности под надзором	Два практична испита/провере стручности под надзором			
Додатна обука	Биће одређена од ДЦВ					
Провера у лету (додатно на обуку)	Провера у лету за издавање ауторизације испитивача са инспектором или старијим испитивачем, кога је овластио ДЦВ.					

2.3 Стандарди за практичне испите/провере стручности

Испитни стандарди су основа за доследно спровођење испита и провера од стране испитивача свих држава чланица ЈАА:

- а. **Додатак 1 на JAR-FCL 1.425/2.425 параграф 2**
Испитивачи треба да за време испита/провера доследно примењују стандарде JAR-FCL. Међутим, пошто услови сваког испита/провере, коју испитивач спроводи, могу да варирају, важно је да у процени испитивач код сваког испита/провере узима у обзир било које неповољне околности у току испита/провере.
- б. Треба да се нагласи, да кандидати на испиту/провери брину једино да што боље лете и управљају авионом/хеликоптером. Одрађивање и придржавање стандарда испита/провере је у надлежности испитивача, то је међутим приказано у Модулима 3 и 4 у интересу отворености и служи као референца испитивачу и кандидату.

- ц. Од испитивача се очекује, да износи чврст и исправан суд нарочито када се изводе вежбе у абнормалним или симулираним опасним елементима, како безбедност у лету ни у ком случају не би била нарушена.
- д. Током читавог лета процењиваће се брифинг/чек листе, процедуре, поступци спречавања залеђивања и одлеђивања, ваздухопловно лидерство, придржавање АТС, RT процедуре, вођење лета и сарадња вишечлане посаде (где је примењиво).
- е. Испитивачи су упознати, да кандидат може да се жали на спровођење испита/провере према националним прописима.

2.4 Сврха испита/провере

Дефиниције: JAR-FCL 1.001/2.001

- Испитни лет или практични испит представљају приказ знања у циљу издавања дозволе/овлашћења, укључујући и усмено испитивање које испитивач може да захтева.
- Провера стручности подразумева приказ стручности у циљу продужења важења или обнове овлашћења, укључујући и усмено испитивање које испитивач може да захтева.

Сврха испита/провере је да:

- **AMC FCL 1.425/2.425 параграф 9:** Практичним приказом кроз испит/проверу кандидат докаже, да је постигао или одржао захтевани ниво знања и стручности.
- **AMC FCL 1.425/2.425 параграф 10:** Подигне летачку обуку у RF, FTO и TRTO на виши степен посредством повратних информација испитивача о оним тачкама/деловима испита/провера, које кандидати најчешће нису положили.
- **AMC FCL 1.425/2.425 параграф 11:** Кроз позитиван пример испитивача у ваздухопловном понашању и дисциплини током испита/провера помогне у одржавању и повећању безбедносних стандарда.

AMC FCL 1.425/2.425 параграф 22:

Пре приступања испиту/провери испитивач треба да провери, да су авион, хеликоптер или симулатор, који су намењени за проверу, у те сврхе одговарајуће опремљени. Само онај авион, хеликоптер или симулатор, који је у те сврхе одобрен од стране ДЦВ, може да се користи.

- а. **AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 25ц:** Претполетни брифинг треба да садржи :
 - ток испита/провере
 - снага у полетању и брзине
 - безбедносне мере
- б. **AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 25д:** Вежбе у лету садрже:
 - сваку предвиђену тачку(елемент)/поглавље испита/провере
- ц. **AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 25е:** Дебрифинг треба да садржи :
 - процена/оцена кандидата
 - документација испита/провере уз присуство кандидата за FI, ако је могуће.

2.5 Припрема испитивача за испит/проверу

AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 25а:

Испит/Провера се састоји од:

- усменог испитивања на земљи (где је примењиво)
- претполетног брифинга
- вежби у лету
- дебрифинга после лета

Наступ испитивача

AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 20

Испитивач треба да подстиче развој пријатељске и опуштене атмосфере пре и за време испита/провере. Не сме да се испољи негативан и одбојан наступ. За време испита/провере испитивач треба да се уздржи од негативних коментара и критика и све оцене треба сачувати за дебрифинг.

AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 18

Испитивач треба да надгледа све аспекте припреме испита/провере, укључујући када је потребно и прибављање АТС SLOT-а (времена полетања).

AMC-FCL 1.425/2.425 параграф 19

Испитивач ће да планира испит/проверу у сагласности са захтевима JAR-FCL. Примењивати треба само оне маневре и процедуре, који су описани у одговарајућим листама испита/провере. Испитивач, код кога је кандидат пао, не може без његове сагласности да спроводи поправни испит.

Испитивач треба да буде у улози PIC осим под условима када он пристане другачије.

Планирање испита/провере

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 5

Испитивач треба свој радни дан да планира на тај начин, да нема више од три провере за PPL, CPL, IR, или овлашћење за класу, не више од две провере за FI, CPL/IR, ATPL или више од четири провере за TR.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 6

Испитивач треба да планира најмање три сата за испите/провере за PPL, CPL, IR, или CR и најмање четири сата за FI, CPL/IR, ATPL или TR, укључујући, претполетн брифинг и припрему, извођење лета за проверу, дебрифинг, процену и оцену кандидата и за документацију.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 7

Испитивач мора да омогући кандидату потребно време за припрему за испит/проверу, нормално не више од једног сата.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 8

Испитивач треба да планира испит/проверу тако, да време лета на авиону/хеликоптеру или време на симулатору није мање од:

- 90 мин за PPL и CPL заједно са навигацијским делом;
- 60 мин за IR, FI и за овлашћење за тип/класу авиона/хеликоптера са једним пилотом;
- 120 мин за CPL/IR и ATPL.

Припрема за проверу са кандидатом

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 19 (модификован)

Пре него што се упозна са кандидатом, испитивач треба да се прописно припреми за лет. Он треба да надгледа све аспекте припреме лета, укључујући када је потребно, и обезбеђење асистенције контроле летења.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 19

Испитивач ће планирати испит/проверу у складу са захтевима JAR-FCL. Само такви маневри и прописане процедуре ће се применити за време дотичног испита/провере.

- а. Код сваке провере треба да се користе одговарајућа погодна средства за брифинг и дебрифинг.
- б. Пред сваки практични испит мора да се изврши припрема за одговарајућу теоретску проверу знања.
- ц. Елементи који нису очигледни у приказаним проверама могу бити проверени усменим пропитивањем било када у току лета. Међутим пропитивање током лета треба да се примењује разумно, да безбедност није угрожена. Пропитивање може да се одгоди до завршетка одређеног дела провере.
- д. Код провера на авионима/хеликоптерима са једним пилотом испитивач не мора да асистира кандидату код одржавања радиовезе, настројавања и препознавања навигацијских средстава и читања навигационих карата.
- е. Уколико седи на пилотском седишту, испитивач се не меша у управљање авионом, осим из безбедносних разлога.
- ф. Безбедност треба да је примарни фактор током читавог лета. Испитивач, кандидат или било који члан посаде треба да пазе на остали саобраћај.

Проширење елемената тачака а. до ф. горе, обухваћено је одговарајућим параграфима доле.

Планирање руте и профила лета

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 26

Циљ испита/провере је да представи стваран лет. Испитивач може у оквиру тога да измени кандидату ток лета, када се увери да то неће да збуну кандидата и да безбедност није нарушена.

2.6 Метеоролошки минимум

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 23

Испит/провера ће се спроводити у складу са упутством за коришћење авиона/хеликоптера (AFM) и уколико је примењиво у складу са AOM.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 24

Испит/провера ће се одвијати унутар ограничења која садржи OM дотичне FTO/TRTO и OM оне RF где је то примењиво.

ДЦВ може за испитиваче да одреди минималне услове испод којих би се провера сматрала претешком, користећи следећу табелу.

Брзи преглед:

<ul style="list-style-type: none"> ● Приземни ветар ДЦВ одређује властити минимум
<ul style="list-style-type: none"> ● База облачности ДЦВ одређује властити минимум
<ul style="list-style-type: none"> ● Видљивост ДЦВ одређује властити минимум

Припрема за лет подразумева, да кандидат процени временске услове и да донесе одлуку да ли ће да изврши лет. Он треба да узме у обзир све деонице где ће да се спроводи провера. Испитивач процењује одлуку кандидата. Одлука, да се настави и када је временска прогноза испод прописаних минимума за завршетак лета, сматраће се као елемент за падање на испиту/провери.

Они елементи провере, који траже управљање искључиво по инструментима, ће се симулирати погодном опремом за симулирање ИМС.

Предострожност због могућег залеђивања мора стално да буде присутна кроз проверу спољне температуре и грејање карбуратора, где се то примењује. Кандидат мора да буде спреман да користи сву расположиву опрему на авиону/хеликоптеру. Уколико је присутно залеђивање, мора да се примени потребан поступак и опрема. Обука или припрема морају да обезбеде начин коришћења опреме против залеђивања авиона /хеликоптера, нарочито грејача пито цеви, грејача карбуратора, разлеђивања мотора/пропелера и нападних ивица узгонских површина. Авионом/хеликоптером не сме намерно да се лети у условима залеђивања ако је то у супротности са упутством о његовом коришћењу.

2.7 Брифинг пре лета**Наступ испитивача**

Успех кандидата у условима провере ће бити врло често умањен одређеним нивоом треме, међутим испитивач може то у много чему да исправи својим пријатељским и симпатичним наступом. Треба да се избегава било какво пожуривање за време брифинга и кандидата треба охрабривати да пита онолико колико жели на завршетку сваке секције. Јасна упутства без ужурбаности у тој фази неће само да умире кандидата, него ће такође да омогуће да се након полетања лет одвија текуће и без непотребног кашњења.

Конструкција брифинга

Брифинг пре лета може да буде као један, или више одвојених захтеваних елемената, како би кандидат имао максималну могућност да схвати шта се од њега очекује и да се за то спреми.

Садржај брифинга**ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 4**

Кандидату треба да се обезбеди време и средства да се припреми за проверу. Брифинг треба да садржи следеће:

- а. циљ лета
- б. провера дозволе, уколико је потребно
- ц. могућност кандидата да поставља питања
- д. оперативне процедуре које се примењују (нпр. ОМ)
- е. процена метеоролошке ситуације
- ф. радне могућности кандидата и испитивача
- г. циљ/задатак, који кандидат треба да схвати
- х. симулиране претпоставке метеоролошке ситуације (залеђивање, база облака)
- и. садржај вежбе која треба да се изврши
- ј. договорене брзине и параметри управљања (нпр. вертикалне брзине, нагиб)
- к. коришћење радиотелефоније
- л. међусобне улоге кандидата и испитивача (нпр. за време ванредне ситуације)
- м. административне процедуре (нпр. придржавање плана летења) у лету

ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 5

Обука испитивача треба да се базира на захтевима за одржавањем потребног нивоа комуникације са кандидатом. Кандидат за испитивача мора да провери следеће елементе:

- а. учешће испитивача у окружењу вишечлане посаде
- б. потреба да се пружају <кандидату> прецизне инструкције
- ц. одговорност за безбедно одвијање лета

- д. интервенција испитивача када је потребно
- е. употреба калоте/покривача
- ф. АТС комуникација и потреба за концизним, лако разумљивим објашњењем намера
- г. на време указати <кандидату> на наредне елементе (нпр. предстојећи go-around)
- х. кратке, чињеничне и ненаметљиве примедбе

2.8 Планирање и капацитети за кандидата

Испитивач ће обавити сваки испит/проверу на такав начин који ће бити у складу са смерницама које су прописале ваздухопловне власти и тако да је сваком кандидату дато адекватно време за испит, обично не више од једног сата.

Кандидату морају бити доступни потребни капацитети за планирање. Испитивач ће проверити да ли кандидат зна где су ресурси. За брифинг је потребно користити тиху собу тако да се планирање може завршити без прекидања и ометања.

Планирање ће се извршити без помоћи осталих студената или инструктора. Морају се прибавити актуелне АТС и метео информације. Потребно је да кандидат изврши све резервационе захтеве у адекватно време за лет.

План лета (flight log) треба да буде припремљен, а испитивач може да тражи копију. Он може да садржи ставке као што су:

- Рута (укључујући лет до планираног алтернативног аеродрома)
- Фреквенције за комуникациона и навигацијска средства (обратите пажњу да када је ова информација јасно исказана у планским документима, као што су карте које ће се користити, није неопходно исписивати ту информацију у план)
- Планиране нивое и висине
- Мерење (штоповање) времена, ЕТА податке
- MSA, безбедну висину или минималне нивое/висине
- Гориво (уз приказивање количине горива за непредвиђене околности и простора за упис преосталог горива на одређеним тачкама на путу)
- Простор за уписивање АТIS-а и АТС одобрења (клиренса) по хронолошком реду.

Рута може да захтева лет кроз простор који није ваздушни простор Класе Г и треба током планирања узети у разматрање сваку меру посебне предострожности.

Посада мора да изврши планирање и припрему уз примену материјала прихватљивих од Националних ваздухопловних власти. Компјутеризовани планови лета/навигације или прорачуни масе и баланса авиона/хеликоптера могу се користити током дозвољеног времена за планирање. Кандидат је апсолутно сам одговоран за целокупно планско прорачунавање.

Од кандидата ће се захтевати да изврше прорачун за обављање полетања и слетања за преовлађујуће услове, обично за најконкретнију писту очекивану на лету.

2.9 Вођења лета (Airmanship)

2.9.1 ДЕФИНИЦИЈА

Комплекс свих ресурса (знање, став и вештине) који омогућавају пилоту да безбедно управља авионом/хеликоптером уз обавезно поштовање правила и регулатива, без обзира на околности, како на земљи тако и у ваздуху. Људски ресурси укључују све остале групе које рутински раде са пилотом, а које су укључене у доношење одлука неопходних за безбедно обављање лета. Те групе могу да укључују, али нису само на њих ограничене, и диспечере, чланове кабинског особља, особље за одржавање и контролоре летења. Вођење лета није једини задатак већ низ надлежности које морају бити присутне у свим задацима, утеловљене у стандард практичног испита у целости онако како се примењују током практичног испита или провере стручности.

2.9.2 СПОСОБНОСТ ВОЂЕЊА ЛЕТА

Вођење лета може бити класирано у три разматране групе понашања:

1. ПРОЦЕСИ КОМУНИКАЦИЈЕ И ОДЛУКЕ
 - а. Постављање задатака (Брифинг)
 - б. Испитивање/Заступање/Изричитост
 - ц. Самокритика
 - д. Комуникација са расположивим људским ресурсима
 - е. Употреба листи провера (чек листи)
 - ф. Доношење одлуке

2. УСПОСТАВЉАЈЕ И ОДРЖАВАЊЕ КООПЕРАЦИЈЕ ТОКОМ ЛЕТА
 - а. Лидерство/Вештине за тимски рад
 - б. Међуљудски односи
3. УПРАВЉАЊЕ РАДНИМ ОПТЕРЕЧЕЊЕМ И СВЕСНОСТ СИТУАЦИЈЕ
 - а. Припрема/Планирање
 - б. Будност
 - ц. Расподела радног оптерећења
 - д. Избегавање ометања
 - е. Избегавање нежељених ситуација (н.пр. побуђена (wake) turbulenciја), неадекватно раздвајање између авиона/хеликоптера)

2.9.3 КАКО ИСПИТИВАЧ ПРОЦЕЊУЈЕ СПОСОБНОСТ ВОЂЕЊА ЛЕТА

Већина авионских удеса и инцидената настају услед лошег руковођења ресурсима од стране пилота. Само неки настају услед техничких кварова.

Оцене положио/пао на испиту засноване само на питањима ваздухопловног лидерства морају се пажљиво доносити јер оне могу бити сасвим субјективне природе. Није, међутим, практично дати потпуну листу тачака оцене лидерства, јер три „групе области“, горе описане, укључују ставке које кандидат може да заборави да изврши (нпр. да коригује радио комуникацију) док ће друге указати на његову способност да савлада садашње или услове лета који ће настати (нпр. лоше раздвајање у односу на други авион/хеликоптер или контрола ситуације у ваздушном простору). Стога је улога испитивача да посматра како кандидат управља ресурсима која су му на располагању да оствари безбедан и лет без непредвиђених догађаја. Испитивач мора бити уверен да је успешност лета била резултат доброг вођења лета, а не срећних околности.

Уколико кандидат покаже рану и доследну свест о ставкама при вођењу лета (нпр. непрестано проверава залеђивање на нивоу крстарења без услова који указују на залеђивање) испитивач може да дозволи кандидату да информише само о променама током остатка лета.

Од самих испитивача се захтева да увежбавају властиту способност вођења лета при спровођењу испита/провера, исто онако како се очекује од кандидата.

2.10 Систем Оцењивања

2.10.1 УПРАВЉАЊЕ ЛЕТОМ

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 27

Испитивач треба да води записник (план) лета и белешке о оцени током испита/провере као референцу за анализу (де-бриеф) после/током лета.

Записник треба саставити без убоуњивања или скретања пажње кандидата.

Комуникација током лета треба да се одвија само када је неопходно:

- кандидату саопштавати неопходан низ догађаја коришћењем концизних и лако разумљивих намера (нпр. оних које следе после одласка у други круг (го-ароунд))
- **АМС FCL 1.425/2.425 параграф 28:** Испитивач треба да буде флексибилан на могућност промена које настају у односу на брифинг пре лета и то због АТС инструкција или других околности које утичу на испит/проверу.
- **АМС FCL 1.425/2.425 параграф 29:** Тамо где настану промене у односу на планирани испит/проверу испитивач треба да буде задовољан зато што кандидат разуме и прихвата промене. У супротном, испит/проверу треба прекинути.
- **JAR FCL 1.170/2.170 параграф 6:** Уколико кандидат изабере да не настави испит/проверу из разлога које испитивач сматра неадекватним, кандидат ће поново отићи на целокупан практични испит. Ако је испит/провера прекинут/а из разлога које испитивач сматра адекватним, на додатном лету ће се проверити само оне незавршене ставке/секције.
- **АМС FCL 1.425/2.425 параграф 21 (последња реченица):** Испитивач треба да прекине испит/проверу само у циљу оцењивања кандидата, или из разлога безбедности.

Осим када испитивач мора да да смернице или опомене, кандидату треба дозволити да обавља лет без прекидања. Треба запамтити, међутим, да је испитивач одговоран за безбедно обављање лета и превенцију прекршаја.

2.10.2 ТОК ИСПИТА/ПРОВЕРЕ

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 13

Свака ставка из листе испита/провере треба да буде завршена и посебно оцењена. Распоред испита/провере, онако како је изнето на брифингу, испитивач не треба да мења у нормалним околностима.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 14

Гранична или спорна успешност неке ставке испита/провере не треба да утиче на оцену испитивача за било коју следећу ставку.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 15

Испитивач треба да утврди захтеве и ограничења код испита/провере са кандидатом током брифинга пре лета.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 16

Када се испит/провера заврши или прекине испитивач треба да са кандидатом обави анализу (de-briefing) и изнесе разлоге за неположена ставке/секције. У случају неположеног или прекинутог практичног испита или провере стручности испитивач треба да пружи одговарајући савет како би кандидату помогао за припрему поновног практичног испита/стручне провере.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 17

Сваки коментар на, или неслагање са проценом/оценом испита/провере коју је испитивач изнео током анализе испитивач ће унети у извештај о испиту/провери који ће испитивач потписати, а кандидат својим потписом потврдити.

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 21

Иако испит/провере показује одржавање толеранција (вредности дозвољених одступања параметара), од кандидата не треба очекивати да их одржава по сваку цену на рачун мирног и стабилног лета. Испитивач треба да толерише неизбежна одступања због турбуленције, АТС инструкција, итд.

ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 6

Испитивач / кандидат треба да погледа толеранције за испитни лет које су дате у JAR-FCL и Модулу 5 за одговарајући испит. Треба обратити пажњу на следеће тачке:

- а. питања упућена од стране 'кандидата'
- б. дати резултате испита или било које секције која није положена
- ц. изнети разлог за неуспех / падање

2.10.3 ПОНАВЉАЊЕ СТАВКИ

АМС FCL 1.425/2.425 параграф 31

У складу са дискреционим правом испитивача кандидат може да још једном понови било који маневар или процедуру испита/провере. Испитивач може да прекине испит/проверу у било којој фази уколико сматра да способност кандидата захтева поновни испит/поновну проверу у целости.

2.10.4 КРИТЕРИЈУМИ ЗА ПРОЛАЗНУ/НЕПРОЛАЗНУ ОЦЕНУ

Испитивач треба да провери JAR-FCL референце за критеријуме пролазне/непролазне оцене релевантне за испит који треба обавити. Генерално савет је:

За SPA: Кандидат треба да положи све секције практичног испита/провере стручности. Уколико не положи било коју ставку у некој секцији, ту секцију није положио. Непролазна оцена у више од једне секције захтева од кандидата да још једном полаже испит/проверу у целости. Сваки кандидат који није добио пролазну оцену само у једној секцији полагаће ту секцију још једном. Уколико добије непролазну оцену у било којој секцији током поновног испита/поновне провере, укључујући и оне секције које су положене током претходног покушаја, од кандидата ће се захтевати да поново полаже целокупан испит/проверу.

За MPA: Кандидат треба да положи све секције практичног испита/провере стручности. Уколико не положи више од пет (5) ставки од кандидата ће се захтевати да поново полаже целокупан испит/проверу. Сваки кандидат који не добије пролазну оцену на пет (5) или мање ставки поново ће полагати ставке на којима није добио пролазну оцену. Уколико добије непролазну оцену из било које ставке на поновном испиту/провери, укључујући и оне ставке које су положене током претходног покушаја, од кандидата ће се захтевати да поново полаже целокупну проверу/испит.

2.10.5 РЕЗУЛТАТ

Постоји неколико метода за вредновање способности кандидата. Националне власти могу да изаберу да користе ону методу коју желе. Овде ће бити размотрене две методе:

- а. Оцењивање**
- б. Објективно процењивање**

а) Оцењивање

Оцењивање је опција у неким формама испита/провера. Међутим, примена истог је предмет слободног избора.

Секција „Прихватљиво извођење“ која се односи на сваку вежбу дефинише критеријуме за оцењивање. Ови критеријуми не претпостављају неуобичајене околности. У обзир ће се узети неизбежна одступања у односу на публиковане критеријуме због временских услова, саобраћаја или других ситуација које су изнад разумне контроле кандидата. Да би се избегла потреба за компензовањем у таквим ситуацијама, испите треба обављати у нормалним условима када год је могуће.

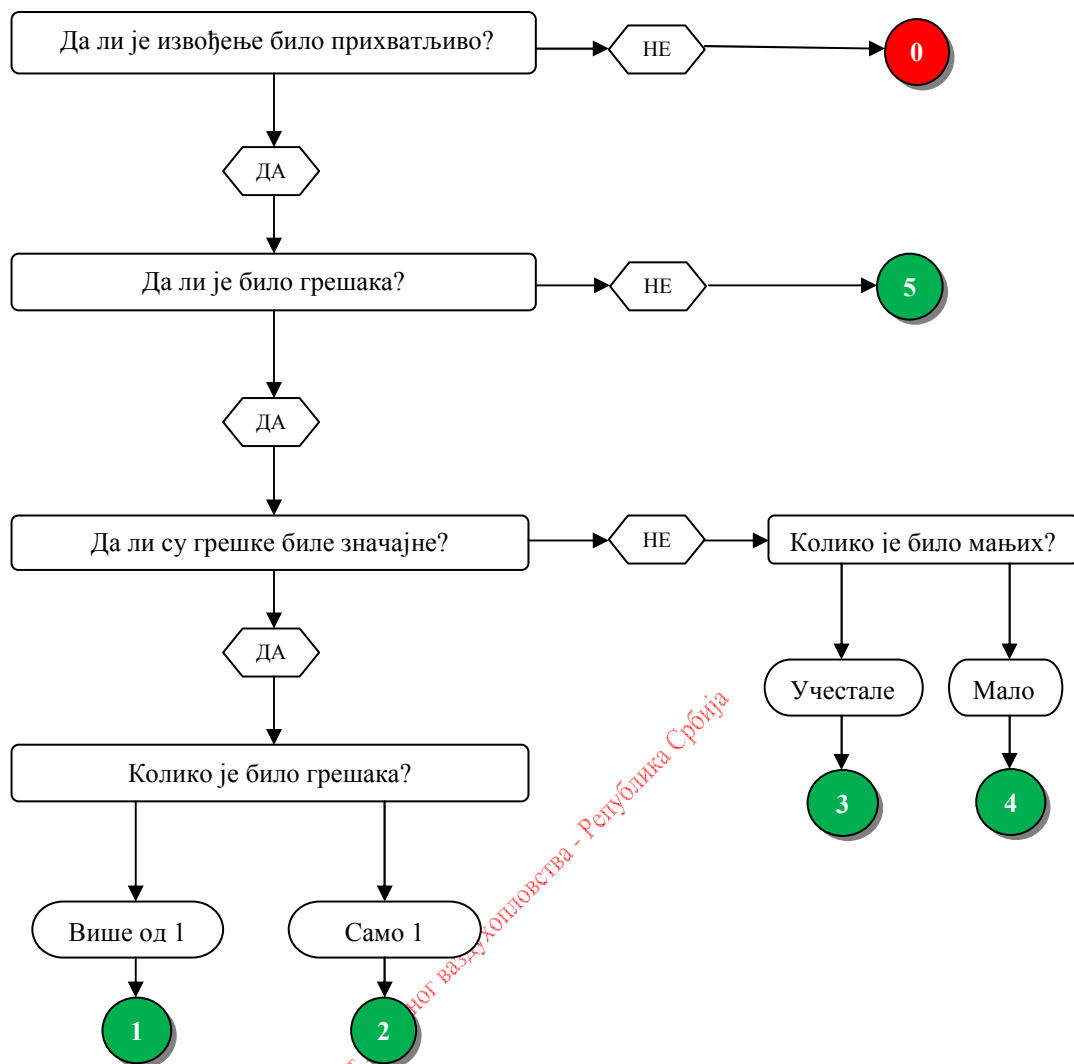
Оцена	Опис
5	Идеално извођење у постојећим условима. Предвиђа и лако се прилагођава променљивим или неуобичајеним ситуацијама током лета.
4	Циљ вежбе је безбедно постигнут са само неколико мањих одступања у односу на идеално. Извођење показује глатко-точно управљање авионом/хеликоптером.
3	Циљ вежбе је безбедно постигнут са фреквентним мањим али не значајним одступањима у односу на идеално.
2	Циљ вежбе је безбедно постигнут. Извођење не садржи више од једног значајног одступања у односу на идеално и може да садржи чешћа мања одступања у односу на идеално.
1	Циљ вежбе је безбедно постигнут али на груб начин. Извођење укључује више од једног значајног одступања у односу на идеално и указује на ниво вештине или знања који резултира извођење на граници прихватљивог.
0	Било шта од доле наведеног резултираће непролазном оценом: <ul style="list-style-type: none"> • Циљ вежбе није постигнут. • Недовољан ниво знања да гарантује безбедност. • Циљ вежбе је остварен али на рачун небезбедног вођења лета и/или погрешног управљања авионом. • Опасно управљање авионом/хеликоптером које захтева асистенцију испитивача. • Толеранције, које су прописане у стандардима испитног лета су прекорачене.

Неопходно је унети писане примедбе када се додељује оцена 2 или мање за вежбу на испитном лету. Примедбе морају бити јасне и концизне, а када се вежба оцењује следећим оценама:

Оцена 1 или 2 одражава значајно/значајна одступања од Прихватљиве перформансе за вежбу која је дефинисана у одговарајућим стандардима тест-лета; или 0 одражава одговарајућу ставку или ставке које резултирају давањем непролазне оцене као што је наведено у секцији за Скалу оцењивања утврђених Стандарда испитног лета.

За време испитног лета понекад је тешко писати јасне и концизне примедбе. Испитивачима се препоручује да користе белешке сачињене током испитног лета а за писање коначног примерка Извештаја о испитном лету. Ово пружа прилику испитивачу да користи референце о одговарајућим стандардима испитног лета док исписује коначне примедбе.

Доле приказан дијаграм помоћи ће испитивачу да прати логичан низ корака да би дошао до оцене када вреднује перформансу одређене ставке на испитном лету кандидата. Поласком с врха дијаграма и разумним разматрањем и давањем одговора на свако питање у низу могуће је доћи до оцене коју треба дати. Прецизно оцењивање ће у потпуности зависити од тога колико испитивач познаје захтеве у оквиру Прихватљиве перформансе за сваку вежбу на испитном лету и колико познаје Скалу оцењивања.



б) Објективно процењивање

Задовољавајуће извођење

Способност кандидата да безбедно обави тражене задатке заснована је на:

- Обављању задатака који су набројани у Приручнику за испитиваче за издавање дозволе или овлашћења (ратинг) у оквиру одобрених стандарда

Приказаном управљању авионом/хеликоптером и летом са успешним резултатом у сваком задатку чије извршавање ниједном није изазвало озбиљну сумњу

Демонстрирању здравог расуђивања и руковођења посадом и на компетентности једночлане посаде (single-pilot competence) уколико је авион/хеликоптер сертификован као тип за управљање од стране једног пилота.

Незадовољавајуће извођење

Непрестано прекорачење релевантних толеранција исказаних у Модулу 5, или неуспех да се предузме брза реакција када су толеранције прекорачене, указује на незадовољавајуће извођење. Толеранције представљају извођење, које се очекује у добрим условима за летење. Свака радња, или недостатак исте од стране кандидата где је неопходна корективна интервенција испитивача ради безбедног лета, биће дисквалификујућа.

Уколико поновљена ставка није сасвим задовољавајућа испитивач ће је сматрати незадовољавајућом.

Резултат

Испитивач ће применити један од следећих термина оцењивања:

Брз преглед: АВИОН

Препорука	Испитивач ће да провери JAR-FCL референце (упутства) за критеријуме пролазности/непролазности, који се односе на испит који ће се обавити. Општи савет је:
Пролазност	Кандидат ће положити све секције практичног испита или провере стручности
Делимична пролазност	За SPA: Уколико било која од ставки у некој секцији није положена та секција се сматра неположеном. Сваки кандидат који не положи само једну секцију поново ће полагати секцију коју није положио. Кандидат који поново полаже неположену секцију, плус полазну секцију, често завршава са парцијалном пролазношћу. Уколико било коју од ове две секције не прође у другом покушају резултат испита је непролазна оцена. За МРА: Сваки кандидат који не положи 5 или мање ставки поново ће полагати неположене ставке
Непролазност	За SPA: Уколико било која од ставки из неке секције није положена та секција се сматра неположеном. Непролазна оцена у више од једне секције захтева од кандидата да поново полаже целокупан испит/проверу. Непролазна оцена у било којој секцији поновног испита/поновне провере укључујући и оне секције које су положене у претходном покушају захтева од кандидата да поново полаже целокупан испит/проверу. За МРА: Кандидат ће положити све секције практичног испита/провере стручности. Непролазна оцена у више од пет ставки захтеваће од кандидата да поново полаже испит/проверу. Непролазна оцена у било којој ставки поновног испита/провере укључујући и оне ставке које су положене у претходном покушају захтева од кандидата да поново полаже проверу/испит. АМС FCL 1.425 ПАРАГРАФ 21 под условом да било шта од следећег подразумева: а. да су толеранције испитног -лета прекорачене након што је испитивач дао одговарајуће олакшице на турбуленцију или АТС инструкције; б. да циљ испита/провере није испуњен; ц. да је циљ вежбе испуњен али на рачун небезбедног лета, кршења правила или регулативе, лошег вођења лета или грубог управљања; д. да није показан прихватљив ниво знања; е. да није показан прихватљив ниво управљања летом; или ф. неопходну интервенцију испитивача или „safety“ пилота у интересу безбедности.
Прекинути испити	Уколико кандидат одлучи да не настави испит/проверу из разлога које испитивач сматра неадекватним кандидат ће поново полагати практичан испит у целости. Уколико је испит/провера прекинут из разлога које испитивач сматра адекватним само оне незавршене ставке/секције ће бити тестиране током додатног лета.

Брз преглед: ХЕЛИКОПТЕР

Препорука	Испитивач ће да провери JAR-FCL референце за критеријуме пролазности/непролазности релевантне за испит који ће се обавити. Генерално савет је:
Пролазност	Под условом да кандидат демонстрира тражени ниво знања, вештину/стручност и, где је могуће, остаје у оквиру толеранција испитног лета за дозволу или квалификацију (ратинг).
Парцијална пролазност	Парцијална пролазност није увек опција на испиту/провери. Међутим, када се може применити она се користи да означи да је само једна секција испитног профила оцењена као непролазна. Кандидат који поново полаже само ту неположену секцију, плус секцију одласка, често завршава са парцијалном пролазношћу. Уколико било коју од ове две секције не прође у другом покушају резултат испита је непролазна оцена.
Непролазност	Додатак 1 на JAR-FCL 2.425 параграф 21 б. „Непролазна оцена“ под условом да било шта од следећег подразумева: а. да су толеранције испитног лета прекорачене након што је испитивач дао одговарајућу дозволу због турбуленције или АТС инструкција; б. да циљ испита/провере није испуњен; ц. да је циљ вежбе испуњен али на рачун небезбедног лета, кршења правила или регулативе, лошег вођења ваздухоплова или грубог управљања; д. да није показан прихватљив ниво знања; е. да није показан прихватљив ниво управљања; или ф. неопходну интервенцију испитивача или дежурног пилота (safety pilot) у интересу безбедности.
Прекинути испити	Уколико кандидат одлучи да не настави испит/проверу из разлога које Испитивач сматра неадекватним кандидат ће поново полагати практични испит у целости. Уколико је испит/провера прекинут из разлога које испитивач сматра адекватним само незавршене ставке/секције ће бити тестиране током додатног лета.

2.11 Анализа после лета

Процедуре после лета ће захтевати тачну оцену лета и саопштавање резултата кандидату. Испитивач мора да:

- има онолико времена колико је неопходно за поштено, непристрасно и коректно оцењивање испита/провере
- изнесе јасну одлуку о резултату испита/провере са детаљно прецизираним разлогом за сваку неположу ставку указујући на сваки пропуст и то уз пријатељски али чврст став
- тамо где постојећа оцена није пролазна изнесе кандидату импликације његовог резултата
- упути кандидата у административну процедуру због његовог резултата

Тек након завршеног лета и процедуре испитивач може да да савет који се односи на било који аспект лета.

ИЕМ FCL 1.425/2.425 параграф 7 (модификован)

Може се дискутовати о следећим тачкама:

- а. саветовати кандидата како да избегне или коригује грешке
- б. поменути сваку забележену примедбу
- ц. дати сваки савет за који се сматра да може да помогне

2.12 Жалбе и притужбе

Ако кандидат у било ком тренутку током или после испита изрази жалбу озбиљне природе на рачун обављања свог испита/провере, испитивач не треба да се упушта у дискусију са кандидатом. Жалбе или притужбе ће се процесуирати у складу са регулативама националних ваздухопловних власти.

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

3 МОДУЛ 3 – СТАНДАРДИ ЗА ТЕСТИРАЊЕ У ЛЕТУ – АВИОН

Табеле у овом модулу пружају практично упутство за критеријуме које испитивач треба да размотри када оцењује сваку ставку JAR-FCL практичних испита и провера стручности за авион/хеликоптер. Табелу треба примењивати у заједно са одговарајућим програмом испита JAR-FCL 1.

УВОДНЕ НАПОМЕНЕ

Примењујући референтни систем од 7 Фаза лета, табела Модула 3 описује захтеване стандарде способности за сваку ставку испита или провере наведене у JAR-FCL 1.

Називи фаза лета су:

1. ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА
 2. ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК
 3. ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ
 4. ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ (ENROUTE)
 5. АБНОРМАЛНЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ
 6. ПРОЦЕДУРЕ ИНСТРУМЕНТАЛНОГ ЛЕТЕЊА
 7. ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ
 8. ЛЕТЕЊЕ НОЋУ
- (Примењује се на све фазе лета)

Табела је подељена у 4 колоне на следећи начин:

ФАЗА ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
Назив оцењене ставке из JAR-FCL плана			
Ово поље описује оно што испитивач треба да утврди.	Ово поље описује критеријуме способности кандидата да демонстрира знање и вештине у руковању системима и управљању авионом.	Ово поље описује критеријуме способности за поступање по процедурама, оперативним приручницима (ОМ), АТС дозволама, публикованим процедурама и чеклистама	Ово поље описује критеријуме способности сажетих у Вођењу лета, CRM, доношењу одлука, критеријуме за будност, за отклањање претње и грешке, итд.
Опште			
У највећем броју фаза лета постоје способности које се односе на групу маневара, нпр. заокрете или чак на целу фазу. Да би се избегло понављање, опште способности су груписане у ставке у заглављу под називом „Опште“. Испитивачи морају да поштују критеријуме из заглавља „Опште“ као и критеријуме за специфичне ставке које се оцењују, нпр. „Заокрети – Опште“ плус „Оштри заокрети“ као специфична ставка. Вишеструко уоквирена поља на почетку и крају групе идентификују групу.			

НАПОМЕНА: Понекада је могуће сместити способност у било коју од 2 колоне зато што физичке вештине, знање итд. не могу увек бити јасно раздвојени; ово није значајно за оцењивање. Намера је да се помогне испитивачу да утврди које су то тражене способности за задовољавајуће обављање ставке испита и да му помогне да утврди зашто кандидат може да не добије пролазну оцену на некој ставци.

Вођење лета. Неколико ставки програма испита захтева оцењивање **Вођења лета**. Генерално а посебно за SPA испите, ова реч покрива нетехничке области способности. **Вођење лета** је комплекс свих ресурса који омогућавају пилоту да безбедно управља ваздухопловом у складу са правилима и регулативама и добром ваздухопловном праксом без обзира на околности, било на земљи или у ваздуху. Није практично дати целокупну листу аспеката али ипак нетехничка колона покушава да опише што је могуће више ових ставки. Грешке у овој области не треба да буду разлог за непролазну оцену уколико задовољавајуће испуњавање Циља или безбедност лета нису угрожени. Улога је испитивача да посматра како кандидат управља њему доступним ресурсима за испуњавање безбедног и лета без непредвиђених околности. Уколико кандидат покаже рану и доследну свест о ставкама при вођењу лета (нпр. понавља проверавање залеђивања током крстарења изван услова залеђивања) испитивач може да дозволи кандидату да информише само о променама током остатка лета. Од испитивача се захтева да примењује одговарајуће нетехничке способности у Вођењу лета при спровођењу испита/провера исто онако како се очекује од кандидата.

3.1 ПРОЦЕДУРЕ пре лета			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.1.1 Дозволе			
Утврдити да кандидат објасни елементе који се односе на стицање дозволе.		<ul style="list-style-type: none"> • Права и ограничења пилотске дозволе. • Класа лекарског уверења важност, и како га обновити. • Пилотска књижица налета 	
3.1.2 Летачка документа			
Утврдити да кандидат познаје елементе припреме лета, и то:		<ul style="list-style-type: none"> • Уверење о половидбености и регистрацији. • Оперативна ограничења, натписне плочице и ознаке на инструментима. • Подаци о маси и центражи и списак опреме. • Упутства о модификацијама, извештаји о њиховом испуњењу, програми одржавања и одговарајући извештаји • НОТАМИ 	
3.1.3 Информације о временским условима			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о елементима ваздухопловне метеорологије и то прибављањем, читањем и анализирањем применљивих ставки као што су -		<ul style="list-style-type: none"> • Извештаји о временским условима и прогнозе. • Пилотски и радарски извештаји. • Анализа приземних карата. • Кратак преглед радарских мапа. • Прогноза значајног времена. • Ветрови и температуре у ваздуху. • Карте висина залеђивања • Мапе стабилности. • Карте потенцијалних интензивних временских појава. • Табеле и графикони конверзије. • SIGMET, ATIS и VOLMET извештаји. • Коректно анализира прикупљене информације о временским условима на предложеној рути и аеродрому дестинације и утврђује да ли је неопходан аеродром алтернатије и, уколико јесте неопходан, да ли изабрани аеродром алтернатије испуњава неопходну регулативу. Доноси компетентну одлуку „летимо/не летимо“ засновану надоступним информацијама о временским условима. • Извршава одговарајућу чеклисту 	

ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.1.4 Систем националног ваздушног простора			
Утврдити да кандидат показује знање и да објасни елементе система националног ваздушног простора:		<ul style="list-style-type: none"> • Основни VFR минимуми – за све класе ваздушног простора. Класе ваздушног простора – њихове границе и IFR/VFR спецификације за: <ul style="list-style-type: none"> ○ Класу А. ○ Класу Б. ○ Класу Ц. ○ Класу Д. ○ Класу Е. ○ Класу Ф. ○ Класу Г. Ваздушни простор за специјалне намене и друге зоне ваздушног простора.	
3.1.5 Припремање плана лета			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о елементима излагањем о претходно планираном лету онако како му је наложио испитивач (претходно планирање је одлука испитивача). Испитивач мора да омогући да кандидат:		<ul style="list-style-type: none"> • Показује адекватно знање о перформансама авиона путем прорачуна предвиђеног времена на руте и укупне потребне количине горива, што базира на следећим елементима: • Регулисање снаге. • Оперативна висина или ниво лета. • Ветар. • Потребне резервне количине горива . • Бира и коректно интерпретира важеће и применљиве рутне карте, мапе, SID (standard instrument departure), STAR (standard terminal arrival), и карте за инструментално прилажење, за планирани лет. • Прибавља и коректно тумачи NOTAM информације. • Утврђује да је прорачунати лет у складу са могућностима авиона и оперативним ограничењима. • Завршава и подноси план лета на начин који тачно одражава услове предложеног лета. 	

ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.1.6 Израчунавање масе и центраже			
Утврдити да кандидат:	<ul style="list-style-type: none"> Израчунава положај центра тежишта за одређено оптерећење (како је одредио испитивач) укључујући додавање, одузимање или измештање терета. Утврђује да је прорачунати центар тежишта у предњим или задњим прописаним границама и да је дебаланс горива у дозвољеним границама за полетање и слетање. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира добро планирање и познавање процедура код примењивања оперативних фактора који утичу на перформансе авиона. 	
3.1.7 Прорачун перформанси			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање из перформанси и ограничења укључујући:	<ul style="list-style-type: none"> Потпуно знање о негативним ефектима прекорачења било ког ограничења. Стручно коришћење (за одређен авион) карти, табела, графикона, за прорачун перформанси или других података у вези са ставкама као што су: <ul style="list-style-type: none"> Accelerate-stop distance. Accelerate-go distance. Перформансе полетања –са свим моторима, и са једним или више отказаним . Перформансе пењања укључујући перформансе пењања по сегментима; са свим моторима у раду – са једним или више отказаним, и са другим кваровима мотора, који могу бити у полетању. Плафон лета – са свим моторима и отказаним мотором / моторима укључујући и Drift down, ако се примењује. Перформансе у крстарењу. Потрошња горива, долет и трајање лета. Перформансе у понирању. Продужавање због неуспелог слетања. Оперативни фактори који утичу на перформансе авиона. Остали елементи перформанси који се односе на авион на испитном лету. Описивање (у складу са авионом) примењених брзина лета током специфичних фаза лета. Описивање утицаја метеоролошких услова на перформансе и уношење ових фактора на специфичну карту, табелу, графикон и друге прорачуне перформанси. 		

ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.1.8 Познавање теорије			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање дотичног авиона, његове системе и компоненте, његове нормалне, абнормалне и процедуре у ванредним ситуацијама, као и да користи тачну терминологију када је реч о следећим ставкама:</p> <p>НАПОМЕНА: Кандидати морају да покажу адекватно знање из садржаја Пилотског оперативног приручника или AFM у вези са наведеним системима и компонентама, MEL (Minimum Equipment List) уколико је то подесно; као и Оперативне спецификације, ако се могу применити</p>	<p>Очекује се да испитивач постави кандидату изабрана питања са следеће листе.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Индикација положаја стајног трапа, кочнице, антискрид, гуме, управљање носним точком и амортизери. • Мотор – команде и индикације, усисни систем, карбуратор и убризгавање горива, турбо-пуњење, хлађење, детекција/заштита од пожара, тачке вешања, ротори турбине, компресори, одлеђивање, спречавање залеђивања и друге одговарајуће компоненте. • Елисе – типови, управљање, федеровање и враћање на мали корак, аутоматско федеровање, детекција негативног торка, синхронизација и синхрофазирање. • Систем за гориво – капацитет, дренаже, пумпе; управљање; индикатори; унакрсно напајање; претакање, избацивање горива, врста горива, боја и адитиви, процедуре пуњења и пражњења горива, и његове замене, уколико су могуће. • Уљни систем – капацитет, врста, количина и индикатори. • Хидраулички систем - капацитет, пумпе, притисак, резервоари, врсте уља и регулатори. • Електрични систем – алтернатори, генератори, акумулатор, аутоматски осигурач и заштитни уређаји, контроле, индикатори, и спољни (GPU) и помоћни (APU) извори снаге и номинална снага. • Пилотска/путничка кабина – грејање, хлађење, вентилација, кисеоник, пресуризација, управљање, индикатори и регулатори. • Авионика и комуникације – аутопилот, командни навигационо-пилотажни уређај (FD), EFIS (Electronic Flight Indicating Systems), FMS (Flight Management System(s)), радар, INS (инерцијални навигацијски систем), GPS (Global Positioning System); VOR, NDB, ILS/MLS, RNAV системи и компоненте, индикатори, транспондери, ELT (локатор у ванредним ситуацијама), TCAS (систем за упозорење и избегавање судара авиона), EGPWS (систем за упозорење и избегавање удара у терен) • Заштита од залеђивања – спречавање залеђивања, одлеђивање, заштита фитостатичке инсталације, елиса, ветробрана, крилних и репних површина. • Опрема за посаду и путнике – кисеонички систем, опрема за преживљавање, излази у ванредним ситуацијама, процедуре евакуације и дужности посаде, брзо-стављајуће маске, за посаду и путнике. • Команде лета – крилца, кормила висине, кормило правца, вертикални завршци крила, тримери, стабилизатор, закрилца, спојлери, и преткрилца и системи тримовања. • Пито-статички систем са пратећим инструментима и извором напајања за инструменте лета. 		

ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.1.9 Преглед авиона и опреме			
<p>Утврдити да кандидат показује знање о следећим елементима:</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> Уколико је као члан посаде неопходан инжењер-летач на одређеном типу авиона, може се одустати од стварног визуелног прегледа. Он се може заменити одобравањем примене илустративних средстава која реалистично приказују локацију и детаљ ставке која је предмет прегледа. У авионима у којима је неопходно присуство инжењера-летача, кандидат мора да покаже адекватно знање о његовој улози ради безбедног обављања лета уколико се исти разболи или је онеспособљен током лета.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Неопходним инструментима и опреми за дневни VFR. (ноћни ако се може применити) • Процедурама и ограничењима за летење са неисправним инструментима. • Показује адекватно знање о процедурама претполетног прегледа укључујући: <ul style="list-style-type: none"> ○ Сврху прегледа ставке које морају бити проверене. ○ Како детектовати могуће кварове. ○ Предузети корективну радњу. ○ Процес прибављања MEL која укључује и изјаву одобрења. ○ Када би била неопходна специјална дозвола за лет. ○ Процедуре за прибављање специјалне дозволе за лет. • Показује адекватно знање о оперативном статусу авиона тако што ће указати на и објаснити места од посебне важности у релевантним документима као што су: <ul style="list-style-type: none"> ○ Уверење о пловидбености ваздухоплова и регистрацији. ○ Оперативна ограничења, приручници и упутства. ○ Подаци о маси и центражи. ○ Захтеви за одржавање, провере и одговарајуће белешке које се могу применити за задати лет или задатак; као и одржавање које може да обави пилот. • Примењује листе провера(чеклисте) за спољни и унутрашњи преглед авиона. • Утврђује, да је авион безбедан за лет наглашавајући (ако је потребно)потребу да погледа и објасни сврху поставки као што су: <ul style="list-style-type: none"> ○ Мотор, укључујући управљачке команде и индикаторе. ○ Количина горива, врста, тип, заштита од контаминације и сервисне процедуре. ○ Количина уља, врста и тип. ○ Количина хидрауличне течности, врста, тип и сервисне процедуре. ○ Количина кисеоника, притисци, сервисне процедуре и пратећи системи и опрема за посаду и путнике. ○ Труп, стајни трап, пловци, кочнице и систем управљања на земљи. ○ Стање гума, надуваност и правилна монтажа где може да се примени. ○ Системи за детекцију/заштиту од пожара ради правилног рада, сервисирање, индикације притиска и испражњености. ○ Притисци и сервисирање пнеуматског система. ○ Земаљски системи за исправно сервисирање и рад. ○ (Резервисано) 	

ПРОЦЕДУРЕ ПРЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Систем команди лета укључујући тримере, спојлере и нападне/излазне ивице. ○ Системи за заштиту од залеђивања и одлеђивање, сервисирање и рад. ● Координира са земаљским особљем и обезбеђује одговарајућу дозволу пре него што покрене било који уређај као што су врата, отвор или површине команди лета. ● Поштује одредбе одговарајућих Оперативних процедура, ако је то примењиво, онако како се оне односе на одређени авион и његову експлоатацију. ● Демонстрира исправан рад свих система на авиону уколико је примењиво. ● Бележи све неисправности, одлучује да ли је авион у пловидбеном стању и безбедан за лет, или предузима одговарајуће корективне радње. ● Проверава простора око авиона због опасности по безбедност авиона и особља ● Коректно информише путнике и даје посади упутства пред полазак ● Изводи све ставке до процедуре стартовања систематским праћењем тачака са листе провере. 	
3.1.10 Покретање мотора			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о исправним процедурама за покретање мотора укључујући:		<ul style="list-style-type: none"> ● Коришћење авионског помоћног извора енергије (APU) или спољашњег извора енергије (GPU и/или ASU). ● Покретање у различитим атмосферским условима, нормалним и абнормалним стартним ограничењима, као и одговарајући поступак у случају квара. ● Поштовање безбедносних процедура на земљи током фаза пред-покретања, покретања и после-покретања. ● Ангажовање одговарајућег земаљског особља током процедура покретања. ● Све ставке у оквиру процедура покретања, и то систематским праћењем ставки чеклисте за фазе пред-покретања, покретања и после-покретања. ● Показује здраво расуђивање и исправне оперативне поступке у оним случајевима када специфичне инструкције или ставке чеклисте нису публиковане ● Завршава одговарајућу чеклисту. 	

3.2 ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК (полетање)			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.2.1 Рулање			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама за безбедно рулање:	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира стручност држањем тачне и позитивне контроле над авионом. Одржава исправан размак у односу на други авион, препреке и особе. 	<ul style="list-style-type: none"> Показује адекватно знање о процедурама за безбедно рулање (за дотични авион укључујући „Push-back“ или кретање уназад сопственом снагом, ако је примењиво Звршава проверз ставки по чеклисти и обавља препоручене процедуре. Извршава упутства АТС (или испитивача који симулира АТС). Препознаје линије чекања (холдинг) пре PSS, критичне зоне за локалајзер и глајд, и друге контролне ознаке на земљи и светлосну сигнализацију. 	<ul style="list-style-type: none"> Константно задржава будност и показује опрезност за време рулања. Демонстрира правилну координацију са посадом (МРА) Одржава правилан распоред пажње у кокпиту и изван њега. Прибавља одговарајућу дозволу пре преласка преко активних pista или уласка на исте.
3.2.2 Пре полетања			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама и радњама пре полетања:	<ul style="list-style-type: none"> Уверава се да сви системи нормално функционишу пре почетка, током обављања и након завршетка провера које се врше према одобреној чеклисти. Утврђује да је конфигурација авиона спремна за полетање. 	<ul style="list-style-type: none"> Показује адекватно знање предполетним проверама тако што ће изнети разлог за проверу истакнутих ставки из чеклисте и објаснити како да препозна могуће кварове. Објашњава, како то испитивач може да захтева, све нормалне и неуобичајене оперативне карактеристике система или ограничења и корективну радњу за специфичан квар. Утврђује полетне перформансе авиона узимајући у обзир такве факторе као што су ветар, висина по густини, тежина, температура, барометарска висина и стање и дужину piste. Звршава одговарајућу чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> Одржава правилан распоред пажње у кокпиту и изван њега.. Утврђује да ли је авион безбедан за намеравани лет или захтева теге техничког одржавања. Утврђује да ли је извршен тачан брифинг посаде и путника Утврђује или потврђује да су посада и путници правилно обезбеђени за полетање. Прибавља одговарајућу дозволу за полетање употребом стандардне R/T фразеологије Опажа све услове на земљи, препреке или друге опасности које би могле да ометају полетање.

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК (ПОЛЕТАЊЕ)			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.2.3 Полетање (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о фазама полетања и пењања у нормалним условима укључујући (у складу са авионом) брзину, конфигурацију и процедуре у ванредним/абнормалним условима.	<ul style="list-style-type: none"> • Изравнава авион у односу на осу (средишњу линију) писте. • Правилна употреба команди лета за одржавање правца до, и у току узлета. • Исправно подешава снагу за полетање. • Командама лета постиже жељени уздужни положај (Pitch) при унапред одређеној брзини у циљу постизања жељених перформанси. • Одржава одговарајући положај пењања.(Pitch) • Извршава или захтева и проверава успешно увлачење стајног трапа и закрилаца, подешавање снаге и других радњи које се захтевају од пилота при одређеној брзини у оквиру толеранција утврђених у Пилотском приручнику за управљање или AFM-у. • Подешава команде мотора како се препоручује у одобреном упутству у постојећим условима. • Постиге одговарајућу брзину и брзину за сегменте пењања. • Држи задани курс. 	<ul style="list-style-type: none"> • Проверава и исправно примењује корекције за постојећу компоненту ветра у полетању. • Завршава потребне провере пре почетка полетања с циљем да провери очекиване параметре (снагу) мотора. Изводи све неопходне предполетене провере. • Прати команде мотора, подешавања и инструменте током полетања како би се уверио, да су постигнути унапред предвиђени параметри. • Користи прописане процедуре за смањење буке и избегавање побуђене турбуленције. • Завршава одговарајући брифинг и чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> • Исправна координација посаде у складу са типом операције (МРА). • Исправно процењује убрзање авиона приликом полетања. • Исправно процењује опасности при полетању и пењању посебно оне које се односе на препреке.
3.2.4 Инструментално полетање			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о полетању по инструментима у инструменталним или симулираним метеоролошким условима до или пре достизања висине 100' (30м) изнад земље:	<ul style="list-style-type: none"> • Подешава одговарајуће радио/навигационе инструменте на жељена подешавања пре почетка полетања. • Глатко и тачно прелази са визуелних метеоролошких услова на стварне или симулиране услове по инструментима. 	<ul style="list-style-type: none"> • Завршава одговарајуће ставке чеклисте с циљем да утврди, да системи авиона за инструментално полетање правилно функционишу. • Поступа у складу са АТС дозволама и инструкцијама које даје АТС (или испитивач који симулира АТС). 	<ul style="list-style-type: none"> • Узима у обзир, пре него што отпочне полетање, оперативне факторе који могу да утичу на маневар као што су , на пример, Систем блокирања појединих упозорења на отказе током полетања (Takeoff Warning Inhibit System) или друге карактеристике авиона, дужина писте, стање писте, ветар, побуђена турбуленција или други сродни фактори који могу негативно да утичу на безбедност.

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК (ПОЛЕТАЊЕ)			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.2.5 Полетање са бочним ветром види полетање (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о техникама полетања и пењања са бочним ветром:</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> Уколико не постоје услови са бочним ветром примена одговарајућих техника може се усмено проверити.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Поставља правилну конфигурацију за полетање са бочним ветром и адекватно подешава неопходну брзину Правилна употреба команди лета у условима бочног ветра за одржавање путање осом PSS, пре и за време узлетања. Безбедно и меко ротира и прелази у пењање одржавајући продужену осу писте. 	<ul style="list-style-type: none"> Обезбеђује лет у оквирима структурног ограничења ваздухоплова онако како је утврђено у Пилотском приручнику за управљање / AFM-у и Упутству за лет, ако је примењиво. 	<ul style="list-style-type: none"> Исправно процењује компоненту бочног ветра.
3.2.6 Полетања са кратких стаза види полетање (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о полетању са кратких стаза као и о почетном пењању:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Поставља исправну конфигурацију за полетање са кратке стазе и подешава одговарајуће брзине. Рула до позиције за полетање тако да омогући максимално коришћење расположиве стазе и поставља се у осу писте. Ротира на препорученој брзини одлепљује се и убрзава до препоручене брзине над препреком или VX. Постиже уздужни положај(Pitch) за постизање препоручене брзине над препреком или VX и одржава ту брзину до преласка преко препреке или док авион не достигне висину од 50 стопа (15 метара) изнад терена, шта год је веће. Након преласка преко препреке, убрзава и одржава најбољу брзину пењања или VY, Одржава снагу полетања до безбедне маневарске висине. Одржава правац и одговарајућу корекцију заноса ветра током целе фазе полетања и пењања. 	<ul style="list-style-type: none"> Одређује максималне перформансе, конфигурацију, снагу и брзину у складу са Упутством за лет(OM) или AFM-ом. 	
3.2.7 Полетање са максималном тежином види полетање (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује знање о елементима полетања и пењања при полетању са максималном тежином/масом</p>	<ul style="list-style-type: none"> Поставља исправну конфигурацију за полетање са максималном тежином и подешава одговарајуће брзине. Поставља авион на средину и сам почетак PSS. Постиже уздужни положај(Pitch) за постизање препоручене брзине над препреком или VX и одржава ту брзину до преласка преко препреке или док авион не достигне висину од 50 стопа (15 метара) изнад терена, шта год је веће. Успоставља тачну путању за надвишавање препрека током пењања 	<p>Одређује максималне перформансе, конфигурацију, снагу и брзину у складу са Упутством за лет(OM) или AFM-ом.</p>	

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК (ОДЛАЗАК СА АЕРОДРОМА)			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.2.8 АТС одобрења			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о елементима који се односе на АТС одобрења и одговорности пилота / контролора, укључујући торањску рутну контролу и одобрење.</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> АТС одобрење може да буде стварно или симулирано АТС одобрење заснована на плану лета.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Поставља одговарајуће комуникационе и навигационе фреквенције и кодове транспондера у складу са АТС одобрењем. 	<ul style="list-style-type: none"> Утврђује могућност да се поступи у складу са АТС одобрењем. Користи стандардну фразеологију када узвраћа одобрење. 	<ul style="list-style-type: none"> Правилно и правовремено понавља АТС одобрење онако како је издато. Исправно интерпретира примљено АТС одобрење и, када је неопходно, захтева појашњење, потврду или промену. Исправно и на време узвраћа АТС одобрење онаквим редом, каквим је примљено.
3.2.9 IFR/VFR одласци			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о одлазним VFR или IFR процедурама:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Правилно користи инструменте, командни навигационо-пилотажни уређај (FD), аутопилот, навигациону и комуникацијску опрему која се користи за извођење процедуре. Правовремено хвата све задане путне углове, радијале и магнетне смерове (QDM/QDR) који одговарају процедури, рути, АТС одобрењу или како диктира испитивач. Држи одговарајућу брзину кретања кроз ваздух, висину и правац. 	<ul style="list-style-type: none"> Користи актуелне и одговарајуће навигационе публикације за намеравани лет. Обавља ставке авионске чеклисте које су у складу са одласком. Успоставља комуникацију са АТС користећи одговарајућу фразеологију. Правовремено поступа у складу са АТС одобрењима, инструкцијама и ограничењима. Показује адекватно знање о процедурама у случају губитка двосмерне радиовезе. Придржава се ограничења брзине које прописују АТС, Пилотски приручник за летење(FOM), AFM, и испитивач. Поступа у складу са одредбама за профил пењања, SID-ом, и другим процедурама за одлазак, онако како је предвиђено. Правилно подешава висиномере, у складу са прописима, оперативним процедурама и АТС захтевима. Завршава одговарајућу чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> Исправно интерпретира примљено АТС одобрење и, када је то неопходно, захтева појашњење, потврду или промену. Показује опрез за надвишавање терена, оријентацију, правилан распоред пажње и одговарајуће планирање. Проверава да је извршен коректан брифинг посаде и путника. Сарађује са осталим члановима посаде у циљу исправног рада ваздухопловних система током одласка. (MPA) Демонстрира оријентацију, распоред пажње и одговарајуће планирање. У VMC демонстрира адекватно осматрање ваздушног простора ради избегавања осталих чиниоца у саобраћају.

3.3 ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.3.1 Нормално функционисање свих система			
Утврдити да кандидат поседује адекватно знање о нормалним и абнормалним процедурама система, подсистема и уређаја који се односе на тип авиона (онако како испитивач може да одреди).	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира одговарајућу употребу авионских система, подсистема и уређаја авиона (онако како испитивач може да одреди) према датом авиону. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава одговарајућу чеклисту. Следи исправне процедуре за управљање ваздухоплова са или без аутоматског система лета у складу са Упутством за ваздухоплове / системе, Упутством за лет, онако како је могуће. 	Сарађује са осталим члановима посаде у циљу исправног рада ваздухопловних система
3.3.2 Управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже безбедно управљање авионом током целог лета и у свим маневрима које испитивач захтева: <u>НАПОМЕНА:</u> Када JAR FCL захтева да се демонстрира летење по инструментима, симулирани ИМС услови морају бити генерисани на начин прихватљив Националним властима и испитивачу. О овој методи се треба договорити са кандидатом пре лета.	Показује безбедно управљање авионом и то праћењем: <ul style="list-style-type: none"> Величина отклона команди лета Мекоћа управљања, у оквирима структурних ограничења авиона и система команди. 	<ul style="list-style-type: none"> Прикаже правилно коришћење чеклисте. Прикаже управљање и контролу мотора и осталих система на авиону. Следи правилне процедуре за управљање авионом аутоматским системом лета, у складу са Пилотским приручником за управљање / AFM-ом и Упутством за лет(ОМ), онако како је предвиђено. 	<ul style="list-style-type: none"> Пажљиво осматра ваздушни простор, пре, током и после сваког извођења маневра са визуелним оријентирима. Демонстрира исправну координацију посаде у складу са типом операције (МРА). Одржава правилан распоред пажње у кокпиту и изван њега.. Приказује способност оријентације током маневара. Проверава да је извршен коректан брифинг посаде и путника.
3.3.3 Заокрети (опште)			
Утврдити да кандидат показује безбедно управљање авионом према визуелним оријентирима (и према инструментима када је то у задатку за лет) и да је способан да:	<ul style="list-style-type: none"> Прелази у нагиб користећи правилно унакрсно осматрање инструмената и координисан отклон команди лета; Заврши заокрет према специфичном оријентуру и правцу у чистом визуелном лету (и извођењем само по инструментима, када је то задатак). 	<ul style="list-style-type: none"> Следи правилне процедуре за управљање ваздухопловом са / без аутоматског система лета, у складу са Упутством за ваздухоплове / системе, и Упутством за лет, онако како је примењиво. 	<ul style="list-style-type: none"> Пажљиво осматра ваздушни простор, пре, током и после сваког извођења маневра са визуелним оријентирима. Приказује способност оријентације током маневара. Сарађује са осталим члановима посаде ради осматрања(МРА) Следи одговарајући СОП ради потврђивања намераног курса (МРА). Проверава да је извршен коректан брифинг посаде и путника.
3.3.4 Благи заокрет (30° нагиба) види управљање авионом (опште) и заокрети (опште)			
Утврдити да кандидат показује безбедно управљање ваздухопловом током хоризонталног благог заокрета, константном брзином, (30° нагиба) и:	<ul style="list-style-type: none"> споставља конфигурацију онако како тражи испитивач. Одржава задату висину и брзину током целог заокрета. 		

ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.3.5 Оштри заокрети (45° нагиба или више) види управљање авионом (опште) и заокрети (опште)			
Утврдити да кандидат поседује потребно знање о оштрим заокретима (уколико су применљиви на авиону) и о факторима у вези са перформансама, оптерећењем, величином нагиба, о губитку брзине, пропињању, потребној снази и тенденцијама прекорачења нагиба.	<ul style="list-style-type: none"> • Бира безбедну релативну висину онако како препоручује произвођач, школски програм или друго школско упутство или онако како је договорено са испитивачем. • Успоставља препоручену улазну брзину у правом и хоризонталном лету. • Уводи у координисани заокрет за 360° са нагибом не мањим од 45°. Одржава нагиб у стабилном координисаном заокрету. • Меко и координисано поставља уздужни положај, нагиб и снагу како би одржао задату висину, положај и брзину. • Избегава сваки предзнак приближавања губитка брзине, ненормалног положаја авиона или прекорачења било ког структурално или оперативног ограничења током било које фазе маневра. • Излази из заокрета, стабилизује авион у праволинијском хоризонталном лету или, према дискреционом праву испитивача, враћа се у заокрет и понавља маневар у супротном смеру. • Враћа се на жељени правац и на жељену брзину праволинијски хоризонталан лет. 		
3.3.6 Специфично управљање авионом укључујући критичан махов број, махов „buffet“ и моменат понирања (tuck under) види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат поседује знање о, и препознаје, елементе што су „Tuck under“ и „Mach buffet“ након достизања критичног Маховог броја и о другим специфичним карактеристикама авиона (нпр. попречно смерне осцилације „Dutch Roll“) <u>НАПОМЕНА:</u> могуће је да се за ову вежбу не користи авион	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља препоручену конфигурацију и брзину /Мах и одржава ту брзину /Мах • Примењује исправну технику да уђе у специфичну ситуацију у лету, лети у њој и изађе из ње. 		
3.3.7 Праволинијско и хоризонтално летење константном брзином и са променама брзине види управљање авионом (опште)			
Циљ. Утврдити да кандидат прикаже безбедно управљање ваздухопловом према визуелним оријентирима (или према	<ul style="list-style-type: none"> • Одржава висину, курс и симетричан лет према визуелним оријентирима (и према инструментима само онда када могу да се примене на лет) користећи 		

ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
инструментима када је то погодно) у праволинијском, координисаном, хоризонталном лету.	<p>као помоћ инструменте за проверу тачности уз примену координисаних отклона команди лета.</p> <ul style="list-style-type: none"> Одржава висину, правац и симетричан лет убрзавајући и успоравајући до задане брзине према Упутству за ваздухоплов, Летачком приручнику, Упутству за летење или Приручнику за обуку, или како захтева испитивач. Одржава висину, курс и симетричан лет при различитим брзинама, снази и конфигурацијама онако како прописују Упутство за ваздухоплов, Летачки приручник, Упутство за рад или Приручник за обуку, или онако како захтева испитивач. 		
3.3.8 Пењања (опште) види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат поседује знање о елементима који пењања при различитим брзинама и конфигурацијама према визуелним оријентирима (и према инструментима само онда када је то погодно за лет) током свих оперативних нивоа авиона:	<ul style="list-style-type: none"> Прелази од подешавања снаге за пењање и уздужног положаја у задатом правцу користећи унакрсну проверу и анализу инструмената и координисану употребу команди лета. Приказ пењања заданом брзином до заданих висина / нивоа, истовремено заузимањем заданог правца. Преводи у хоризонтални лет на задатој висини или нивоу и успоставља праволинијско и хоризонтално крстарење. 	<ul style="list-style-type: none"> Примењује правилне процедуре за подешавање висиномера према нивоу лета. 	<ul style="list-style-type: none"> Користи правилну R/T фразеологију када захтева промену нивоа и инструкције од ATC-а Следи одговарајуће процедуре за потврду о намераном нивоу (MPA)
3.3.9 Пењање при Vy (најбоље уздизање) види управљање авионом (опште) и пењања (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима перформанси који се тичу пењања при најбољој брзини пењања (уздизања) у складу са Пилотским приручником за управљање / AFM-ом:	<ul style="list-style-type: none"> Успоставља најбољу брзину пењања (уздизања) и конфигурације које су одређене у Пилотском приручнику за управљање / AFM-у. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира знање о извођењу пењања и процедурама. 	
3.3.10 Пењање при Vx (најбољи градијент-угао) види управљање авионом (опште) и пењања (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима перформанси који се тичу пењања при најбољем углу пењања (пењање због надвишавања препрека) у складу са Пилотским приручником за управљање / AFM-ом:	<ul style="list-style-type: none"> Успоставља брзину најбољег угла пењања и конфигурацију према Пилотском приручнику за управљање / AFM-у. Окреће у задани курс, задржавајући најбољи угао пењања. Прелази на режим пењања при најбољој брзини или другом режиму, према нахођењу испитивача. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира знање о захтевима за пењање ради надвишавања препрека 	

ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.3.11 Лет при критично великој брзини види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на критично велике брзине лета.	<ul style="list-style-type: none"> • Препознаје критично велику брзину кретања кроз ваздух. • Успоставља препоручену конфигурацију и брзину кретања кроз ваздух и одржава ту брзину • Глатко управља авионом у оквиру ограничења авиона 	<ul style="list-style-type: none"> • Следи одговарајућу радњу у складу са летачким приручником. 	
3.3.12 Лет при критичним нападним угловима (малој брзини) види управљање авионом (опште)			
Циљ. Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на критично малу брзину кретања кроз ваздух.	<ul style="list-style-type: none"> • Препознаје критично велику брзину. • Успоставља препоручену конфигурацију и брзину и одржава ту брзину. • Глатко управља авионом унутар ограничења. 	<ul style="list-style-type: none"> • Изводи одговарајуће поступке у складу са летачким приручником. 	
3.3.13 Губитак брзине опште види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже адекватно знање о факторима који утичу на карактеристике губитка брзине у разним конфигурацијама авиона, разним снагама, уздужним положајима авиона (pitch), под разним нагибима и разном тежином. Такође, показује адекватно знање о правилним процедурама за повратак у нормалан лет:	<ul style="list-style-type: none"> • Лагано успоставља уздужни положај (користећи тример или кормило висине/ стабилизатор), нагиб и подешава снагу што ће довести до губитка брзине при очекиваној брзини. Тример се не сме користити на брзинама испод 1.3 Vs. • Препознаје и објављује први предзнак губитка брзине за карактеристичан облик авиона и приступа вађењу, како тражи испитивач. • Враћа се на референтну брзину као и на висину и курс омогућавајући само прихватљив губитак висине и брзине и девијацију курса примењујући технику коју препоручује произвођач. • Демонстрира меко, позитивно управљање током уласка, затим током приближавања тачки сваљивања и током вађења. 	<ul style="list-style-type: none"> • Бира висину улаза у складу са захтевима за безбедност. Када се радња изврши у FTD или на симулатору улазна висина може бити мала, средња или велика у складу са авионом и конфигурацијом, према дискреционом праву испитивача. • Завршава одговарајућу листу провера за губитак брзине. 	<ul style="list-style-type: none"> • Проверава да се авион налази у безбедној зони и ван опасности пре извођења губитка брзине.
3.3.14 Потпуно сваљивање и вађење у конфигурацији „чист“ види управљање авионом (опште) и губитак брзине (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже адекватно знање о потпуном сваљивању и вађењу код увођења из хоризонталног лета са увученим стајним трапом и закрилицама:	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља хоризонталан лет и жељени курс при уласку. • Вади код првог знака потпуног сваљивања или како тражи испитивач. 		

ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.3.15 Губитак брзине и вађење у различитим конфигурацијама авиона види управљање авионом (опште) и губитак брзине (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на маневрисање авионом на малим брзинама и приближавања тачки сваљивања у различитим конфигурацијама:	<ul style="list-style-type: none"> • Заузима конфигурацију према одлуци испитивача, из хоризонталног лета, или понирања као у току прилаза. • Вади при првом предзнаку предстојећег губитка висине у складу са структуром авиона или чини онако како захтева испитивач. • Увлачи стајни трап и закрилца онако како је предвиђено. 	<ul style="list-style-type: none"> • Бира висину улаза у складу са AFM или POH (Pilot operation Handbook) • Завршава одговарајући чеклисту укључујући „go-around“ ili „after take off“ чеклисту. 	
3.3.16 Понирање са и без снаге види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на визуелно/инструментално летење током праволинијског лета при константној брзини и константној брзини силажења(варио)	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља конфигурацију за понирање • Преводи у понирање са подешеном снагом у задатом курсу унакрсно осматрајући и анализирајући показивање инструмената уз координисано управљање авионом. • Преводи у хоризонтални лет на задатој висини координисаном употребом снаге, команди дубине и без клизања. • Постиже праволинијски хоризонталан лет на задатој висини, задатој брзини, у задатом курсу и натримован. 	<ul style="list-style-type: none"> • Прописно подешава висиномер у зависности од нивоа лета. • Користи правилну R/T фразеологију када захтева промену нивоа и инструкције од АТС-а. 	
3.3.17 Вађење из неправилних положаја (у визуелном и инструменталном летењу) види управљање авионом (опште)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на режим летења током вађења из неправилних положаја. Напомена: укључује и вађење из спиралног обрушавања.	<ul style="list-style-type: none"> • Брзо се враћа у стабилни хоризонтални лет примењујући fine, координисане отклоне команди правилним редоследом помоћу визуелних репера или по инструментима, онако како се захтева. • Избегава да прекорачи структурална ограничења авиона. 		<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира оријентацију, свестрану пажњу и правилно планирање. • Препознаје неправилне положаје

ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.3.18 Летење са ограниченим бројем пилотажних инструментима види управљање авионом (опште)			
<p>Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на летење са ограниченим бројем инструмената током праволинијског-хоризонталног лета, праволинијског пењања и понирања са константном брзином, заокретима у задати курс и при неправилним положајима само на бази основних инструмената ради симулирања квара на систему, квара на вакумским или жиро-инструментима (нпр. Авиохоризонт и ЖМК) користећи унакрсну проверу и анализу инструмената и координисану употребу команди лета.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Не прекорачује структурална ограничења авиона. • Прави заокрет користећи не више од степена 1 (полустандардни). • Када чини мање корекције на курсу са магнетским компасом – као када прати радијал VORa или „Localizer“ - користи штоповање за величину скретања. • Не јури индикације са инструмената или не претерује при исправкама. • Правилно осматра инструменте. • Одржава правац, висину и брзину у границама ограничења. 	<ul style="list-style-type: none"> • Укључује грејач Пито цеви много пре уласка у облаке или видљиве падавине без обзира на температуру. • Отвара алтернативни извор статичног притиска за питостатичке инструменте. • Завршава одговарајућу чеклисту. • Користи тачне R/T процедуре са АТС. 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира оријентацију, свестрану пажњу и правилно планирање.

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

3.4 ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.4.1 Планирање лета			
Утврдити да кандидат прикаже знање о планирању лета планирањем лета према VFR навигацији онако како је задао испитивач. Лет ће бити испланиран примењивањем најновије временске прогнозе/стварних временских услова.	<ul style="list-style-type: none"> Исцрта путању планираног лета. Идентификује ваздушни простор, препреке и карактеристике терена. Бира лако препознатљиве контролне оријентире на путу. Бира најповољније висине. Израчунава курсеве, трајање лета, и потребну количину горива. Бира одговарајуће навигационе и комуникацијске фреквенције. Проверава расположивост алтернативних аеродрома. 	<ul style="list-style-type: none"> Користи одговарајуће актуелне аеронаутичке карте. Прима и бележи важне информације из NOTAM-а, Публикација аеродрома и средстава и других летачких публикација. Завршава навигацијски план и попуњава VFR. план лета. 	
3.4.2 VFR навигација (рачунска навигација, читање карте и оријентација)			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на VFR навигацију.	<ul style="list-style-type: none"> Следи претходно испланирану руту само према оријентирима на земљи. Препознаје оријентире на земљи упоређивањем теренских карактеристика и симбола на карти. Лети према претходно прорачунатом курсу, стварној брзини и протеклом времену. Проверава позицију авиона у односу на руту из плана лета. Тачно процењује грешку у путањи и врши одговарајуће исправке магнетског смера. Стиже до контролних оријентира и дестинације на рути у складу са ревидираним ЕТА (предвиђеним временом доласка). 	<ul style="list-style-type: none"> Исправља и бележи разлике између количине горива, стварне брзине, правца и прорачуна времена пре лета и оних утврђених на путу. Завршава све потребне чеклисте. Користи правилне процедуре постављања барометарског притиска. 	<ul style="list-style-type: none"> Правилно распоређује пажњу унутар и изван кокпита. Показује способност за оријентацију, распоређивање пажње и правилно планирање. Пажљиво осматра ваздушног простора ради избегавања осталих чиниоца у саобраћају.

ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.4.3 Навигацијски системи и радарска помоћ			
Утврдити да кандидат прикаже знање о елементима који се односе на систем за навигацију и радарске услуге.	<ul style="list-style-type: none"> Утврђује позицију авиона помоћу радијала, радиосмерова, (QDM/QDR), DME или координата, како је погодно. Пресреће и прати дати радијал или радиосмера (QDM/QDR), ако је погодно. Препознаје и описује индикацију о прелету средства, ако је погодно. Препознаје губитак сигнала и предузима одговарајућу радњу 	<ul style="list-style-type: none"> Бира, намешта, идентификује и проверава навигацијска средства. Примењује правилне комуникацијске процедуре када користи радарске услуге АТС-а Завршава све одговарајуће чеклисте. Користи одговарајући ниво услуге према фази лета. 	
3.4.4 Осматрање и избегавање судара			
Утврдити да кандидат осматрањем показује способност да избегне судар У ИМС на прикладан начин користи радарске услуге или друге изворе информација о саобраћају како би избегао судар.	<ul style="list-style-type: none"> Користи правилну технику визуелног осматрања. Разуме однос између слабог визуелног осматрања и повећаног ризика за судар. Користи TCAS или другу опрему за избегавање судара уколико је уграђена. Предузима одговарајућу радњу за избегавање ако се захтева. 		<ul style="list-style-type: none"> Правилно распоређује пажњу у кокпиту и ван њега. Правилно распоређује опрезност и избегавање судара са осталим члановима посаде. Користи правилну R/T процедуру за избегавање судара. Користи правилну TCAS процедуру где је то погодно. Захтева прави степен радарске услуге која одговара условима лета. Избегава ситуације које за собом повлаче велики степен ризика за судар.
3.4.5 Одржавање висине, правца и брзине			
Утврдити да је кандидат способан да лети прецизно док обавља друге активности као што је навигација.	<ul style="list-style-type: none"> Одржава праволинијски- хоризонтални лет према визуелним реперима (или само према инструментима у ИМС) унакрсно осматрајући и анализирајући показивање инструмената уз координисано управљање авионом. Одржава задату брзину, правац и висину. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава ставке чеклисте. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира правилну координацију са посадом

ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.4.6 Подешавање висиномера			
Утврдити да кандидат примењује правилне процедуре за подешавање висиномера:		<ul style="list-style-type: none"> • Примењује правилно подешавање подскеле за сваку етапу лета. • Проверава висиномер и објављује (Call-out) висине у складу са Упутством за let.(OM) 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира правилну координацију са посадом онако како захтева режим рада на одређеном типу авиона (MPA)
3.4.7 Прорачунавање времена и ревизија ЕТА (предвиђено време доласка)			
Утврдити да кандидат правилно процењује и прорачунава време (ЕТА) <u>НАПОМЕНА:</u> такође видети VFR навигацију	<ul style="list-style-type: none"> • Обезбеђује да долазак на навигацијски оријентир буде унутар ± 3 мин. од ЕТА. 	<ul style="list-style-type: none"> • Прати ток лета и користи план лета ради давања предвиђеног времена доласка (ЕТА) на наредни оријентир. • Ревидира ЕТА где је могуће. 	
3.4.8 Праћење напретка лета, навигацијски план, потрошња горива, праћење инструмената			
Утврдити да кандидат правилно одржава контролу у кокпиту, прати лет и уписује одговарајуће белешке.		<ul style="list-style-type: none"> • Уписује у навигацијски план одобрења, позиције, времена, ЕТА, стање горива, и информације које прописују Оперативне процедуре, тако да може да се на основу плана реконструише лет након слетања. 	<ul style="list-style-type: none"> • Извршава обавезе у кокпиту на ефикасан начин. • Омогућава правилну расподелу обавеза посаде (MPA). • Прати потрошњу горива. • Прати системе и инструменте ваздухоплова.
3.4.9 Осматрање временских услова			
Утврдити да је кандидат способан да процени временске услове, да одлучи да ли лет може да се настави у складу са VFR планом или да одлучи да лети на алтернатију.	<ul style="list-style-type: none"> • Показује адекватно знање о елементима опсервације временских услова и о прибављању информација о временској прогнози пре лета и временским информацијама током лета. 	<ul style="list-style-type: none"> • Поступа у складу са Упутством за летење или ограничењима у временским условима описаним у Упутству за ваздухоплов. 	<ul style="list-style-type: none"> • Показује адекватну процену када је лет предложен по VFR-у или када су тренутни или предвиђени услови на небу и видљивост такви, да би лет по VFR-у учинили сумњивим. • Показује адекватну процену ветрова у ваздуху. • Показује адекватну процену актуелних и пријављених временских услова. • Доноси задовољавајуће ЛЕТЕТИ/НЕ ЛЕТЕТИ (GO/NO GO) одлуке или одлуке током лета засноване на правилној процени временских услова. • Планира и правилно избегава лоше временске услове када је то неопходно током лета.

ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.4.10 Скретање ка алтернативном аеродрому.			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о планирању и обављању скретања са претходно утврђење руте ка алтернативној дестинацији/аеродрому</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> Скретање ка новој дестинацији уобичајено иницира испитивач</p>	<ul style="list-style-type: none"> Одржава задату брзину, правце и висине. Показује адекватну вештину за навигацију да дође до дестинације у одређеном времену. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава одговарајућу чеклисту. Прибавља одговарајућу АТС услугу. Води навигацијски план. Поступа у складу са процедурама из Упутства за летење(ОМ). 	<ul style="list-style-type: none"> Бира одговарајући алтернативни аеродром ако је неопходно. Планира погодну руту за нову дестинацију. Одлучно скреће ка новој дестинацији Прецизно процењује курс, стварну брзину, време слетања, утрошак горива до алтернативног аеродрома/дестинације
3.4.11 Заузимање и праћење радио навигацијских смерова (VOR, NDB, DME)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о употреби средстава за радио-навигацију и да је способен да заузме и држи одређене смерове, радијале или путање.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Пресреће и прати задати радиосмер/радијал (QDM/QDR) ка или од NDB средства примењујући одговарајуће процедуре пресретања. Пресреће и прати специфични DME лук уколико се захтева, примењујући одговарајуће процедуре пресретања. Одржава, док пресреће и прати, задату брзину, правац и висину. Примењује правилну корекцију ветра да би остао на путању. 	<ul style="list-style-type: none"> Правилно подешава и идентификује навигацијска средства. Правилно подешава инструменте у кокпиту (HSI, RMI, итд.) Правилно прати индикаторе квара (заставице-флаг, кодне ознаке итд. онако како је могуће) Препознаје квар на уређају и, када се то захтева, пријављује квар АТС. Прецизно утврђује релативни смер (QDM/QDR) VOR/ NDB средства. Утврђује позицију ваздухоплова у односу на средство. Завршава одговарајућу чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> Правилно користи посаду за руковање опремом и идентификују навигацијских средстава (MPA).
3.4.12 Процедуре за заштиту од залеђивања			
<p>Утврдити да кандидат показује знање о елементима који се односе на опрему и процедуре за заштиту од залеђивања.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Проверава све површине авиона са акцентом на лед. Чисти лед са свих површина пре лета. Правилно рукује опремом за заштиту од залеђивања и за одлеђивање. 	<ul style="list-style-type: none"> Рула и завршава све провере по чеклисти пре полетања држећи се добре оперативне праксе за летење у условима залеђивања. Изводи полетање и пењање, понирање и слетање са акцентом на правилне процедуре у условима залеђивања. Завршава све одговарајуће брифинге/чеклисте. 	<ul style="list-style-type: none"> Прати нагомилавање леда током лета. Планира и избегава залеђивање ако је неопходно. Демонстрира правилну координацију са посадом онако како се захтева према врсти лета.

ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.4.13 сарадња са АТС – усаглашеност, r/t процедур вођење ваздухоплова (примењује се у свим фазама лета)			
Утврдити да кандидат користи исправне R/T процедуре, да поступа у складу са АТС инструкцијама и ефикасно и безбедно обавља лет.	<ul style="list-style-type: none"> Исправно рукује радио опремом. Исправно рукује транспондером. 	<ul style="list-style-type: none"> Користи R/T фразеологију коју прописује ИКАО. Јасно разговара преко R/T. Исправно понавља одобрења. Поступа у складу са АТС дозволама и инструкцијама. 	<ul style="list-style-type: none"> Безбедно руководи летом уз обавезно праћење временских услова, осталог саобраћаја и процедура – види опис на страници Вођење лета ****

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.1 Процедуре у абнормалним и опасним ситуацијама (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама у абнормалним и опасним ситуацијама (онако како испитивач може да одлучи) у односу на одређен тип авиона.</p> <p><u>НАПОМЕНЕ:</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> Испитивач бира одговарајуће кварове у складу са JAR тест-планом и типом авиона. Стриктно је забрањено извући осигураче-прекидаче да би се симулирала било која врста квара(кварова) / неисправности(и) на систему у авиону. У зависности од авиона који се користи ове ставке се могу проверити и на други начин, нпр. усменим путем или путем мануелног показивања (touch-drills) ако се тако захтева због безбедности. Док симулира квар на једном од мотора на вишемоторном авиону, испитивач или safety пилот морају бити у стању да се изборе са стварним кваром на неком другом мотору. Испитивач или safety pilot исто тако морају да знају да је инхибиран аларм због симулираног отказа неефикасан за оглашавање неких других кварова. 	<ul style="list-style-type: none"> Одржава контролу над авионом. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира правилне процедуре за било какве ситуације у случају опасности / абнормалне ситуације (онако како одлучи испитивач) у одговарајуће одобреном AFM-у. Завршава одговарајућу чеклисту за ситуације у абнормалним/опасним околностима. 	<ul style="list-style-type: none"> Показује исправну дијагнозу грешке. Потврђује дијагнозу грешке (са осталим члановима посаде у МРА) Разматра могуће узроке (са осталим члановима посаде у МРА) Утврђује алтернативне токове поступака. Укључује остале чланове посаде у анализирање опције (МРА) Разматра и дели ризике алтернативних токова поступака. Потврђује намеравани план акције (са осталим члановима посаде у МРА) Обезбеђује правилно обавештавање посаде и путника. Правилно распоређује пажњу у кокпиту и ван њега. Врши потребно осматрање пре, током и после извршавања било каквог визуелног маневра. Алармира АТС уколико је неопходно и прибавља одговарајући ниво услуге-помоћи.
3.5.2 Прекинуто полетање			
види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о техници и процедурама за извршавање прекинутог полетања после квара/упозорења, на мотору/систему (системима) укључујући и факторе безбедности.</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> ако ниједан FTD није на</p>	<ul style="list-style-type: none"> Одустаје од полетања уколико се догоди било какав велик проблем у тренутку полетања када може да се започне процедура за прекид полетања, а авион може да се безбедно заустави на остатку писте/stopway. Користи спојлере, риверс пропелера, риверс потиска, користи кочнице 	<ul style="list-style-type: none"> Обавља одговарајуће процедуре у случају квара на мотору или у другим ситуацијама и/или завршава чеклисту онако како је прописано у Пилотском приручнику за управљање или AFM-у. Завршава одговарајући чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> Узима у обзир, пре полетања, оперативне факторе који могу да утичу на маневре као што су Систем за привремену забрану индикације неких отказа у фази полетања (Takeoff Warning Inhibit Systems) или друге карактеристике авиона, дужина писте, услови на писти, ветар, опструкције и

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
располагању мора се утврдити разумна брзина за прекинуто полетање (нпр. 50% од VMCA) обавезно узимајући у обзир карактеристике авиона, дужину писте, услове на терену, правац ветра, топлотну енергију кочница (brake heat energy) и све остале факторе који могу негативно да утичу на безбедност.	точкова и остале уређаје за чеони отпор/кочење, онако како је могуће, задржавајући позитивну контролу на такав начин да безбедно заустави авион.		<p>друге сродне факторе који би могли да утичу на извођење полетања и који би могли да негативно утичу на безбедност.</p> <ul style="list-style-type: none"> Идентификује критичну ситуацију и доноси правовремену одлуку да одустане од полетања. Обавештава АТС када је то изводљиво.
3.5.3 Симулирани отказ мотора између V1 и V2 (само на вишемоторном симулатору за авионе) види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама које се примењују у случају отказа мотора приликом полетања, о одговарајућој референтној брзини и о потребним специфичним поступцима пилота.</p> <p>ВАЖИ САМО ЗА СИМУЛАТОР: На вишемоторном авиону са публикованим брзинама V₁, V_R, и/или V₂ (перформансе Класе А), отказ критичног мотора треба симулирати у тренутку: После V₁ и пре V₂, или Што је могуће ближе после V₁ када су V₁ и V₂ или V₁ и V_R идентичне.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Задржава авион у правцу који одговара за најбоље пењање и надвишавање препрека код отказа мотора.. Подешава команде мотора онако како је препоручено у одобреном упутству за постојеће услове. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава прописане провере пре почетка полетања да би потврдио очекиване перформансе мотора. 	<ul style="list-style-type: none"> Узима у обзир, пре почетка полетања, оперативне факторе који би могли да утичу на маневар као што су Систем за привремену забрану индикације неких отказа у фази полетања или друге карактеристике авиона, дужина писте, ветар, побуђена турбуленција препреке и други сродни фактори који могли да негативно утичу на безбедност. Идентификује критичну ситуацију и доноси правовремену одлуку да настави полетање.
3.5.4 Симулирани отказ мотора после полетања (само на једномоторном авиону) види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима у вези са отказом мотора после полетања.	<ul style="list-style-type: none"> Одржава контролу авиона и после отказа мотора Успоставља препоручену брзину планирања Тримује авион и одржава контролу. Симулира федеровање елисе ако је могуће. Извршава одговарајуће прилажење изабраној зони за слетање тако да безбедно слетање не би било доведено у питање. 	<ul style="list-style-type: none"> Изводи препоручене процедуре у случају опасности. Следи чеклисту да провери процедуре за обезбеђивање мотора. Демонстрира поновно покретање мотора у складу са препорученим процедурама ако је погодно. 	<ul style="list-style-type: none"> Препознаје отказ мотора. Покушава да утврди разлог за отказ мотора, ако је могуће. Бира погодну зону за слетање, узимајући у обзир све услове на терену, препреке или друге опасности које би могле да осујете безбедно слетање.

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.5 Симулирани отказ мотора после полетања, (само на вишемоторном авиону) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима у вези са отказом мотора после полетања.	<ul style="list-style-type: none"> Одржава контролу авиона после отказа мотора Увлачи отпоре, потврђује неисправан мотор. Обезбеђује неисправан мотор, ако је могуће. Симулира федеровање елисе неисправног мотора, ако је погодно. Успоставља VYSE; уколико су присутне препреке успоставља VXSE или VMC +10, шта год је веће, док се не пређе преко препрека, а потом се прелази на VYSE. Нагиње авион према исправном мотору до 5°, како је потребно за најбоље перформансе, тримује авион и задржава контролу. Прати исправан мотор и извршава подешавања како је неопходно. 	<ul style="list-style-type: none"> Изводи препоручене процедуре у случају опасности. 	<ul style="list-style-type: none"> Брзо препознаје отказ мотора, исправно идентификује неисправан мотор. Процењује могућности авиона што се тиче перформанси и доноси одговарајућу одлуку да настави пењање, врати на аеродром или припреми за принудно слетање.
3.5.6 Симулирани квар на мотору, гашење и поновно покретање мотора на безбедној висини (само вишемоторни авиони) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о карактеристикама лета и управљивости авиона са неисправним мотором (моторима). Утврдити да кандидат може да демонстрира поновно покретање мотора у лету.</p> <p>НАПОМЕНА: Ове процедуре се морају иницирати на безбедној висини.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Одржава позитивну контролу над авионом да би задржао координисани лет и исправно натримовао за те услове. Поставља снагу мотора, увлачи отпоре онако како је неопходно. Одржава исправни мотор (моторе) у оквиру прихватљивих оперативних ограничења. Одржава жељену висину онда када је константна висина прописана и када је у оквирима способности авиона. Одржава жељену брзину и правац. 	<ul style="list-style-type: none"> Следи прописану чеклисту за авион и потврђује поступке за обезбеђивање неисправног мотора (неисправних мотора). Демонстрира процедуре правилног покретања мотора у складу са одобреном процедуром/чеклистом или са процедурама које прописује произвођач и ставкама са чеклисте. 	<ul style="list-style-type: none"> Исправно идентификује и верификује неисправан мотор (моторе) после отказа Утврђује узрок отказа мотора и да ли је поновно покретање мотора ваљана опција.

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.7 Симулирани отказ мотора током прилажења (само вишемоторни авиони) види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима који се односе на прилажење и слетање са мотором у квару.	<ul style="list-style-type: none"> Одржава правац уз корекцију бочног ветра током целог прилажења и слетања. Подешава снагу мотора, смањује чеони отпор и идентификује и препознаје неисправан мотор након симулираног отказа мотора Симулира федеровање елисе неисправног мотора, ако је могуће. Успоставља најбољу препоручену конфигурацију и брзину за прилаз и слетање са неисправним мотором . Прати исправни мотор и врши подешавања онако како је неопходно. Одржава стабилизван прилаз и препоручену брзину за прилажење све док слетање није сигурно. Меко, правовремено и исправно користи команде лета током равнања и додира. Меко додирује у претходно утврђену зону, без заносења, и са уздужном осом авиона поравнатом са осом полетно-слетне стазе. 	<ul style="list-style-type: none"> Изводи препоручену процедуру у случају опасности. 	<ul style="list-style-type: none"> Брзо препознаје отказ мотора и исправно идентификује неисправан мотор. Разматра услове ветра, стање писте, и препреке и бира најпогоднију тачку додира.
3.5.8 Асиметрично прилажење (само вишемоторни авион) види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима који се односе на публиковано прилажење по инструментима са једним неисправним мотором (по инструментима). НАПОМЕНА: видети „Прилажење по инструментима“ за процену процедура по инструментима и применити додатне критеријуме за асиметрично прилажење.	<ul style="list-style-type: none"> Успоставља и одржава положај авиона у ваздуху и конфигурацију за најбоље обављање свих маневара неопходних за процедуру прилажења по инструментима. Одржава стабилизвано прилажење и препоручену брзину све док слетање није сигурно. Прати исправан мотор (моторе) и врши подешавања како је неопходно. 	<ul style="list-style-type: none"> Поступа у складу са публикованом процедуром за прилажење. Примењује додатне толеранције за минимум прилажења како се захтева у условима асиметричне снаге. 	<ul style="list-style-type: none"> Показује ефикасне процедуре командовања у кокпиту током прилажења.

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.9 Продужавање(неуспели прилаз) са мотором (моторима) (симулирано) неисправним (само МЕ авиони) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедури одласка у други круг са једним симулирано неисправним мотором, укључујући услове који диктирају прекид слетања одустајање од слетања, важност правовременог доношења одлуке, препоручену брзину .	<ul style="list-style-type: none"> • Примењује одговарајуће подешавање снаге за услове лета и успоставља уздужни положај неопходан за извођење жељених перформанси. • Успоставља позитивно пењање (варио)и пење одговарајућом брзином до прописане висине убрзања. • Увлачи закрилца/предкрилца и стајни трап, ако је погодно, у правилном редоследу. • Тримује авион онако како је неопходно и одржава правилну путању у односу на земљу и висину током процедуре за прекинуто слетање. 	<ul style="list-style-type: none"> • Благовремено извршава одговарајући брифинг/чеклисту у складу са одобреним процедурама. 	<ul style="list-style-type: none"> • Правовремено доноси одлуку да прекине слетање због стварних или симулираних околности и јасно обавештава када безбедност лета више није доведена у питање.
3.5.10 Слетање са неисправним (симулираним) мотором (само вишемоторни авиони) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о карактеристикама лета и управљивости код слетања са неисправним мотором (моторима) (или симулирано неисправним) укључујући факторе управљивости и процедурама које се могу применити у случају опасности.	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља конфигурацију за прилажење и слетање која одговара стању писте и метеоролошким условима, и подешава команду (снагу) мотора онако како се захтева. • Одржава стабилizовано прилажење и жељену брзину. • Одржава исправан мотор (моторе) у оквирима оперативних ограничења. • Извршава мек, позитивно контролисан прелазак са завршног прилажења до додира. • Користи спојлере, риверс пропелера, риверс потиска, употребљава кочнице и друге уређаје за чеони отпор/кочење, онако како је погодно и на такав начин да авион безбедно заустави након слетања. • Одржава позитивно командовање по правцу и врши корекције због бочног ветра током рулања после слетања. 	<ul style="list-style-type: none"> • Завршава применљиву чеклисту пре слетања.. • Благовремено завршава ставке чеклисте после слетања, након напуштања писте, онако како је произвођач препоручио. 	

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.11 Опрема за случај опасности и преживљавање. види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима који се односе на опрему за случај опасности и преживљавање, која одговара авиону, а која је обезбеђена за тест-лет. НАПОМЕНА: Испитивач поставља питања о локацији и употреби опреме за случај опасности.	<ul style="list-style-type: none"> • Место у авиону. • Метод руковања или примене. • Сервисни захтеви. • Начин безбедног складиштења. • Опрема и средства за преживљавање, погодна за коришћење у различитим климатским условима и топографским срединама 		
3.5.12 Симулирано принудно слетање (само једномоторни авион) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о карактеристикама лета, процедурама прилажења и принудног слетања и сродним процедурама које треба применити у случају квара на мотору (у складу са авионом). НАПОМЕНА: Испитивач у авиону неће наложити никакав симулирани квар на мотору уколико стварни додир не би могао да се безбедно изведе, у случају да је то неопходно.	<ul style="list-style-type: none"> • Одржава позитивну контролу током маневра. • Успоставља и одржава препоручену брзину највећег долета и конфигурацију током симулираног квара на мотору. • Формира правилан маневар-круг за слетање за изабрани аеродром или зону за слетање. • Користи конфигурацију као што су стајни трап и закрлица на начин како произвођач препоручује и/или како је одобрено. • Врши одговарајући прилаз до изабране зоне слетања, а која безбедно слетање не би довела у питање. 	<ul style="list-style-type: none"> • Следи ставке са чеклисте за опасне ситуације у складу са авионом. 	<ul style="list-style-type: none"> • Бира погодан аеродром или зону за слетање која је у оквирима способности авиона. • Узима у обзир висину, ветар, терен, опструкције и остале сродне оперативне факторе. • Утврђује узрок за симулирани квар на мотору (уколико висина дозвољава) и да ли је поновно покретање мотора ваљана опција.
3.5.13 Симулирано слетање из предострожности (са снагом) – (само једномоторни авион) види процедуре у неуобичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима који се односе на процедуре и принудно слетање из предострожности, са снагом.	<ul style="list-style-type: none"> • Одржава одговарајући правац и, ако је потребно, попне. • Правилно формира круг до изабраног аеродрома или зоне за слетање. • Врши одговарајући прилаз до изабране зоне слетања, а која безбедно слетање не би довела у питање. 		<ul style="list-style-type: none"> • Бира најбољи редослед поступака када се налази у безизлазној ситуацији. • Покушава да идентификује најближи препознатљив оријентир(е). • Користи расположива навигацијска средства и/или контактира одговарајућу службу за помоћ. • Планира слетање из предострожности уколико предстоји нестанак горива или погоршање времена. • Бира погодан аеродром или зону за слетање која је у оквирима способности авиона.

3.5 ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.5.14 Противпожарне вежбе види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат поседује адекватно знање о процедурама у опасним ситуацијама. (онако како испитивач може да одлучи) у односу на одређен тип авиона.	<ul style="list-style-type: none"> Показује адекватно знање о детекцији пожара и системима за гашење. Обавља све поступке које противпожарне вежбе налажу. Одржава контролу над авионом 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира правилне процедуре у складу са одобреном процедуром / чеклистом или процедурама које произвођач препоручује. 	<ul style="list-style-type: none"> Благовремено идентификује извор дима / пожара. Брине о безбедности путника/посаде. Иницира нагло снижавање у случају опасности /одлазак на алтернатију у случају опасности, ако је погодно.
3.5.15 Смицање ветра током полетања и слетања види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о смицању ветра на полетању/слетању.	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира здраво расуђивање и знање о маневарским способностима авиона током процедуре. Подешава конфигурацију авиона и брзине како је прикладно. Одржава безбедну и позитивну контролу у оквирима ограничења авиона. 	<ul style="list-style-type: none"> Обавља све процедуре неопходне код смицања ветра на полетању/слетању и за благовремену меку, безбедну и позитивну контролу над авионом. 	
3.5.16 Симулирани губитак притиска у кабини/понирање услед опасности види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о (симулираном) губитку притиска у кабини/наглом снижавању у случају опасности.	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира здраво расуђивање и знање о маневарским способностима авиона током процедуре. Благовремено, безбедно и позитивно обавља нагло снижавање у случају опасности без прекорачивања ограничења. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира правилне процедуре у складу са одобреном процедуром / брифингом / чеклистом или процедурама које препоручује произвођач и сродним брифингом / чеклистом. 	
3.5.17 Онеспособљеност члана летачке посаде (само за МРА) види процедуре у неубичајеним и опасним ситуацијама (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање када дође до онеспособљености члана летачке посаде.	<ul style="list-style-type: none"> Благовремено, безбедно и позитивно држи контролу над ваздухопловом 	<ul style="list-style-type: none"> Обавља све процедуре у случају онеспособљености члана летачке посаде и у складу са одобреном процедуром / брифингом / чеклистом или процедурама које препоручује произвођач и сродним брифингом / ставкама чеклисте.. 	<ul style="list-style-type: none"> Благовремено идентификује онеспособљеност члана посаде . Осигурава безбедност члана посаде и уклања га од команди лета авиона.

3.6 ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.6.1 Процедуре доласка и инструменталног прилаза(опште)			
<p>Утврдити да кандидат, у стварним или симулираним инструменталним условима, показује адекватно знање о Рутним картама за мале и велике висине, стандардним процедурама доласка,(STARS), Инструменталним прилазним процедурама и сродним одговорностима пилота и контролора.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Правилно користи инструменте, командни пилотажно-навигациони уређај (FD), аутопилот, опрему за навигацију и комуникацију која је погодна за извођење ове процедуре. • Благовремено заузима (пресреће) све курсеве, радијале и радиосмерове (QDM/QDR) који су саставни део ове процедуре, руту, АТС одобрење или онако како налаже испитивач. • Успоставља, где је погодно, брзину понирања која је конзистентна са оперативним карактеристикама и безбедношћу авиона. • Одржава одговарајућу брзину-висину, правац, и тачно прати, радијале, курсеве и магнетске смерове (QDM/QDR). 	<ul style="list-style-type: none"> • Користи актуелне и одговарајуће публикације за навигацију намераваног лета. • Обавља брифинг /чеклисту ставки које се односе на авион у доласку.. • Успоставља комуникацију са АТС користећи одговарајућу фразеологију. • Благовремено поступа у складу са АТС дозволама, инструкцијама и ограничењима • Показује адекватно знање о процедурама у случају отказа обостране радиовезе. • Придржава се ограничења брзина и подешавања их, како су регулисане правилима, или од стране АТС-а, или у Пилотском приручнику за управљање, АФМ-у, или од стране испитивача. • Поступа у складу са одредбама о профилу понирања, STAR-ом, и другим процедурама за прилаз , како је погодно. • Правилно врши подешавање висиномера, у складу са правилима, оперативним процедурама и захтевима АТС-а. • Завршава одговарајућу чеклисту.. 	<ul style="list-style-type: none"> • Исправно тумачи АТС одобрење и, када је потребно, захтева појашњења, потврду или измену. • Искузује опрез о терену, оријентацију, правилно распоређује пажњу и правилно планирање. • Утврђује да су посада и путници исправно информисани. • Сарађује са осталим члановима посаде за исправан режим рада система на авиону током прилаза и слетања. • Демонстрира оријентацију, распоред пажње и правилно планирање.

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ОБЈЕКТИВНЕ	ТЕХНИЧКЕ	ПРОЦЕДУРАЛНЕ	НЕТЕХНИЧКЕ
3.6.2 Подешавање навигационих уређаја и идентификација средстава види прилазне процедуре и процедуре по инструментима (опште)			
Утврдити да кандидат правилно бира и идентификује сву навигациону и комуникациону опрему, показивања инструмената, FD и пратећа навигациона средства у циљу понирања и прилаза, као и да показује адекватно познавање Морзеоуе азбуке.	<ul style="list-style-type: none"> • Подешава и идентификује земаљска навигациона средства онако како је подесно за ову процедуру. • Исправно бира навигациона средства на навигационе инструменте као што су HSI, RMI, OBS, FD, аутопилот, итд., како је могуће. • Демонстрира адекватно познавање Морзеоуе азбуке ради идентификовања средстава. • Демонстрира правилну употребу индикатора курса у циљу показивања QDM/QDR. • Демонстрира коректну употребу комуникационе опреме укључујући и SSR опрему. 		<ul style="list-style-type: none"> • Прати навигациону опрему због прекида сигнала/квара опреме.
3.6.3 Брифинг за прилаз и слетање, укључујући провере пре понирања, прилаза и слетања види процедуре за прилаз и процедуре по инструментима (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о брифингу прилаза и слетања, без обзира да ли се ради о једном или више чланова посаде, укључујући и провере пре понирања, прилажења и слетања.</p> <p><u>НАПОМЕНЕ:</u> Брифинг прилажења треба да укључи разматрање временских услова и потврђивање минимума за инструментално прилажење као и све процедуре, провере и увежбавања за припрему за слетање и за неуспело прилажење. Брифинг ће укључити одговарајуће корекције за PЕС и подешавање температуре као и разматрање перформанси и референтних брзина које треба држати. Од кандидата ће се такође захтевати да омогући и информисање путника о мерама безбедности.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира здраво расуђивање и разматрање маневарских способности авиона током брифинга. • Обавља све неопходне процедуре и благовремено, безбедно и позитивно одржава контролу над авионом. 	<ul style="list-style-type: none"> • Одржи исправан брифинг у складу са стандардима оператора, одобреним процедурама или процедурама које препоручује произвођач ради исправног режима рада система на авиону. 	<ul style="list-style-type: none"> • За брифинг ангажује остале чланове посаде и правилно следи тачан SOP ради потврђивања намераване процедуре за прилажење, минимум прилажења и процедуре за неуспело прилажење. • Прикаже добру оријентацију, распоред пажње и правилно планирање фазе прилажења и слетања. • У брифинг укључује одговарајуће процедуре за неуспело прилажење и планирање одласка на алтернацију.

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.6.4 Процедуре у кругу чекања (холдинг) види процедуре за прилаз и процедуре по инструментима (опште)			
Утврдити да кандидат, у стварним или симулираним инструменталним условима показује адекватно знање о и способност да изведе процедуре стандардног и нестандардног, публикованог и непубликованог IFR круга чекања-Holdinga..	<ul style="list-style-type: none"> • Подешава брзину на препоручену холдинг брзину за авион и висину, тако да прелеће холдинг fix брзином, која је једнака или мања од максималне брзине холдинга. • Примењује технике тачне корекције заноса ветра, да тачно уђе и прецизно одржава прописану путању/радиосмер по кругу чекања . • Правилно одржава одговарајућу брзину, висину и курсеве с циљем да постигне и правилно прати путање и радиосмерове. • Показује потребно знање о времену лета у холдингу укључујући, али не ограничавајући се обавезно на, гориво у авиону, проток горива за време холдинга, горива неопходног за алтернатију, итд. 	<ul style="list-style-type: none"> • Препознаје долазак на холдинг фикс или клиренс лимит. • Следи одговарајуће процедуре за улазак у складу са оперативним процедурама или онако како захтева АТС или испитивач. • Поступа у складу са АТС захтевима о јављању. • Примењује критеријуме за правилно штоповање времена када је то потребно у складу са процедурама, АТС или инструкцијама које издаје испитивач. • Обавља одговарајуће корекције штоповања времена због утицаја познатог ветра. • Врши одговарајуће корекције са циљем да стигне изнад фикса што је могуће ближе предвиђеном времену прилаза . • 	

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ОБЈЕКТИВНЕ	ТЕХНИЧКЕ	ПРОЦЕДУРАЛНЕ	НЕТЕХНИЧКЕ
3.6.5 Прилажења по инструментима (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о висини, брзини и контроли курса као и да обавља стабилно прилажење са правом конфигурацијом.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Подешава одговарајућу конфигурацију авиона и брзину с освртом на турбуленцију, смицање ветра, услове јаког ниспоног струјања (microburst), или на друге метеоролошке и оперативне услове. • Пре отпочињања сегмента завршног прилажења одржава жељену висину, курс и брзину и прецизно прати радијале правце и радиосмерове према процедурама за прилажење или онако како тражи АТС. • Демонстрира задовољавајућу контролу висине, правца и брзине натримованим авионом, како би се стабилна прилазна путања одржала до прилазног минимума. • Прелази на нормално прилажење за слетање само када је авион на позицији да прелазак са понирања на слетање на писту може да се изведе при нормалној брзини понирања и применом нормалног маневра. 	<ul style="list-style-type: none"> • Бира, подешава, идентификује и прати оперативни статус земаљске и авионске навигационе опреме коју користи за прилажење. • Обавештава АТС увек, када није у стању да поступи у складу са одобрењем. • Завршава ставке из чеклисте за конкретну фазу лета или сегмент прилажења, укључујући прилажење са искљученим мотором (engine out) као и брифинг/чеклисту за слетање. • Следи публикувану процедуру прилаза у складу са АТС инструкцијама, или онако како налаже испитивач. • Обавља одговарајућу корекцију штоповања због утицаја познатог ветра. • Примењује одговарајуће корекције публикуваних минимума према прилазној категорији авиона са освртом на: <ul style="list-style-type: none"> • NOTAME • Неисправну опрему за навигацију • Неисправна визуелна средства за слетање. • Јављене временске услове • Завршава одговарајући брифинг/чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља двосмерну комуникацију са АТС-ом користећи тачну комуникацијску фразеологију и технике. • Тачно и благовремено понавља АТС одобрење онако како је издато. • Омогућава да се заврши тачан брифинг посаде и путника. • Утврђује или потврђује да су путници и посада, итд. прописно обезбеђени за слетање. • Демонстрира правилну координацију са члановима посаде онако како је неопходно према врсти лета. • Демонстрира оријентацију током целог маневра. • Охрабрује учешће осталих чланова посаде у складу са одобреним SOP.

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРЕЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.6.6 Прецизно прилажење види прилажења по инструментима (опште)			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање и вештину при извршавању процедура прецизног прилажења по инструментима, онако како одлучи испитивач, са свим моторима у и/или са једним неисправним мотором, када се ово може применити.</p> <p><u>НАПОМЕНА:</u> Прецизна прилажења, коришћењем NAVAID опреме у авиону за вођење па оси и равни понирања, могу се обавити у симулираним или стварним инструменталним условима до висине/релативне висине доношења одлуке (DA/DH) и мора да се лете без аутопилота.</p> <p>Када се захтева да се прилажење лети са једним неисправним мотором, симулирано гашење мотора мора да се заврши пре FAF-а. Овај услов са угашеним мотором мора да остане све до заустављања после слетања, или током целе процедуре одласка у други круг.</p> <p>За ILS индикаторе са нормалном скалом, прилаз може да се настави код одступања локалајзера и глајда до вредности половине скале. Код авиона са проширеном скалом показивања локалајзера, прилаз може да се настави код одступања локалајзера до вредности целе скале а глајда до вредности половине скале.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Пресеће и прати локалајзер у оквиру прописаних ограничења. • Успоставља претходно утврђену вертикалну брзину у моменту када се појављује електронска раван понирања да би се затим пратила. Одржава електронску раван понирања у оквирима прописаних ограничења. • Долази на DA/DH са таквом позицијом да слетање, продужавање и одлазак у круг могу безбедно да се обаве. • Избегава понирање испод DA/DH пре него што иницира процедуру за неуспело прилажење или прелазак на слетање. • Одмах иницира неуспело прилажење, док је на DA/DH, уколико неопходне визуелне референце са пистом нису јасно видљиве и препознатљиве. • Прати локалајзер и раван понирања током визуелног понирања са DA/DH до тачке изнад писте када раван понирања може да се напусти с циљем да се обави нормално слетање. 	<p>Види Прилажења по инструментима (Опште)</p>	<p>Види Прилажења по инструментима (Опште)</p>

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.6.7 Непрецизно прилажење види прилажења по инструментима (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање и вештину у извршавању процедура непрецизног прилажења по инструментима онако како је одлучио испитивач, са свим моторима у раду и/или са једним неисправним мотором, где може да се примени.	<ul style="list-style-type: none"> Установљава брзину понирања која ће омогућити долазак до MDA/H (на или пре доласка на VDP ако је публикована) са авионом у позицији када је понирање са MDA/H за слетање на намеравану писту могуће извести при нормалној брзини и при коришћењу нормалног маневра. Извршава процедуру за неуспело прилажење уколико потребне визуелне референце за намеравану писту нису јасно видљиве и препознатљиве у моменту неуспелог прилажења. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира адекватно процењивање и познавање перформанси авиона с циљем да поступа у складу са публикованим процедурама, и опремом коју ће користити за прилажење. 	
3.6.8 Прилажење из круга (circling approach) види прилажења по инструментима (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање и вештину у извршавању процедура за кружно прилажење, онако како одреде оперативни услови или испитивач, са свим моторима у раду, и/или са једним неисправним мотором, где је могуће применити.	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира знање о категоријама прилажења из круга, брзинама и процедурама. Користи одговарајућу конфигурацију авиона за нормалне и абнормалне ситуације и процедуре. Визуелно маневрише авионом, након постизања дозвољене висине за визуелни круг да би одржао путању лета која дозвољава нормално слетање на писту која дивергира најмање 90° од курса за завршно прилажење, или у складу са публикованим процедурама. Одржава, најмање, публиковани минимум за висину кружења током целе процедуре све до достизања позиције са које је могуће извести слетање из понирања. Одржава визуелни контакт са прагом писте током целе процедуре кружења. Обавља процедуру без претераног маневрисања и без прекорачења нормалних оперативних ограничења авиона (угао нагиба нормално не треба да пређе 30°). 	<ul style="list-style-type: none"> Потврђује правац саобраћаја и придржава се свих ограничења и инструкција издатих од стране АТС-а. Одржава правилну шему круга и следи сваку прописану трасу у складу са публикованом процедуром или онако како налаже АТС или испитивач. Врши заокрет у одговарајућем правцу када то диктира неуспело прилажење током кружног прилажења и примењује исправну процедуру и конфигурацију авиона. 	<ul style="list-style-type: none"> Демонстрира здраво процењивање и познавање маневарских способности авиона током целог кружног прилажења.

ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА			
ОБЈЕКТИВНЕ	ТЕХНИЧКЕ	ПРОЦЕДУРАЛНЕ	НЕТЕХНИЧКЕ
3.6.9 Одлазак на други круг и неуспело прилажење види прилажења по инструментима (опште)			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање и вештину у примени процедура за неуспело прилажење, а у вези са стандардним процедурама инструменталним процедурама.	<ul style="list-style-type: none"> Одлучно иницира процедуру за неуспело прилажење благовременим додавањем снаге и заузима положај за пењање и ре-конфигурише ваздухоплов у складу са одобреним процедурама. Држи жељену висину, брзину, курс и прецизно прати руте, путање радијале и радиосмерове. 	<ul style="list-style-type: none"> Следи препоручене ставке брифинг/чеклисте ваздухоплова за процедуру одласка у други круг за конкретан авион. Поступа у складу са процедуром за неуспело прилажење или АТС дозволом. 	<ul style="list-style-type: none"> Захтева одобрење, ако је погодно, за алтернативни аеродром, друго прилажење, одлазак до холдинг фикса, или чини онако како захтева испитивач. Тачно понавља добијено АТС одобрење и, када је неопходно, захтева појашњење, потврду или промену.

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

3.7 ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.1 Процедуре за долазак на аеродром			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о одговарајућим процедурама за прилаз и у вези са тим о одговорностима пилота и контролора, и правилно се служи одговарајућим публикацијама и картама.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Држи одговарајућу брзину - висину, правце. • Показује адекватно знање о процедурама у случају отказа обостране радиовезе. 	<ul style="list-style-type: none"> • Користи актуелне и одговарајуће навигационе публикације за предложене долазне руте. • Благовремено поступа према АТС инструкцијама и ограничењима у ваздушном простору. • Завршава ставке брифинг/чеклисте које се односе на долазак. • Извршава тачну процедуру подешавања висиномера у складу са регулативама, оперативним процедурама и захтевима АТС-а. • Завршава одговарајућу чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља комуникацију са АТС користећи тачну фразеологију. • Тачно понавља примљено АТС одобрење и, када је неопходно, захтева појашњење, потврду или промену. • Демонстрира будност о терену, распоред пажње и тачно планирање. • Сарађује са осталим члановима посаде у циљу обезбеђења тачног рада система на ваздухоплову током фазе доласка. • Правилно распоређује пажњу унутар и изван кокпита. • Утврђује да је тачан брифинг посаде и путника завршен. • Сарађује са осталим члановима посаде ради осматрања, (где је погодно).

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.2 Сва слетања (укључујући нормално слетање) опште			
<p>Утврдити да кандидат показује задовољавајуће знање и вештину у извршавању слетања с обавезном пажњом на препоручене углове прилажења, брзину, конфигурацију, ограничења перформанси, побуђену турбуленцију и факторе безбедности (у складу са авионом).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Успоставља препоручену прилазну и слетну конфигурацију и брзину, подешава уздужни положај и снагу онако како се захтева, с циљем да држи правилну путању и брзину прилажења. Држи путању у односу на земљу што обезбеђује да се леги по школском кругу, узимајући у обзир препреке и захтеве АТС или испитивача. Врши тачне корекције због заношења (према постојећем ветру) и држи тачну путању у односу на земљу. Постигне и одржава стабилизovan прилаз.. Врши мек, позитивно контролисан прелазак са завршног прилажења до додира. Слеће у оквирима означене зоне додира, при исправној брзини, уздужном положају, и у оси писте. Додирује писту без клизања и са авионом изравнатим са осом писте. Тачно одржава правац током протрчавања. Користи спојлере, риверс елисе, риверс потиска, користи кочнице и друге уређаје чеоног отпора, онако као је погодно, да се безбедно заустави авион. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава одговарајућу чеклисту пре слетања Завршава одговарајућу чеклисту након слетања. 	<ul style="list-style-type: none"> Утврђује или потврђује да су посада и путници коректно обезбеђени за полетање/слетање. Тачно понавља примљену АТС дозволу, када је неопходно захтева појашњене, потврду или промену. Сарађује са осталим члановима посаде у циљу обезбеђења тачног рада система на ваздухоплову током прилажења и слетања. Разматра услове ветра, стање писте и препреке, и бира исправну тачку додира. Слуша R/T окружење с циљем да постигне задовољавајућу будност за остали саобраћај. Показује добру оријентацију, распоређивање пажње, и тачно планирање. Правилно распоређује пажњу изван и унутар кокпита. Одржава адекватно осматрање других авиона. Прати све услове на земљи, препреке или друге опасности које могу да спрече безбедно полетање/ слетање. Показује обазривост због других авиона на земљи и у ваздуху.

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.3 Прилажење и слетање на кратким стазама види сва слетања - опште			
Утврдити да кандидат показује задовољавајуће знање и вештину у извршавању прилажења и слетања на кратким стазама.	<ul style="list-style-type: none"> • Одржава стабилно прилажење и постиже препоручену брзину прилаза или, у случају да је нема, поставља • 1.3 VSO, са корекцијом за ветар/гаст • Изврши слетање тачно у оквиру зоне додира на писти. • Користи кочнице, спојлере, риверс потиска и/или друге уређаје за успоравање ваздухоплова у складу са препорукама произвођача, с циљем да се што пре заустави, безбедно и у складу са сертификованим перформансама авиона. 		
3.7.4 Слетање без закрилаца види сва слетања - опште			
Утврдити да кандидат показује задовољавајуће знање и вештину за извршавање безбедног слетања без закрилаца или са неисправним преткрилицима/закрилцима.	<ul style="list-style-type: none"> • Одржава стабилно прилажење при одговарајућој брзини у складу са Пилотским приручником за управљање / AFM-ом. • Извршава меко, позитивно контролисано прелажење из завршног прилажења до додира. 		<ul style="list-style-type: none"> • Обавезно тражи дозволу за слетање за конфигурацију без закрилца/без преткрилца.

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.5 Прилажење и слетање без снаге (само за једномоторне авионе) види сва слетања - опште			
Утврдити да кандидат показује задовољавајуће знање и вештину за извршавање безбедног слетања са мотором малом гасу (реланту).	<ul style="list-style-type: none"> • Смањује снагу до реланта мотора и то тако да оствари понирање и слетање на писту, у зони коју је претходно изабрао кандидат или коју је одредио испитивач. • Подешава уздужни положај с циљем да држи одговарајућу брзину планирања. • Користи промену конфигурације и отпора тако да тачка додира буде у изабраној зони. • Користи кочнице како би се безбедно зауставио на што краћој стази. 		<ul style="list-style-type: none"> • Користи тачну R/T фразеологију како би добио одговарајуће одобрење и обавестио АТС о било каквом техничком проблему. • Обавезно тражи дозволу за улазак у школски круг ради осталих авиона. • Тачно одређује утицај ветра на перформансе планирања.

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.6 Слетање са симулираним заглављеним хоризонталним стабилизатором у било ком ненадримованом положају види сва слетања - опште			
Утврдити да кандидат показује адекватно знање о факторима који могу да утичу на контролу ваздухоплова са заглављеним стабилизатором у било ком ненадримованом положају, укључујући примену различитих конфигурација за чеони отпор, подшавање снаге, уздужне положаје, тежине, и углове нагиба.	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира здраво расуђивање и познавање маневарских способности авиона током целе процедуре. • Безбедно контролише авион, меко, позитивно и правовремено. 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира правилне процедуре у складу са одобреном процедуром / брифингом /чеклистом или процедурама које је препоручио произвођач или у складу са сродним брифингом/чеклистом. 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира задовољавајућу анализу ситуације / проблема. • Укључује остале чланове посаде у анализу проблема (МРА) • Показује тачну дијагнозу неисправности. • Потврђује дијагнозу неисправности (са осталим члановима посаде у МРА). • Врши ревизију узрочних фактора (са осталим члановима посаде у МРА). • Проналази остале алтернативне правце акције, ако је погодно • Укључује остале чланове посаде у анализу опције (МРА). • Потврђује намеравани план акције (са осталим члановима посаде у МРА). • Користи тачну Р/Т фразеологију како би добио одговарајућу дозволу и обавестио АТС о сваком техничком проблему.
3.7.7 Слетање са продужавањем			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима у вези са слетањем са продужавањем укључујући важност правовремене одлуке да продужи или да се заустави на писти.	<ul style="list-style-type: none"> • Успоставља препоручену конфигурацију за полетање и додаје снагу за полетање како би безбедно прешао на нормално или полетање са кратке стазе, у складу са типом летелице и условима. • Одржава правац и врши корекције скретања. • Успоставља безбедно пењање у исправној конфигурацији и при правилној брзини. 	<ul style="list-style-type: none"> • Поступа у складу са летом по кругу и процедури за смањење буке. 	<ul style="list-style-type: none"> • Правовремено доноси одлуку да обустави слетање.(продужи)

ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.7.8 Одлазак у други круг са мале релативне висине			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање и вештину у процедурама за прекинуто слетање, укључујући и услове који диктирају прекинуто слетање, значај правовремене одлуке, препоручену брзину и, такође, одговарајућу процедуру ре-конфигурације.</p> <p>НАПОМЕНА: Маневар се може комбиновати са процедурама за визуелно прилажење и прилажење по инструментима, прилаз из круга или неуспело прилажење, али услове по инструментима не треба симулирати испод 100 стопа (30 метара) висине, изнад писте. Овај маневар треба иницирати са конфигурацијом за слетање када је на приближно 50 стопа (15 метара) изнад писте и приближно изнад прага на писте, или онако како је препоручено.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Додаје потребну снагу за услове лета и успоставља уздужни положај неопходан за остваривање жељених перформанси. • Увлачи закрилца/уређаје за чеони отпор и стајни трап, ако је погодно, у правилном низу и на безбедној висини, остварује позитивну брзину уздицања (варио) и одговарајућу брзину пењања. • Тримује авион, ако је потребно, и држи правилну путању у односу на земљу током процедуре за прекинуто слетање. 	<ul style="list-style-type: none"> • Благовремено завршава одговарајуће ставке чеклисте у складу са одобреним процедурама. 	<ul style="list-style-type: none"> • Доноси правовремену одлуку да прекине слетање због стварних или симулираних услова и на одговарајући начин обавештава када се безбедност лета више не доводи у питање. • Демонстрира правилно консултовање са осталим члановима посаде (МРА). • Сарађује са осталим члановима посаде ради исправног руковања авионских система, док истовремено подешава снагу, конфигурацију и брзину (МРА). • Тачно понавља примљено АТС одобрење и, ако је неопходно, захтева појашњење, потврду или промену.
3.7.9 После слетања и рулања			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама за безбедност после слетања и рулања, онако како одговара.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира способност одржавањем правилне и позитивне контроле. • Држи одговарајућу раздаљину у односу на други авион, препреке и особе. Држи одговарајућу брзину. • Константно одржава будност и контролу над авионом током рулања. 	<ul style="list-style-type: none"> • Завршава ставке брифинг/чеклисте које могу да се примене и обавља препоручене процедуре. • Поступа у складу са инструкцијама издатим од стране АТС (или испитивача који симулира АТС). • Посматра зауставне линије (холд линес), критичне зоне локализера и равни понирања, и остале контролне ознаке и светлосну сигнализацију. • Завршава одговарајућу чеклисту. 	<ul style="list-style-type: none"> • Демонстрира правилну координацију са посадом у складу са захтевима задатка лета (МРА). • Утврђује да је обављен тачан брифинг посаде и путника. • Сарађује са осталим члановима посаде због осматрања (МРА). • Правилно распоређује пажњу унутар и изван кокпита.
3.7.10 Паркирање и обезбеђивање			
<p>Утврдити да кандидат показује адекватно знање о процедурама за паркирање и обезбеђивање авиона.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Правилно паркира и обезбеђује авион. 	<ul style="list-style-type: none"> • Завршава белешке о лету, (авионску књигу) укључујући податке о времену лета и примедбе. 	

3.8 НОЋНИ РЕЖИМ ЛЕТЕЊА ПРИМЕНЉИВ НА СВЕ ФАЗЕ ЛЕТА			
ЦИЉ	ТЕХНИЧКИ	ПРОЦЕДУРАЛНИ	НЕТЕХНИЧКИ
3.8.1 Припрема за ноћно летење			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима у вези са ноћним летењем, и то објашњавањем:	<ul style="list-style-type: none"> Светлосних система за идентификовање аеродрома, писта, стаза за рулање и препрека, и светлосног система којим управља пилот. Светлосних система на авиону. Личне опреме неопходне за ноћно летење. Оријентације, навигације и техника читања карата у току ноћног режима. 	<ul style="list-style-type: none"> Мера безбедности и мера у случајевима опасности типичних за ноћно летење. 	<ul style="list-style-type: none"> Физиолошких аспеката ноћног летења, укључујући утицај промене услова осветљења, борбу са илузијама и како физичка кондиција пилота утиче на оштрину вида.
3.8.2 Ноћно летење укључујући ноћни школски круг (circling), продужавање(неуспели прилаз) и слетање са искљученим слетним светлима			
Утврдити да кандидат показује знање о елементима у вези са ноћним летењем.	<ul style="list-style-type: none"> Врши преглед унутрашњости и спољашњости авиона са нагласком на оне ставке које су битне за ноћни лет. Рула придржавајући се добре оперативне праксе за ноћне услове. Обавља полетања и пењања са нагласком на добар визуелни и инструментални лет. Лети и држи оријентацију. Прилази, слеће и рула придржавајући се добре оперативне праксе за ноћне услове. 	<ul style="list-style-type: none"> Завршава све одговарајуће брифинг/чеклисте. 	

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

4 МОДУЛ 4 – СТАНДАРДИ ЗА ТЕСТИРАЊЕ У ЛЕТУ – ХЕЛИКОПТЕР

Табеле у овом модулу дају практичну смерницу за критеријуме које испитивач треба да узме у обзир када оцењује сваку ставку у испитима и проверама за авион / хеликоптер према JAR-FCL.

**НИЈЕ УКЉУЧЕН У ОВУ ВЕРЗИЈУ
(20. фебруар 2007.)**

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

5 МОДУЛ 5 - ТЕСТ ТОЛЕРАНЦИЈЕ (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР).

Номиноване толеранције извучене су из JAR-FCL-а са неким додатним бројкама за стандардизацију и опште подучавање испитивача како је показано у курзиву.

Бројке толеранције ће се користити као основа за оцењивање током савршеног дана и на лако управљивом авиону/хеликоптеру. С обзиром да је ова комбинација ретка, испитивач ће мало попустити у условима турбуленције и када се ради о авиону/хеликоптеру са лошијим квалитетом управљања и перформансама, коришћеног том приликом.

Кандидатима се може саветовати да, током лета, треба да размишљају само о летењу и управљању авионом/хеликоптером на најбољи могући начин у складу са својим могућностима, а не да покушавају да остану у оквиру толеранција на штету меког управљања.

5.1 Авион

Брз преглед:

Толеранције на испиту – Консултовати JAR-FCL 1 за промене за ову табелу брзог прегледа

ПРОФИЛ	PPL Практичан испит	CPL Практичан испит	IR, ATPL и сви типови или класе практични испити и провера стручности
Висина и релативна висина (у стопама)			
Нормалан лет	± 150	± 100	± 100
Са симулираним отказом мотора	± 200	± 150	± 100
Ограничен број пилотажних инструмената (Сим. откази)		± 200	± 200
Започињање одласка на други круг на висини/релативној висини одлуке (alt/ht)			+ 50 / - 0 (један мотор неисправан + 100 / - 0)
Минимална висина /релативна висина понирања MDA/H (непрецизни прилаз)			+ 50 / - 0 (један мотор неисправан + 100 / - 0)
Минимуми визуелног кружења (circling)			+ 100 / - 0
Прецизност лета по заданој линији			
По радио средствима	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$	$\pm 5^\circ$
Прецизно прилажење			Пола скале по локалајзеру и глајду
DME лук			$\pm 1nm$
Правац (хединг)			
Сви мотори у раду	$\pm 10^\circ$	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$
Са симулираним отказом мотора	$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$	$\pm 10^\circ$
Ограничен број пилотажних инструмената (Сим. откази)		$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$
Брзина (у чворовима)			
Полетање / V_T	+ 10 / - 0	+ 5 / - 0	+ 5 / - 0
Пењање и прилажење	± 15	± 10	± 5
V_{at} / V_{ref}	+ 15 / - 5	+ 5 / - 0	+ 5 / - 0
Крстарење	± 15	± 10	± 5
Ограничен број пилотажних инструмената (Сим. откази)		± 10	± 10
Са симулираним отказом мотора	+ 15 / - 5	+ 10 / - 5	+ 10 / - 5
Брзина плаве линије или V_{use} / V_2	± 5	± 5	± 5
Максимална грешка при брзини лета у сваком другом режиму	± 15	± 10	± 10

5.2 Хеликоптер

Брз преглед:

Толеранције на испиту – Консултовати JAR-FCL 2 за промене за ову табелу брзог прегледа

ПРОФИЛ	PPL Практичан испит	CPL Практичан испит	IR, ATPL и сви типови или класе практичан испит и провера стручности
Висина и релативна висина (у стопама)			
Нормалан лет	± 150	± 100	± 100 Започињање одласка на други круг при DH + 50 MDH/MDA + 50 – 0
Са симулираним отказом мотора	± 200	± 150	
IGE лебдење	± 2		
Правац и лет по заданој линији			
Нормалан лет	± 10°	± 10°	± 5°
Са симулираним кваром мотора	± 15°	± 15°	Прецизни прилаз Пола скале по локалајзеру и глајду
Брзине (у чворовима)			
Полетање / прилажење	-10 / +15	± 5	Сви мотори оперативни + 5 / - 0
Сви остали режими	± 15	± 10	Са симулираним кваром мотора +10 -5
Заношење на земљи (у стопама)			
Полетање, IGE лебдење	± 3	± 3	
Слетање	Без кретања у страну или уназад	Без кретања у страну или уназад	

6 МОДУЛ 6 – ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР) PPL (А/Н)

Упутство за структурирање испита за обуку испитивача за PPL

Испитивачу се препоручују следећа објашњења и информације за припрему и обављање PPL испита. Ове сугестије помажу да би се кандидатове вештине и знање сто прецизније оценили.

Све делове испита је потребно спроводити у складу са Стандардима испита у лету – Модул 3/4 и Толеранцијама Модула 5.

6.1 Авион

Брз преглед:

JAR референца:	Додатак 1 на JAR-FCL 1.130 & 1.135
Ко може да испитује:	FE под условом да имају индивидуалну дозволу за ову улогу. Испитивачи не могу испитивати кандидате ако су им били инструктори летења за предметну дозволу. (Провера напредовања и сигурности се не сматра обуком у летењу) У случају да се испит састоји из два дела, исти испитивач мора обавити оба дела.
Коришћене форме:	Националне

6.2 Увод

FE треба да да оцену свих тачки и делова испита

Поједини делови испита морају бити оцењени кроз задану вежбу, на пример тачка 2.х.и (превучен лет) захтева да се вежба изводи у задатим условима у ваздуху. Други делови испита могу бити оцењени без да се одреди посебна вежба за то, пошто:

- Могу бити оцењени као делови нормалних услова лета. На пример, 2.ц.и.и и 2.ц.и.и.и. (пењући заокрети и превођење у хоризонтални лет) могу бити посматрани у првим минутима лета.
- Оцењују се током трајања целог лета или једног дела лета. На пример, тачка 2.а или 3.х (АТС веза) или тачка 3.б одржавање висине, правца и брзине.

6.3 Једномоторни авион / хеликоптер

6.3.1 УПОЗНАВАЊЕ СА АВИОНОМ, ХЕЛИКОПТЕРОМ И ПРИПРЕМА ЗА ЛЕТ

6.3.1.1 Документација и пловидбеност

- Уверити се да се изабрана питања односе на тип авиона/хеликоптера који се користи за испит

6.3.1.2 Перформансе авиона / хеликоптера

- Кандидат може користити Приручник за коришћење авиона да би добио више информација од оних основних које се не односе само на основне особине, набројане као подсетници у стандардима са испит.
- Забележити одговоре на дата питања у току испита у вези брзина најбољег угла и најбољег пењања, брзине свалења у слетној конфигурацији и маневарске брзине (маневринг спеед), да би се пратило њихово поштовање током извршења вежбе. Питања из приручника за коришћење авиона би требало да буду практичне природе, поготово ако се односе на стварне метеоролошке услове – температура, јачина ветра, итд. за време лета.

6.3.1.3 Маса и центража

- а. То треба да буде практична вежба која разматра проблем масе и центраже на планираној рути. Од кандидата треба да се тражи да коригује одступање из анvelope центраже, као и да објасни шта значе екстремна CG одступања и последице на стабилност и управљивост авиона / хеликоптера.
- б. Ако постоји било каква сумња у вези презентираних решења од стране кандидата у вези масе и стабилности, његов ниво знања је потребно установити путем пропитивања у овој области.

6.3.1.4 Претполетни преглед

После завршеног претполетног прегледа, кандидату треба да се постави неколико питања из познавања авиона. На пример утицај зачепљења улазног филтера карбуратора, где се он налази, да би се одредило да ли кандидат познаје улогу свих усисника, уводника и филтера.

6.3.1.5 Покретање мотора, проба мотора на земљи, употреба листе за проверу и брифинг.

- a. Проверити да ли кандидат користи чеклисту која се налази у авиону/хеликоптеру. Ако се испитивач не слаже са садржајем брифинг/чеклисте, то не треба да буде примедба кандидату. У том случају испитивач треба о томе да продискутује са школским центром и, ако је потребно, са ваздухопловним властима.
- b. Провера пред лет, коју је кандидат извршио мора обухватити најмање све тачке из Приручника за коришћење авиона. Кандидат треба да утврди коју би меру подузео ако би провером установио проблем (нпр. пад обртаја испод дозвољених код пробе магнета, или инструменти не реагују на проверу смеше или грејања карбуратора).
- ц. У овом делу се очекује од кандидата да обавести путнике о сигурносним поступцима у случају опасности.

6.3.1.6 Помоћни уређаји

Кандидат треба да познаје коришћење грејача карбуратора, команде смеше, као и било коју другу команду у авиону/хеликоптеру који се користи за испит. Процедура линовања се проверава практично или усменим испитивањем током лета. Употреба команде смеше за уравнотежење рада мотора након укључења/искључења грејања карбуратора, треба да се оцени у стварним условима, или путем пропитивања, ако такви услови не постоје.

6.3.1.7 Рулање

Ако се испит врши у условима без или са врло slabим ветром, у току рулања треба испитати кандидата, који је положај команди лета код бочног, и ветра из предњег и задњег квадранта.

6.3.1.8 Оштри заокрет

Запамтити да кандидат треба бити оцењен из 4 параметра: висина, брзина, нагиб и правац вађења. Због тога, вас захтев мора бити прецизан за сваки од елемената, да би се избегла конфузија.

Оријентир за вађење из заокрета треба да буде тачкаст али добро уочљив. Испитивач треба да се увери да ли кандидат препознаје исти оријентир, да би оцена вађења била правилна.

6.3.1.9 Лет на малим брзинама

Циљ ове вежбе је да се оцени да ли је кандидат у стању да на малим брзинама управља авионом/хеликоптером и да затим успостави нормалне брзине лета.

Кандидат мора да покаже вештину да управља авионом на малим брзинама мењајући правац одговарајућим нагибом и да се врати у нормалан лет, а да све време одржава нагиб, брзину и висину без клизања. Сваљивање значи падање на испиту.

6.3.1.10 Превучен лет

Испитивач мора поштовати препоруке произвођача авиона који се користи за испит, а које се односе на извођење превученог лета. FCL захтев се односи на авион у конфигурацији <чист> за минимални губитак висине.

6.3.1.11 Полетање

- a. Препоручује се да испитивач не захтева неко специфично полетање, радије га треба довести у ситуацију да он сам одлучи, коју ће процедуру да примени
- b. Изабрана конфигурација ваздухоплова и коришћене брзине треба да буду оне које су дате у Приручнику за коришћење авиона.

6.3.1.12 Школски круг

Препоручује се, уколико је могуће, да се изаберу оба типа аеродрома, контролисани и неконтролисани, да би се проверило да ли кандидат коректно примењује одговарајуће процедуре.

6.3.1.13 Прилаз и слетање

Оцена способности да се слети у зони додира нема за циљ да испитивач претвори ову вежбу у spot landing. Више се препоручује оцена слетања у оквиру одређеног дела писте. Овершутирање писте при слетању ће бити оцењено у односу на целу вежбу.

6.3.1.14 Симулирано слетање из предострожности

Када будете захтевали ову вежбу, будите прецизни у излагању разлога због којих је то неопходно. Ако су у питању симулирани метеоролошки услови, јасно прецизирајте симулирану доњу базу, видљивост, итд и немојте их мењати у току процедуре.

Запамтите да је циљ ове вежбе да се покаже процедура за безбедно слетање у одговарајућем простору под условом да је процедура осмишљена и логична и да је конфигурација ваздухоплова одговарајућа према Приручнику за коришћење авиона. Испитивач би требао да буде толерантан ако се процедура незнатно разликује од његове властите. Ако је доступан одговарајући аеродром, пожељно је да се захтева од кандидата да изведе прилаз и слетање, у ком случају би испитивач могао да оцени способност за прилаз на кратак или неприпремљен аеродром.

6.3.1.15 Симулација принудног слетања

Квар мотора треба да буде симулиран у складу са препорукама произвођача ваздухоплова.

Симулацију је потребно извести на довољној висини, како би кандидат имао довољно времена да јасно покаже познавање процедуре и вештину. Вежба треба да се изведе без претходног упозорења мада испитивач треба да се увери да у видном пољу кандидата постоје терени за слетање и да су у долету планирања најбоље финесе. Будући, да је циљ вежбе оцена концепције кандидата, испитивач би требао бити толерантан ако се процедура незнатно разликује од његове властите.

Испитивач ће бринути о мотору (подхлађивање) приликом понирања, да би била заступљена безбедност приликом продужавања. Прихватљив је поступак, да се остави мало снаге и са извученим закрилцима обезбеди нормалан угао понирања. Испитивач треба да оцени кандидатову намеру према процедури током ове вежбе и оној, разрађеној у припреми пре лета.

6.3.2 НАВИГАЦИЈА НА РУТИ

6.3.2.1 Процедура претполетног планирања

Ово поглавље објашњава, шта се очекује од кандидата. Додати су и набројани прихватљиви поступци а не само уопштени наводи критеријума.

Кандидат мора:

- а. Изабрати безбедну и погодну руту у складу са прописима
- б. Прибавити и протумачити информације о метеоролошким условима
- ц. Одредити одговарајућу процедуру за одлазак
- д. Прибавити практичне информације о аеродромима на дестинацији и дуж руте.
- е. Одредити да ли су писте (правац протезања) на аеродрому полетања и дестинацији прихватљиве према метеоролошкој прогнози.

Када се одређује рута, испитивач треба да изабере дестинацију која пружа кандидату погодан терен и са довољно контролних рутних оријентира.

Треба да се провери тачност извршених кандидатових прорачуна.

6.3.2.2 Процедура одласка

Кандидату не треба да се ограничи само једна процедура одласка. Треба да му се да могућност да бира одговарајућу процедуру одлета према датој локацији.

Оцењује се способност како се кандидат адаптира на нове околности због којих је процедура промењена.

6.3.2.3 Процедура на рути

У случају да нема довољно одговарајућих оријентира на рути, треба кандидату дати више времена за одређивање заноса уколико постоји. Адекватан избор руте би требало да спречи такву ситуацију.

6.3.2.4 Одлазак на алтернацију

Када се испитивач одлучи за одлазак на алтернацију након завршене серије бројних других задатака (маневара) мора да да кандидату довољно времена и уколико је потребно пружи му помоћ док припреми карте и одреди тачну позицију. Испитивач ће захтевати алтернацију према следећој процедури:

Неће увек бити могућ одлазак на алтернацију на малој висини, али уколико испитивач тако одлучи, мора да поштује следеће:

- а. Прописи, насеља итд...
- б. Безбедносне норме, погодност терена, висина, препреке
- ц. Узнемиравање становништва и другог живља
- д. Испитивач не би требао да тражи ову вежбу уколико би она доводила до кршења прописа и кажњавање кандидата.

Када се вежба (одлазак на алтернацију) изводи на разумно малој висини, изабрана дестинација не би требала да је таква да захтева надлетање насељених места. Треба имати на уму, да ово није тест искључиво навигацијских елемената лета, него оцена способности да се упути на алтернацију, користећи рачунску навигацију прорачунима на памет и природна географска обележја као што су путеви, железнице итд, ако су расположива. Лењири, транспортери и рачунари не треба да се користе за овај елемент вежбе.

Што се тиче предвиђеног и стварног времена доласка на алтернацију, не треба инсистирати на прецизним вредностима. Испитивач може да прихвати разумну вредност предвиђеног времена доласка, које омогућава да се одлазак на алтернацију одвија по плану.

6.3.2.5 Инструментално летење и коришћење радионавигационих средстава

Кандидат треба да је у стању да изведе основни заокрет по инструментима за 180° у симулираним инструменталним условима.

6.3.3 ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ (ПРИНУДНИ ПОСТУПЦИ)

- а. Ако испитивач не познаје у потпуности авион на коме се врши испит, треба да се упозна са Приручником за коришћење авиона пре него што зада кандидату симулиране отказе, како би проверио његове поступке у таквим ситуацијама.
- б. Није потребно да све могуће процедуре у случају опасности буду оцењиване код свих и сваког кандидата. Испитивач треба да захтева демонстрирање две процедуре у случају опасности: једну у ваздуху и другу на земљи. Треба се избегавати употреба истих примера, како процедуре не би постале општепознате од стране кандидата и да би се на тај начин у току обуке обухватило што више поступака.
- ц. Једна метода, оцењена као врло ефикасна од стране многих испитивача, која може бити изабрана за оцењивање вежбе у случају опасности, треба бити изведена или пре покретања мотора или након враћања на платформу када је мотор угашен. Испитивач треба да промени положај команди гаса, смеше, припадајућих прекидача и разних помоћних команди из уобичајене позиције мировања у позицију у којој би нормално били приликом рада мотора у лету. Затим треба да објасни претпостављену ситуацију, као што је пожар мотора. Његова оцена се затим базира на стварном руковању одговарајућим командама, прекидачима и славинама од стране кандидата у току објашњавања поступка, што је ефикасније него причом објашњени поступак. Овом методом се избегава да кандидат изрецитује научену процедуру у случају опасности без да стварно познаје радње које вежба захтева.
- д. Испитивач не би требало да задаје превише принудних поступака како се вежба не би претворила у испит издржљивости до мере кад би кандидат због тога и погрешно.

6.3.4 РАДИО КОМУНИКАЦИЈА

- а. Демонстрација коректног извођења радио процедура током целог лета треба бити оцењена након завршетка лета.
- б. Оцена треба да базира на способности кандидата да користи адекватне радио процедуре, потврђује и поступа према садржини АТС одобрења, да прибавља информације о времену и остале текуће податке који се односе на лет. Ако је потребно, ове елементе испитивач може да симулира, уколико се лет не одвија у зони АТС. Испитивач може, такође, већи део ове вежбе извести и на земљи. Коришћење практичног сценарија је одличан метод да се кандидат наведе да изабере којом радио везом се се служити.

6.4 Вишемоторни авиони – (резервисано)

6.5 Хеликоптер

	PPL(H) ПРАКТИЧНИ ИСПИТ (ПРОВЕРА)
JAR извор:	Додатак 1 на JAR-FCL 2.130 & 2.135
Ко може да испитује (Ко врши проверу)	PPL (H) FE(H) Испитивачи не могу испитивати кандидате ако су им били инструктори летења за предметну дозволу. (Провере напредовања и сигурности се не сматрају обуком за летење) У случају да се испит садржи из два дела, исти испитивач мора обавити оба дела. Исти испитивач може испитивати кандидате у другом покушају полагања испита с тим што кандидат може захтевати другог испитивача. За сваки следећи покушај требају се консултовати надлежни органи.
Формулар који се користи:	Национални формулари
Врста провере	Тест вештина као што је описано у Додатку 1 на JAR-FCL 2.135. Тест се може обавити у два дела под условом да се Секција 1 укључи у сваки лет а тачке из секције 5 могу бити укључене или у један или у други део (лет)
Напомена :	Обука Ако се тест обавља на вишемоторном хеликоптеру кандидат мора имати 70 сати као PIC на хеликоптеру и услов JAR-FCL 2 за специфичан тип. Кандидат мора такође положити и писмени тест у TRTO који је одобрен од надлежних ваздухопловних власти за тај тип хеликоптера (пролазност 75%) Важност обуке (JAR-FCL 2): Испит (тест) се мора обавити у року од 6 месеци након завршетка обуке а сви следећи испити се морају обавити у року од 6 месеци након првог покушаја.
Продужење дозволе	Важност овлашћења за тип је 1 година. Провера у лету за продужење дозволе може бити обављена у року од 3 месеца пре истицања важности са важењем од дана истицања .

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

7 МОДУЛ 7 – ДОЗВОЛА ЗА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР) CPL (A/H)

Водич за испитивача који се односи на практични испит за CPL (A) и CPL (H)

Све ставке практичног испита треба да се изведу коришћењем Стандарда за испитивање у лету Модула 3/4 и Толеранција из Модула 5.

7.1 Авион

Брз преглед:

	ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА CPL(A)
JAR извор:	Додатак 1 на JAR-FCL 1.160 & 165.
Ко може да испитује:	FE под условом да су индивидуално овлашћени за ову улогу. Испитивачи неће испитивати кандидате које су обучавали за ту дозволу (Провере напретка и безбедности се не рачунају у летачку обуку). Уколико се покушај изводи из два лета, оба дела ће водити исти испитивач.
Формулар који се користи:	Национални формулари

7.2 Проширен водич

Кандидати ће бити оцењени у свим аспектима управљања авионом. Здраве основне вештине управљања су значајне као и вођење лета, навигација, летење по инструментима, тачна R/T фразеологија, командовање у кокпиту и вођење лета у целини. Испитивач може да изабере да одређене аспекте провери уменим испитивањем. Практичан испит за CPL је подељен у шест главних секција..

- Секција 1 Поступци пре лета и одлазак
- Секција 2 Извођење општих маневара у ваздуху
- Секција 3 Процедуре на рути (en-route)
- Секција 4 Процедуре за прилажење и слетање
- Секција 5 Процедуре у абнормалним и опасним ситуацијама
- Секција 6 Симулирани асиметрични лет и релевантне ставке по класи/типу

Све секције испита треба да буду завршене у току једног лета. Редослед секција може да варира у зависности од околности, а брифинг од стране испитивача укључиће очекивани профил. Одговорност је на испитивачима да обезбеде ефикасан испит, а кандидати морају да се прилагођавају, посебно ако временски услови, време које дозвољава ATC (slot), итд. у низу диктирају другачији сценарио током лета.

Додатак 1 на JAR-FCL 1.170 захтева да трајање лета мора бити најмање 90 минута. За Секцију 3 нормално је потребно око 1 сат и 15 минута, а за Секције 2 и 4 у комбинацији треба око 1 сат. Секција 5 може бити комбинована, што је дискреционо право испитивача, са Секцијама од 1 до 4, док Секција 6, где је погодно, може да се комбинује са Секцијама од 1 до 5. Стога, за целокупан испит је потребно до 2 сата и 30 минута.

Практичан испит за CPL је веома захтеван. Процењује се да чак „најпрофесионалнији“ или „најталентованији“ пилоти могу да направе грешке. Али ово не значи да ће резултат обавезно бити неуспешан.

Следеће напомене одржавају стил и редослед брифинга који кандидат може да очекује да чује. Ипак, испитивач може да направи варијације током излагања брифинга и може да модификује редослед по ком ће ставке бити изречене у брифингу или обављене на лету.

Кандидат ће бити оцењен за опште руковођење летом и за летачке вештине у периоду који почиње пре лета до периода после лета.

7.3 Секција 1

Од кандидата се ће се очекивати да обави безбедан и практичан преглед авиона пре лета и мора бити свестан сервисних радњи за које је овлашћен да обавља на авиону. Од кандидата ће се очекивати да настави са проверама практичним темпом и увидом у листу провера-чеклисту. Када се обављају визуелне провере треба их описати испитивачу само ако се то захтева. Провере радио и навигационе опреме пре лета треба да укључе сву опрему коју кандидат предлаже да користи током лета. Испитивачу се дају информације, као путнику, о месту и начину коришћења излаза у случају опасности, појасева за

везивање, каишева за везивање, опреме за кисеоник, појаса за спасавање и друга средства која ће путници користити у случају опасности. Кандидат мора да испитивачу да инструкције о радњама које ће предузети у случају опасности. Информативне публикације о опасним ситуацијама за путнике су прихватљиви али испитивач може да поставља питања.

Кандидат мора да буде спреман да обави радње за неуобичајене и опасне ситуације било да су стварне или симулиране у било којој фази лета. Испитивач може да симулира, на пример, пожар на мотору приликом покретања истог.

Од кандидата се очекује да узме у обзир све факторе који могу да утичу на безбедно полетање и одлазак.

Одлазак мора бити у складу са свим инструкцијама које издаје АТС.

7.4 Секција 3

Секција 3 се обично лети после Одласка како би се обезбедио ефикасан ток лета. Током ове секције лета претпоставка је да се ради о путничком авиону чији се режим лета обавља према визуелним правилима летења. Када авион достигне висину крстарења и када је на курсу ка прекретном оријентиром, кандидат треба да испитивачу потврди курс, висину и ЕТА, а потом да информише о свим променама, (на пример, „2 минута закашњења на половини пута – ревидирана ЕТА сада износи ...“, итд).

Корекције курса или ЕТА-е биће пре израчунати него базирани на праћењу пређеног пута, импулсу или инспирацији. Од кандидата се очекује да обавља навигацију визуелним позиционирањем на практичан начин, а не да се ослања на пређени пут. Бројне промене курса и висине које су резултат лошег летења могу да буду основ за неуспех у овој секцији. Од кандидата се очекује да врши измене курса и ЕТА-е с циљем да исправи девијације свог плана.

Могуће је да се на једној етапи пута у секцији прелета не користе радионавигациона средства да би се оценила способност кандидата да врши навигацију према визуелним оријентирима.

У некој етапи кандидату ће бити дата инструкција да изведе скретање са планиране путање ка алтернативној локацији. Ово није процедура у случају опасности. Препознатљива локација ће бити уцртана на кандидатовој мапи. Могуће је од кандидата тражити да почне скретање код или пре планиране тачке заокрета. Кандидат треба да изнесе свој курс, висину и ЕТА-у за скретање.

У некој етапи испитивач ће симулирати лоше временске услове симулирањем ИМС-а. Кандидат треба да предузме одговарајућу радњу да би обавио безбедан лет.

Током времена проведеног у симулираном ИМС кандидат треба да настави са обавља навигацију и утврди географску позицију авиона коришћењем техника радионавигације. Информације могу бити добијене само преко VDF, VOR, DME, или ADF, GPS не треба користити као *примарно* навигацијско средство. Када испитивач одлучи да се врати на VMC од кандидата ће се очекивати да визуелно одреди своју позицију и настави да обавља навигацију до прекретног оријентира користећи визуелна и средства радионавигације ради утврђивања позиције како је тражено. GPS (само необрађени подаци о дужини и ширини) и RNAV могу се користити али употреба монитора са покретним мапама није прихватљива.

У некој етапи ће се захтевати демонстрација праћења заданог пута на основу радионавигацијског средства. Испитивач ће одлучити када ће тражити ову вежбу, а да би омогућио ефикасно коришћење времена и ваздушнoг простора ова вежба може да се комбинује са другом секцијом. Он ће одредити да се користи NDB или VOR и да се путања пресретне.

Од кандидата се очекује да, током целе ове секције, демонстрира задовољавајући стандард лета.

7.5 Секција 2

Током целе ове секције испитивач ће бити одговоран за навигацију и везу са АТС-ом, али ће кандидат бити одговоран за опрезност и избегавање судара (осим када се симулира ИМС). Следеће ставке ће бити оцењене у визуелној и инструменталној подсекцији Секције 2.

7.5.1 ВИЗУЕЛНИ МАНЕВРИ ПОСТУПАКА У ВАЗДУХУ

Контрола авиона по спољашњим визуелним референцама укључујући:

- а. Праволинијски и хоризонталан лет при различитим брзинама и конфигурацијама. Пењање и понижање при различитим прогресивним и вертикалним брзинама које могу да укључе и најбољи угао (V_x) и најбољу вертикалну брзину (V_y).
- б. Лет при критично малим брзинама кретања кроз ваздух и маневри при успореном лету.

- ц. Заокрети, укључујући заокрете при конфигурацији за слетање, хоризонтални оштри заокрети са не мање од 45° нагиба, оштри заокрети у конфигурацији за планирање.
- д. Лет при критично великим брзинама (близу VNE) и препознавање и вађење из спиралног обрушавања. Ови маневри се често комбинују; могуће је да испитивач доведе авион у положај оштрог обрушавања са брзином која се рапидно повећава, а потом преда команду кандидату да започне извлачење било на праволинијски хоризонтални лет било на пењање.
- е. Препознавање губитка брзине (stalling) и вађење:
- Обично ће први губитак брзине-превлачење бити јасан, сасвим развијен губитак брзине са уласком из праволинијског и хоризонталног лета, са одузетим гасом
 - Друго превлачење ће се обавити у конфигурацији за прилажење (подешена закрилца и стајни трап) са одговарајућом снагом. Превлачење треба започети из заокрета (хоризонталног или понирећег са око 20° нагиба), а кандидат треба да се извуче при првом предзнаку сваљивања.
 - Треће превлачење ће се обавити у конфигурацији за слетање са одговарајуће подешеном снагом. Губитак брзине треба започети из праволинијског лета онако како је установљен за завршно прилажење ради слетања (тј. не пењање), а кандидат мора да се извади при првом предзнаку сваљивања.
 - Сва вађења ће се обавити са минималним губитком висине и повратком у пењање у конфигурацији „чист“ и без нагиба

7.5.2 ИНСТРУМЕНТАЛНИ МАНЕВРИ У ВАЗДУХУ

Управљање авионом искључиво по инструментима укључивши:

7.5.2.1 Сви пилотски инструменти:

Хоризонтални лет у конфигурацији за крстарење. Хоризонтални стандардни четвороминутни заокрети (gate one) или са нагибом до 30° . Пењући и понирећи са одређеним прогресивним и вертикалним брзинама

7.5.2.2 Ограничен број пилотажних инструмената (Симулирани откази)

- Управљање само помоћу показивача скретања односно скретања/клизања, магнетног компаса и питостатичких инструмената..
- Праволинијски хоризонтални лет при задатим брзинама.
- Хоризонтални стандардни (gate one) заокрети са изласком у задани правац са изласком на основу штоповања или магнетног компаса.
- Пењање и понирање при брзини крстарења у праволинијском лету.
- Вађење из неправилних положаја (Вађење треба извршити до хоризонталног праволинијског натриваног лета уз минималан губитак висине.

7.6 Секција 4

Могуће је ову секцију летети на базном аеродрому или на алтернативном аеродрому који ће испитивач одредити пре лета. Од кандидата ће се очекивати да обаве безбедан и експедитиван прикључење у круг. Ово укључује улазак у најповољнију тачку у кругу са авионом у одговарајућој конфигурацији и при правилној брзини. Од кандидата ће се очекивати да обаве један број прилажења и слетања (обично слетања са продужењем) укључујући следеће:

- a. Нормално слетање.
- b. Слетање са бочним ветром (када је практично).
- c. Одлазак на други круг (неуспели прилаз) са мале релативне висине / апсолутне висине.
- d. Слетање на краткој стази са великим углом прилаза (performance landing). Ово је могуће комбиновати са симулираном слабом видљивошћу / кругом на малој висини. У циљу оцењивања ове вежбе испитивач може да ограничи дужину расположиве писте.
- e. Прилажење и слетање без коришћења снаге (прилажење при једрењу). Испитивач може да ограничи дужину расположиве писте.
- f. Прилажење и слетање без употребе закрилаца (без закрилаца).
- g. Радња после лета. Кандидат ће бити одговоран за рулање и паркирање после слетања, за завршавање листи провера и закључене авионске документације.

Током целе ове секције кандидат је исто тако одговоран за везу са АТС-ом, за подешавање висиномера и осматрање.

7.7 Секција 5

Могуће је ставке из ове секције комбиновати са Секцијама од 1 до 4. Испитивач ће симулирати абнормалну или опасну ситуацију. Од кандидата се очекује да изврши одговарајуће поступке у опасним ситуацијама. Уколико вежба захтева руковање славинама за гориво, вентилима за затварање горива,

командом смеше и било којом важном командом мотора, руковање треба симулирати само уз показивање руком. Радио позиве у случају опасности треба гласно изговарати али их не треба емитовати. Кандидати не треба да претпостављају да је било која симулирана опасна ситуација завршена све док испитивач не каже другачије.

7.8 Секција 6

Од кандидата који полажу практичан испит на вишемоторном авиону (не они са моторима у оси) очекиваће се да лете ову вежбу у Секцији 6. На безбедној висини после полетања испитивач ће симулирати квар на мотору одузимањем гаса једног мотора. Од кандидата ће се очекивати да задржи контролу авиона, идентификује „неисправан“ мотор и изврши симулирано гашење мотора и процедуре за федеровање елисе, само додиром дотичних команди. По окончању ових вежби, јер би поступци кандидата у вези са безбедношћу мотора и кораком елисе могли да утичу на захтевано подешавање истих, испитивач или safety пилот ће бити одговорни за постављање угла нулте вучне силе елисе и управљање „отказаним мотором“ (недозвољен пад температуре главе мотора, уља итд). Од кандидата ће се очекивати да уђе у круг до продужавања, продужавање са асиметричном снагом, круг, прилаз и слетање. Могуће је да се ова секција, што је дискреционо право испитивача, комбинује са Секцијама 4 и 5 тог лета.

Од кандидата од којих се захтева да лете Секцију 6 неће се очекивати да лете оштре заокрете при планирању у Секцији 2, прилажење без употребе мотора у Секцији 4 или да одраде принудно слетање и квар на мотору у Секцији 5.

7.8.1 СИМУЛАТОР ЛЕТА И СИМУЛАТОР НАВИГАЦИОНИХ ПРОЦЕДУРА (FNPT II)

Следеће ставке се могу обавити у FNPT II:

- а. Маневри у ваздуху у ваздуху (Секција 2) – ставке **ц** и **е**
- б. Процедуре у абнормалним и опасним ситуацијама (Секција 5) – све ставке
- ц. Симулирано асиметрично летење (Секција 6) – све ставке

Симулатор или FNPT II мора бити одобрен за ту сврху и да припада истом типу/класи авиона који се користи за остатак практичног испита.

7.9 Општа напомена

У ситуацијама када испитивач не седи на пилотском месту онда је он одговоран за упознавање safety пилота (командујућег пилота – pilot in command) о његовим дужностима током целог испита.

7.10 Хеликоптер

Брз преглед:

ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА CPL(H)	
JAR извор:	JAR-FCL 2 Поглавље Д и Додатак 1 на JAR-FCL 2.170
Ко може да испитује:	CPL(H) - AE(H)
Формулар који се користи:	Национални формулар
Формат испита:	Практичан испит онако како је приказан у Додатку 2 на JAR-FCL 2.170. Тест се може завршити у два дека, међутим Секција 1 ће бити укључена на сваком лету, а ставке из Секције 5 могу се завршити на било ком од летова. Секција 4 ће се обично завршити са Секцијом 3 после скретања.
Поступак са формуларом:	Неуспех у другом покушају захтева слање формулара ваздухопловним властима које могу да пропишу обавезну обуку. После неуспеха у другом покушају Власти могу да одреде другог испитивача за следеће покушаје. Својим потписом потврђују авионски дневник кандидата ако се захтева.
Напомене:	Практичан испит ће додати и тип хеликоптера у дозволу када буде била издата.
Валидност:	Валидан 6 месеци. Кандидати морају да обаве све остале захтеве за издавање дозволе. Након издавања дозволе са квалификацијом за тип период важења је као и за PPL(H)

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

8 МОДУЛ 8 – КВАЛИФИКАЦИЈА ЗА ЛЕТЕЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА - IR (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)

Водич за структуру IR практичног испита за IRE и провере стручности за IRE и CRE

Све ставке практичног испита треба да се изведу коришћењем Стандарда за испитивање у лету Модула 3/4 и Толеранција из Модула 5.

8.1 Авион

Брз преглед:

Табела 4 А	ТЕСТ ВЕШТИНЕ ЗА IR
JAR препорука:	JAR-FCL 1.210
Ко може да испитује:	IRE (IRE или на одговарајући начин овлашћен CRE може да обави IR обнављање или продужење провере стручности)
Формулар који се користи:	Национални формулар
Формат испита:	

8.2 Опште

Практичан испит и провера стручности ће се обавити у складу са JAR-FCL 1.210 и Додатком 1 на 1.210.

Формулар практичног испита је подељен у шест секција:

- Секција 1 Поступци пре лета и одлазак
- Секција 2 Опште управљање
- Секција 3 Процедуре на рути (ен-роуте)
- Секција 4 Процедуре за прецизно прилажење
- Секција 5 Процедуре за непрецизно прилажење
- Секција 6 Симулирани асиметрични лет- симулиран отказ једног мотора (ако је погодно)

8.3 Извођење испита

Додатак 1 на JAR-FCL 1.210/2.210 параграф 5

Трајање лета ће бити најмање један сат.

Трајање целог испита/провере могло би да буде најмање 2 сата. Све секције испита/провере треба завршити током лета. Редослед секција може да варира у зависности од околности и упутстава од стране испитивача.

8.4 Минимум временских услова

Минимум временских услова за обављање практичног испита/провере стручности за IR(A) одредиће Националне ваздухопловне власти (CAD).

8.5 Авион

Авион за IR практичан испит/проверу стручности биће на одговарајући начин опремљен за симулирање услова за летење без спољне видљивости и за обуку у летењу по инструментима. (JAR-FCL Додатак 1а из 1.055).

8.6 Састав летачке посаде и улога испитивача/дежурног пилота

Додатак 1 на JAR-FCL 1.210/2.210 параграф 9

Кандидат ће летети авион/хеликоптер са позиције на којој се могу обављати функције командујућег пилота и обавити испит као да нема других чланова посаде. FE неће учествовати у управљању авионом/хеликоптером осим када је неопходна интервенција у интересу безбедности или да би се избегло неприхватљиво кашњење других актера у саобраћају. Када год испитивач или други пилот делују као копилоти током испита, овлашћење за летење по инструментима ће бити ограничено само за управљање у вишечланој посади. Ово ограничење кандидат може да отклони извођењем још једног практичног испита за почетну квалификацију за летење по инструментима као да нема ниједног другог члана посаде у авиону/хеликоптеру са једночланом посадом. Одговорност за лет ће бити додељена у складу са националним регулативама.

Минимална летачка посада неопходна за обављање практичног испита који ће се извести као да се ради о управљању са једночланом посадом мора да чине кандидат, испитивач и, ако је погодно, safety pilot.

Кандидат ће летети авион и понашаће се ка командујући пилот. Уколико је неопходан safety pilot н/она ће бити инструктор који је квалификован да поступа као командујући пилот на типу или класи авиона који се користи на испиту и биће одговоран/одговорна као командујући пилот за безбедност и опште управљање авионом.

8.7 Брифинзи

Брифинг пре лета треба да буде у складу са Модулом 2 овог FEM-а.

Уколико испитивач неће да седи на пилотском месту током испита/провере он мора да омогући да дежурни (safety) пилот буде информисан о захтеваним методама за:

- а. симулацију услова по инструментима
- б. симулацију отказа на мотору
- ц. укидање информација радионавигационих средстава када је неопходно
- д. поступке које треба предузети у случају стварно опасне ситуације
- е. употребу радија уколико је неопходан за обављање испита
- ф. сваку другу ставку коју одреди испитивач

Анализа (de-briefing) и оцењивање испита биће у складу са Модулом 2 овог FEM-а.

8.8 Практичан испит

Ставке испитивања у лету у оквиру практичног испита/провере стручности морају се обавити у складу са Стандардима за испитивање у лету из Модула 3.

8.9 Толеранције на испиту

Толеранције на испиту из Модула 5 се користе током целог испитног лета. Међутим, с обзиром да околности сваког испита/провере које спроводи испитивач могу да варирају такође је важно знати да приликом оцењивања испита/провере испитивач мора узети у обзир све негативне услове на које се наишло током испита/провере.

8.10 Хеликоптер

Брз преглед:

	ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА IR(H)
JAR препорука:	JAR-FCL 2 Поглавље Е – Додатак 1 на JAR-FCL 2.210
Ко може да испитује:	IRE(H)
Формат испита :	Као што је приказано у Додатку 2 на JAR-FCL 2.210
Напомене:	Тамо где је RNAV на располагању ово се може се користити према упутству од стране IRE(H)

	ПРОДУЖЕЊЕ IR(X)
JAR препорука :	JAR-FCL 2 Поглавље Ф – Додатак 3 на JAR-FCL 2.240
Продужење:	12 месеци важности Продужење дозволе се може летети 3 месеца пре истека рока, с тим да ново продужење важи 12 месеци од дана тог истека рока .
Ко може да испитује:	TRE(H) са IR(H) дозволом
Формат испита:	Као што је приказано у Додатку 3 на JAR-FCL 2.240 JAR-FCL 2 препоручује да се IR(H) лети као интегрални део годишњег продужења SPH квалификације по типу. Испитивач може да понови ставке током лета. Уколико је коначни резултат неуспех ставку или ставке које нису положене, након било ког препоручене обавезне нове обуке, треба проверити поново на следећем лету. Међутим, испитивач може да обори цело IR(H) продужење уколико га сматра неприхватљивим у ком случају треба поновити целокупну IR(H) секцију, поново након што је завршена обавезна поновна обука.

9 МОДУЛ 9 – КВАЛИФИКАЦИЈА ПО ТИПУ И КЛАСИ (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)

Водич у структуру практичног испита за квалификацију и провера стручности ради продужења дозволе за TRE и CRE

Све ставке теста провере стручности треба извршити коришћењем Стандарда за испитивање у лету из Модула 3/4 и Толеранција из Модула 5.

9.1 Авион

Брз преглед:

JAR препорука:	SPA: Додатак 3 на JAR-FCL 1.240 MPA: Додатак 2 на JAR-FCL 1.240 & 1.295
Ко може да испитује:	SPA: CRE, FE(PPL), FE(CPL), FIE MPA: TRE
Формулар који се користи:	Национални формулар

9.2 SPA

Додатак 3 на JAR-FCL 1.240

Садржај испита по класи/типу, за квалификацију/обуку/вештину и провере стручности на једномоторним и вишемоторним авионима са једним пилотом (види JAR-FCL 1.240 до 1.262 и 1.295)

6 Када се провера стручности обавља авиону са једним пилотом а лет се обавља са у режиму са више пилота у складу са JAR-OPS, квалификација по типу/класи биће ограничена на вишечлану посаду.

7 Симулатор лета или FNPT II користиће се за практичну обуку за тип или квалификацију за вишемоторну класу ако симулатор или FNPT II чини део прихваћеног курса за квалификацију по типу или класи. Следеће моменте треба узети у обзир за одобравање курса:

- а. квалификацију на симулатору лета или FNPT II онако како је дато у JAR-STD;
- б. квалификацију инструктора и испитивача;
- ц. обим обуке на симулатору лета или FNPT II током курса; и
- д. квалификације и претходно искуство пилота на обуци.

9.3 Проширен водич

Треба испланирати профиле с циљем да се ефикасно искористе време и ваздушни простор. Профиле испита и провере се не разликују од оних који се користе за почетне практичне испите (PPL, CPL и IR). Међутим, испитивач треба да избегне трошење времена на лету преко оног које је кандидату потребно да покаже тражене вештине и обично се очекује да примени практичан приступ испиту. Захтеви практичног испита осмишљени су тако да кандидат покаже знање о и поступање по процедурама у новом окружењу. Провере стручности треба да презентирају практично искуство кандидата путем извршавања ставки које се оцењују у односу на безбедносне стандарде управљања авионом и руковођења летом.

Стандарди теста за сваку ставку испита/провере су приказани у Модулу 3. Прецизне толеранције су приказане у Модулу 5.

AMC FCL 1.425 параграф 8

Испитивач треба да планира испитни лет/лет провере тако да време за лет у авиону или време на земљи у одобреном STD-у није мање од 60 минута.

Што се тиче SPA, сектор једне руте (single route sector) у 1.245(б)(2), ако се може применити, биће завршен као део провере стручности у складу са Додатком 3 на 1.240, ставка 4. Када се ради о SE SPA, најмање секција 3А или 3Б практичног испита/провере стручности ће се увек завршити.

Што се тиче MPA, сектор једне руте може да се укључи у проверу стручности или да се заврши пре провере стручности у току периода валидности.

9.4 Синтетичка средства обуке (STD)

Ставке које могу да се увежбавају и испитају у STD идентификоване су у захтевима JAR-FCL-a.

STD средства која се употребљавају треба да су прихваћена за ту сврху од стране ваздухопловних власти. Уређај може да идентификује испитивач преко сертификата, јединственог броја овлашћења и валидности.

9.5 MPA

MPA практичан испит и провера стручности могу се обавити коришћењем упутства из Модула 10.

9.6 Хеликоптери

Брз преглед:

	MPH.IR(H) – Почетни практичан испит обављен по MP(H)
JAR препорука:	JAR-FCL 2 Пододељак Ф Додатак 2 на JAR-FCL 2.240 & 2.295
Ко може да испитује:	TRE(H).
Формулар који се користи:	Национални формулари
Формат испита:	<p>Тест се обавља на сличан начин као практичан испит за IR(H) који се обавља као SPH. Следећи моменти се захтевају (такође, погледајте Напомене);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Брифингу пре лета треба да присуствују сви чланови летачке посаде ▪ Брифинг мора да спецификује да safety pilot неће доносити пресудне одлуке или одвраћа П1 захтеве. П1 обавезује на све провере и подешавање опреме. <p>О следећим ставкама одлука се доноси пре лета :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Метод симулирања квара на мотору. ▪ Метод заклањања инструмената и летење са ограниченим бројем инструмената. ▪ Ставке које из разлога безбедности не могу бити обављене на лету, а које може да ▪ провери испитивач усменим испитивањем питања ▪ Сваки минимум ком је подложен П1 од стране авиокомпаније (aeroplane operator).
Напомене:	Уколико испитивач није квалификован за тип он неће седети на место копилота осим ако га ваздухопловне власти нису специфично овластиле. Safety pilot треба да је квалификован као TRI(H) или еквивалентно и треба да поступа и као осматрач (lookout) и као safety pilot.
Продужење:	IR(H) је валидан само за тип хеликоптера на ком је практичан испит завршен. MPH квалификација по типу и MPH IR(H) не важе за SPH тип и обратно. Уколико је квалификација истекла више од 5 година биће обновљена по MPH IR(H) од стране овлашћеног испитивача и на практичном испиту. Уколико је квалификација истекла више од 7 година целокупан IR(H) практични испит и испит о теоријском знању IR(H) ће се поново обавити.

	ПРАКТИЧНИ ИСПИТ ЗА ДОБИЈАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ТИП SPH
JAR препорука:	JAR-FCL 2 Пододељак Ф Додатак 3 на JAR-FCL 2.240
Формулар који се користи:	Национални формулари
Ко може да испитује:	AE(H) - SEH/MEH, FE(H) - PPL SEH, TRE(H) - SEH/MEH
Напомене:	<p>Обука Уколико испит треба да се обави на вишемоторном хеликоптеру онда кандидат мора да има 70 сати налета на PIC хеликоптерима као и да је испунио захтеве за квалификацију по специфичном типу из JAR-FCL 2. Кандидати такође морају да претходно положе писмени испит који прописује TRTO, а који су ваздухопловне власти одобриле за тип хеликоптера (пролазна оцена је 75%)</p> <p>Тестирање Кандидати који не желе да продуже IR(H) изоставиће ови Секцију.</p>

ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ ЗА КВАЛИФИКАЦИЈУ ЗА ТИП SPH	
JAR препорука:	Додатак 3 на JAR-FCL 2.240
Период:	12 месеци за све типове (како је дефинисано у JAR-FCL 2.220) Провере стручности могу да се лете и до 3 месеца пре датума истека без губљења првобитног датума истека под условом да су обављена 2 сата налета на типу у року од 12 месеци пре истека. Уколико је од датума истека прошло мање од 5 година кандидат може да обнови квалификацију као што је горе наведено. Уколико је од датума истека прошло више од 5 година Националне власти могу да наложе обуку освежавања знања пре испитног лета за обнављање.
Ко може да испитује:	AE(H) - SEN/МЕН, FE(H) - PPL SEN, TRE(H) - SEN/МЕН
Формулар који се користи:	Национални формулар
Формат испита:	За продужење на основу искуства за CEX клипну групу као што је обрађено у Додатку 1 на JAR-FCL 2.245(б)(3): За SEN клипне типове који су наведени у Додатку 1 на JAR-FCL 2.245(б)(3) може да се обави продужење на основу искуства од 2 сата налета на сваком типу у року од 12 месеци пре датума истека под условом да је провера стручности завршена са испитивачем на једном од SEN клипних типова на листи. У дозволу за квалификацију по типу, која је обновљена на основу искуства, стајаће исти датум истека валидности као онај када је провера стручности завршена.
Напомене:	Кандидати са валидним IR(H) на типу продужиће IR(H) као део провере. Међутим, ако IR(H) мора да се посебно оцени због временских услова он може да се лети на посебном лету у оквиру периода продужења /обнављања и оба лета треба да буду потписана у истом временском периоду.

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

10 МОДУЛ 10 – ДОЗВОЛА ЗА САОБРАЋАЈНОГ ПИЛОТА (АВИОН) – АТРЛ (А)

Водич у структуру АТРЛ практичног испита за TRE.

Све ставке практичног испита треба да се изведу коришћењем Стандарда за тестирање у лету Модула 3/4 и Толеранција из Модула 5.

10.1 Авион

Брз преглед:

JAR препорука:	Додатак 1 на JAR-FCL 1.240 & 1.295
Ко може да испитује:	TRE
Формулар који се користи:	Национални формулари
Формат испита :	Види доле

10.2 Проширени водич

Додатак 1 на JAR-FCL 1.240 & 1.295

Практичан испит и провера стручности за квалификацију по типу/класи и АТРЛ

Врста провере

- Кандидат ће испунити тражене инструкције у складу са програмом. Власти ће да одреде административне процедуре за потврђивање способности кандидата да може да изађе на испит, укључујући отварање досијеа са обуке пред испитивачем.
- Ставке које треба обрадити на практичном испиту изнете су у Додацима 2 и 3 на JAR-FCL 1.240 који се могу применити. Уз одобрење ваздухопловних власти, неколико различитих сценарија практичног испита се могу изградити за симулирани лет на линији. Испитивач ће изабрати један од сценарија. Користиће се симулатори лета, ако су на располагању, као и друга средства за обуку која су одобрена.
 - За SPA: (није укључен у овај Модул за FME)
 - За MPA: Кандидат ће проћи све секције практичног испита/провере стручности. Неуспех на више од пет ставки захтеваће од кандидата да поново положи испит/проверу у целости. Сваки кандидат који падне на 5 или мање ставки поново ће положити само неположене ставке. Неуспех на било којој ставки на обновљеном испиту/провери, укључујући и оне ставке које су положене на претходном испиту, захтеваће да кандидат поново положи испит/проверу у целости.
 - У случају да кандидат не положи само Секцију 6, или не излази на исту, биће му издата квалификација за тип без дозволе за CAT II или III.
 - Секција 6 није део практичног испита за АТРЛ.
- Могуће је да се захтева додатна обука после неположеног испита. Неуспех да се положи све ставке у два покушаја захтеваће даљу обуку онако како одлучи испитивач. Не постоји ограничење колико пута може да се положи практични испит.

Обављање испита/провере – Опште

- Власти ће испитивачу доставити безбедносне критеријуме на које треба да обрати пажњу током обављања испита.
- Уколико кандидат одлучи да не настави испит из разлога које испитивач сматра неразложним сматраће се да кандидат није прошао оне ставке које није ни полагао. Уколико је испит прекинут из разлога које испитивач сматра разложним, само оне ставке које нису завршене на том испиту биће тестиране на следећем лету.
- Према дискреционом праву испитивача, кандидат може да још једном понови било који маневар или процедуру. Испитивач може да прекине испит у било којој етапи уколико се сматра да способност кандидата захтева обнављање обуке у целости.
- Провере и процедуре ће бити обављене/завршене у складу са овлашћеном чеклистом авиона који се користи на испиту, и ако је могуће применити, са MCC концептом. Податке о перформансама код полетања, прилажења и слетања израчунаће кандидат у складу са OM и упутством за авион који се користи. DN/A, MDA/H а и MAP, одредиће кандидат који положи за АТРЛ(А).

9. Тест за авион са вишечланом посадом обавиће се у средини са вишечланом посадом. Други кандидат или пилот могу да имају улогу другог пилота. Уколико се за испит/проверу користи авион а не симулатор, други пилот треба да буде TRI.
10. Од кандидата који полаже за почетни ATPL захтеваће се да лети (PF) током свих секција испита (у складу са Додатком 2 на 1.240 & 1.295). Исто тако, кандидат ће показати способност да поступа као „пилот који не лети“ (PNF). Кандидат бира да ли ће седети на левом или десном седишту на испиту.
11. Следећа питања ће бити посебно проверена када се кандидати тестирају за ATPL уз проширење дужности за командујућег пилота (PIC), без обзира да ли кандидат поступа као PF или PNF:
 - а. Руковођење сарадњом међу члановима посаде;
 - б. одржавање општег надзора режима авиона уз одговарајуће надгледање; и
 - ц. постављање приоритета и доношење одлука у складу са аспектима безбедности и релевантним правилима одговарајућим за ситуацију у којој се режим лета обавља, укључујући опасне ситуације.
12. Тест треба завршити по IFR и, онолико колико је могуће, у симулираном амбијенту комерцијалног авиона. Суштински елемент је способност да се планира и обави лет према материјалу са рутинског брифинга.

Толеранције на испитном лету

Кандидат ће показати способност да:

- а. управља авионом у оквирима ограничења;
- б. изврши све маневре безбедно и тачно;
- ц. практикује добро расуђивање и вођење ваздухоплова;
- д. примењује ваздухопловно знање;
- е. непрекидно одржава контролу авиона у свим ставкама и на такав начин да успешан резултат процедуре или маневра никада није доведен у питање;
- ф. разуме и примењује координацију са посадом и процедуре у случају онеспособљености, ако је могуће применити; и
- г. ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је могуће применити.

10.3 Толеранције на испиту: Консултуј Модул 5

Садржај и секције практичног испита обрађени су у Додатку 2 на JAR-FCL 1.240 & 1.295.

Формат и формулар за пријаву за практични испит могу да одреде националне власти, види IEM FCL 1.240 (б)(1).

11 МОДУЛ 11 – ИСПИТИВАЊЕ ИНСТРУКТОРА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)

Водич за FIE структуру почетног практичног испита за инструкторе летења и провера стручности за продужење дозволе за FIE

Све ставке практичног испита треба да се изведу коришћењем Стандарда за тестирање у лету Модула 3/4 и Толеранција из Модула 5.

11.1 Опште

Практичан испит и проверу стручности треба обавити у складу са JAR-FCL 1.345/2.345 и 1.355/2.355(a) (3) изнетим у Додацима 1 и 2 на JAR FCL 1.330/2.330 и 1.345/2.345. Тест чине усмени теоријски испит на земљи, брифинзи пре и после лета и демонстрације током лета FI(A).

Формулар практичног испита је подељен у 7 секција:

- Секција 1 Познавање теорије усмено
- Секција 2 Брифинг пре лета
- Секција 3 Лет
- Секција 4 Остале вежбе
- Секција 5 Вежбе на вишемоторном авиону
- Секција 6 Вежбе инструменталног летења-процедура
- Секција 7 Анализа после лета

Обратити пажњу да је:

- Секција 1 подељена у два дела:
 - Кратко предавање < 45 минута, тема изабрана из ставки 1-8 из Секције 1, кандидат обавештен о теми дан раније.
 - Усмени испит о познавању ставки 1-9 из Секције 1 и садржај о „предавању и учењу“ обрађен на курсевима за FI(A).
- Секција 4 је намерно остављена празна у формулару и користи се за додатне демонстрације инструктора летења, онако како одлучи испитивач, а којим је кандидат обавештен пре практичног испита.
- Секција 5 ће се користити за квалификацију FI(A) за ME(SPA) или CRI (ME) (A).
- Секција 6 ће се користити за FI(A)) за стицање овлашћења за инструктора за инструментално летење IRI(A).

Све секције треба завршити у периоду од 6 месеци с тим да, ако је могуће, испит/проверу треба обавити у једном дану.

Неуспех на било којој вежби из Секција 2, 3, 4, 5, и 6 захтева поновно тестирање које ће покрити све вежбе. Секција 1, уколико се не положи, може да се поново полаже посебно.

Минимум временских услова за практични испит за FI/CRI/IRI и проверу стручности одредиће Националне ваздухопловне власти (НАА).

Авион ће бити адекватно опремљен за обављање свих вежби и маневара који се захтевају на испиту/провери.

Испитивач ће обично бити командујући пилот, осим у околностима са којима се испитивач сагласио.

Окружење за теоријски део испита биће адекватна локација где ће се студентима одржати предавање о испиту.

Следеће књиге и документа треба да буду на располагању за брифинге и лет:

- AIP
- AIC
- JAR-FCL 1 или 2, ако је могуће применити
- Материјал за навигацију, карте, компјутер
- Летачки приручници
- Инструкторски водичи
- Програм обуке за PPL
- Пилотске дозволе

За предавање и брифинге треба користити одговарајућу помоћну литературу/средства обуке у вези са испитом у авиону.

11.2 Познавање теорије

Циљ усменог испита је да утврди кандидатово знање о следећим предметима:

- а. Ваздухопловни прописи
- б. Опште познавање авиона/хеликоптера
- ц. Перформансе и планирање лета
- д. Људске могућности и ограничења
- е. Метеорологије
- ф. Навигација
- г. Оперативне процедуре
- х. Теорија летења
- и. Администрација

Усмени испит ће обично трајати 1 сат али то зависи и од типа испита и од карактеристике кандидата.

- Питања треба да буду практичне природе и у вези са предметима.
- На питања се може одговорити коришћењем свих расположивих помоћних средстава и опреме за обуку.
- На питања се може одговорити консултовањем књига, докумената и дијаграма.

Уколико се испит користи за обнављање IRI, питања такође треба да су усмерена на технике летења по инструментима, IR правила и процедуре.

Уколико се испит користи за издавање или обнављање FI(ME) или CRI(ME) треба поставити питања која се односе на асиметрично летење.

11.3 Предавање

Од кандидата се захтева да одржи предавање, у складу са условима испита, „аудиторијуму“ студената од којих ће један бити испитивач.

- Предмет предавања одлучиће испитивач и пожељно је да буде изабран из вежби AMC FCL 1.340/2.340 за FI, AMC FCL 1.380/2.380 за CRI и AMC FCL 1.395/2.395 за IRI.
- Кандидат ће бити обавештен о теми предавања најмање 24 сата раније и имаће време да се припреми за предавање на дан испита.
- Предавање не треба да пређе 45 минута.
- Испитивач, који глуми студента, треба јасно да објасни кроз који ниво га треба посматрати као студента.
- Кандидати морају да очекују да ће користити сва расположива помоћна средства и опрему за обуку.
- Модел авиона/хеликоптера, који представља авион/хеликоптер на испиту, има суштински значај.

Четири основне компоненте предавање биће:

1. Циљ
2. Теорија летења (саму у најкраћим цртама)
3. Маневри у ваздуху (какве, како и ко ће их изводити)
4. Вођење лета (временске прилике, безбедност лета, итд.)

Предавање треба да садржи:

- добар временски оквир
- структуралну „надградњу“
- нема неистинитих навода
- теоријско објашњење практичне лекције
- објашњење о вођењу лета
- помињање уобичајених грешака које чине студенти током вежби
- објашњење о исправљању грешака
- све практичне детаље лета
- провери питања за аудиторијум
- време за аудиторијум да поставља питања

За време предавања кандидата ће оценити испитивач према следећим ставкама:

- Визуелна презентација
- Техничка прецизност
- Јасноћа објашњења
- Јасноћа говора
- Наставне технике
- Примена модела и помоћних средстава
- Учешће студената

11.4 Брифинг пре лета

Вежбу ће изабрати испитивач из летачког програма за курс обуке за FI (види AMC FCL 1.340/2.340, 1.380/2.380 и 1.395/2.395)

Четири основне компоненте за брифинг вежбе биће:

1. Циљ
2. Теорија летења (само у најкраћим цртама)
3. Маневри у ваздуху (какве, како и ко ће их изводити)
4. Вођење лета (временске прилике, безбедност лета, итд.)

Брифинг пре лета треба да буде кратак практичан брифинг од 15 до 20 минута.

Испитивач треба да објасни да ће током целог лета он, или други FI, глумити студента. Ниво искуства таквог студента треба јасно идентификовати.

Оцењивање брифинга пре лета биће у складу са ставкама оцењивања из параграфа 11.3, горе.

11.5 ЛЕТ

Испитни лет после брифинга пре лета треба да траје најмање 60 минута.

Изабрана вежба о којој се информисало пре лета треба да буде главна вежба на лету.

Пре лета испитивач треба јасно да идентификује:

- које ће вежбе кандидат летети без инструкторске „приче“ ,
- којим ће вежбама кандидат подучавати студента, и
- које вежбе могу бити показане студенту али уз пратећу „причу“

За време практичног испита кандидат ће заузети место које обично заузима FI. Испитивач, који глуми студента, мора да поступа у складу са инструкцијама које му је издао кандидат. Испитивач не треба да намерно поставља замке већ треба да поступа као обичан студент и показује уобичајене студентске грешке да би их кандидат идентификовао и исправио. Исто тако је важно да је испитивач конзистентан у свом одговору тако да се грешке које је кандидат савладао више не појављују.

Кандидат треба да:

- покаже инструкторско познавање уобичајених грешака које чине студенти приликом извођења вежбе.
- покаже и истовремено објасни летачке вежбе.
- анализира и исправи симулиране уобичајене грешке.

Од кандидата ће се очекивати да покаже личне стандарде летачке способности и вођења ваздухоплова до нивоа професионалног пилота.

Оцењивање лета ће садржати :

- Припрему показивања
- Синхронизацију говора са показивањем
- Исправљање грешака
- Управљање авионом
- Технике обуке
- Опште вођење лета / Безбедност
- Позиционирање, коришћење ваздушног простора

11.6 Брифинг после лета

Оцењивање брифинга после лета биће у складу са ставкама из 11.3, горе.

11.7 Стандарди за испитивање у лету

Кандидатово познавање ставки са провере које је извршио током испитног лета биће оцењене у складу са релевантним Стандардима за испитивање у лету из Модула 3 овог FEM-а.

11.8 Толеранције на испиту

Толеранције на испиту за CPL, приказане у Модулу 5 овог FEM-а, користиће се за FI кандидата. Међутим, с обзиром да околности сваког испита/провере могу да варирају, исто тако је важно да испитивач током оцењивања узме у обзир сваки неповољан услов с којим се сусрео на лету.

Садржај

1	МОДУЛ 1 – ОПШТИ ЗАХТЕВИ	4
1.1	Уређење стандардизације за испитиваче	4
1.1.1	Ауторизација - Старији испитивач	4
1.2	Регистар испитивача	5
1.3	Почетна селекција и тест знања	5
1.4	Квалификације и врсте овлашћења испитивача	6
1.4.1	Предуслови	6
1.4.2	Врсте овлашћења испитивача	7
1.5	Обука испитивача	8
1.6	Ауторизација	8
1.7	Додатна овлашћења	9
1.8	Вишеструка овлашћења	9
1.9	Важење ауторизације испитивача	9
1.10	Продужење важења ауторизације испитивача	9
1.11	Пуномоћје за потписивање документације после обављеног испита или провере	10
2	МОДУЛ 2 - ОБУКА ИСПИТИВАЧА	12
2.1	Опште	12
2.2	Садржај обуке	12
2.2.1	Инструктори (за обуку испитивача)	12
2.2.2	Улога и дужности испитивача	13
2.2.3	Посебна обука за провере стручности и практичне испите	13
2.3	Стандарди за практичне испите/провере стручности	13
2.4	Сврха испита/провере	14
2.5	Припрема испитивача за испит/проверу	14
2.6	Метеоролошки минимум	15
2.7	Брифинг пре лета	16
2.8	Планирање и капацитети за кандидата	17
2.9	Вођења лета (Airmanship)	17
2.9.1	Дефиниција	17
2.9.2	Способност вођења лета	17
2.9.3	Како испитивач процењује способност вођења лета	18
2.10	Систем Оцењивања	18
2.10.1	Управљање летом	18

2.10.2	Ток испита/провере	19
2.10.3	Понављање ставки	19
2.10.4	Критеријуми за пролазну/непролазну оцену	19
2.10.5	Резултат	20
2.11	Анализа после лета	23
2.12	Жалбе и притужбе	23
3	МОДУЛ 3 – СТАНДАРДИ ЗА ТЕСТИРАЊЕ У ЛЕТУ – АВИОН	24
3.1	ПРОЦЕДУРЕ пре лета	25
3.1.1	Дозволе	25
3.1.2	Летачка документа	25
3.1.3	Информације о временским условима	25
3.1.4	Систем националног ваздушног простора	26
3.1.5	Припремање плана лета	26
3.1.6	Израчунавање масе и центраже	27
3.1.7	Прорачун перформанси	27
3.1.8	Познавање теорије	28
3.1.9	Преглед авиона и опреме	29
3.1.10	Покретање мотора	30
3.2	ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПОЛЕТАЊЕ И ОДЛАЗАК (полетање)	31
3.2.1	Рулање	31
3.2.2	Пре полетања	31
3.2.3	Полетање (опште)	32
3.2.4	Инструментално полетање	32
3.2.5	Полетање са бочним ветром	33
3.2.6	Полетања са кратких стаза	33
3.2.7	Полетање са максималном тежином	33
3.2.8	АТС одобрења	34
3.2.9	IFR/VFR одласци	34
3.3	ОПШТЕ УПРАВЉАЊЕ ИЛИ МАНЕВРИ	35
3.3.1	Нормално функционисање свих система	35
3.3.2	Управљање авионом (опште)	35
3.3.3	Заокрети (опште)	35
3.3.4	Благи заокрет (30° нагиба)	35
3.3.5	Оштри заокрети (45° нагиба или више)	36
3.3.6	Специфично управљање авионом укључујући критичан махов број, махов „buffet“ и томенат понирања(tuck under)	36
3.3.7	Праволинијско и хоризонтално летење константном брзином и са променама брзине	36
3.3.8	Пењања (опште)	37
3.3.9	Пењање при V _y (најбоље уздизање)	37
3.3.10	Пењање при V _x (најбољи градијент-угао)	37
3.3.11	Лет при критично великој брзини	38
3.3.12	Лет при критичним нападним угловима (малој брзини)	38
3.3.13	Губитак брзине опште	38
3.3.14	Потпуно сваљивање и вађење у конфигурацији „чист“	38
3.3.15	Губитак брзине и вађење у различитим конфигурацијама авиона	39
3.3.16	Понирање са и без снаге	39
3.3.17	Вађење из неправилних положаја (у визуелном и инструменталном летењу)	39
3.3.18	Летење са ограниченим бројем пилотажних инструментима	40
3.4	ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ	41
3.4.1	Планирање лета	41
3.4.2	VFR навигација (рачунска навигација, читање карте и оријентација)	41
3.4.3	Навигацијски системи и радарска помоћ	42

3.4.4	Осматрање и избегавање судара	42
3.4.5	Одржавање висине, правца и брзине	42
3.4.6	Подешавање висиномера	43
3.4.7	Прорачунавање времена и ревизија ЕТА (предвиђено време доласка)	43
3.4.8	Праћење напретка лета, навигацијски план, потрошња горива, праћење инструмената	43
3.4.9	Осматрање временских услова	43
3.4.10	Скретање ка алтернативном аеродрому.	44
3.4.11	Заузимање и праћење радио навигацијских смерова (VOR, NDB, DME)	44
3.4.12	Процедуре за заштиту од залеђивања	44
3.4.13	сарадња са АТС – усаглашеност, r/t процедур вођење ваздухоплова (примењује се у свим фазама лета)	45
3.5	ПРОЦЕДУРЕ У НЕУОБИЧАЈЕНИМ И ОПАСНИМ СИТУАЦИЈАМА	46
3.5.1	Процедуре у абнормалним и опасним ситуацијама (опште)	46
3.5.2	Прекинуто полетање	46
3.5.3	Симулирани отказ мотора између V1 и V2 (само на вишемоторном симулатору за авионе)	47
3.5.4	Симулирани отказ мотора после полетања (само на једномоторном авиону)	47
3.5.5	Симулирани отказ мотора после полетања, (само на вишемоторном авиону)	48
3.5.6	Симулирани квар на мотору, гашење и поновно покретање мотора на безбедној висини (само вишемоторни авиони)	48
3.5.7	Симулирани отказ мотора током прилажења (само вишемоторни авиони)	49
3.5.8	Асиметрично прилажење (само вишемоторни авион)	49
3.5.9	Продужавање(неуспели прилаз) са мотором (моторима) (симулирано) неисправним (само МЕ авиони)	50
3.5.10	Слетање са неисправним (симулираним)мотором (само вишемоторни авиони)	50
3.5.11	Опрема за случај опасности и преживљавање.	51
3.5.12	Симулирано принудно слетање (само једномоторни авион)	51
3.5.13	Симулирано слетање из предострожности (са снагом) – (само једномоторни авион)	51
3.5.14	Противпожарне вежбе	52
3.5.15	Смицање ветра током полетања и слетања	52
3.5.16	Симулирани губитак притиска у кабини/понирање услед опасности	52
3.5.17	Онеспособљеност члана летачке посаде (само за МРА)	52
3.6	ПРОЦЕДУРЕ ПО ИНСТРУМЕНТИМА	53
3.6.1	Процедуре доласка и инструменталног прилаза(опште)	53
3.6.2	Подешавање навигационих уређаја и идентификација средстава	54
3.6.3	Брифинг за прилаз и слетање, укључујући провере пре понирања, прилаза и слетања	54
3.6.4	Процедуре у кругу чекања (холдинг)	55
3.6.5	Прилажења по инструментима (опште)	56
3.6.6	Прецизно прилажење	57
3.6.7	Непрецизно прилажење	58
3.6.8	Прилажење из круга (circling approach)	58
3.6.9	Одлазак на други круг и неуспело прилажење	59
3.7	ПРОЦЕДУРЕ ЗА ПРИЛАЗ И СЛЕТАЊЕ	60
3.7.1	Процедуре за долазак на аеродром	60
3.7.2	Сва слетања (укључујући нормално слетање) опште	61
3.7.3	Прилажење и слетање на кратким стазама	62
3.7.4	Слетање без закрилаца	62
3.7.5	Прилажење и слетање без снаге (само за једномоторне авионе)	63
3.7.6	Слетање са симулираним заглављеним хоризонталним стабилизатором у било ком ненаатривованом положају	64
3.7.7	Слетање са продужавањем	64
3.7.8	Одлазак у други круг са мале релативне висине	65
3.7.9	После слетања и рулања	65
3.7.10	Паркирање и обезбеђивање	65
3.8	НОЋНИ РЕЖИМ ЛЕТЕЊА ПРИМЕНЉИВ НА СВЕ ФАЗЕ ЛЕТА	66
3.8.1	Припрема за ноћно летење	66

3.8.2	Ноћно летење укључујући ноћни школски круг (circling), продужавање(неуспели прилаз) и слетање са искљученим слетним светлима	66
4	МОДУЛ 4 – СТАНДАРДИ ЗА ТЕСТИРАЊЕ У ЛЕТУ – ХЕЛИКОПТЕР	68
5	МОДУЛ 5 - ТЕСТ ТОЛЕРАНЦИЈЕ (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР).	70
5.1	Авион	70
5.2	Хеликоптер	71
6	МОДУЛ 6 – ДОЗВОЛА ПРИВАТНОГ ПИЛОТА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР) PPL (А/Н)	72
6.1	Авион	72
6.2	Увод	72
6.3	Једномоторни авион / хеликоптер	72
6.3.1	Упознавање са авионом, хеликоптером и прпрема за лет	72
6.3.1.1	Документација и пловидбеност	72
6.3.1.2	Перформансе авиона / хеликоптера	72
6.3.1.3	Маса и центража	72
6.3.1.4	Претполетни преглед	73
6.3.1.5	Покретање мотора, проба мотора на земљи, употреба листе за проверу и брифинг.	73
6.3.1.6	Помоћни уређаји	73
6.3.1.7	Рулање	73
6.3.1.8	Оштри заокрет	73
6.3.1.9	Лет на малим брзинама	73
6.3.1.10	Превучен лет	73
6.3.1.11	Полетање	73
6.3.1.12	Школски круг	73
6.3.1.13	Прилаз и слетање	74
6.3.1.14	Симулирано слетање из предострожности	74
6.3.1.15	Симулација принудног слетања	74
6.3.2	Навигација на рути	74
6.3.2.1	Процедура претполетног планирања	74
6.3.2.2	Процедура одласка	74
6.3.2.3	Процедура на рути	74
6.3.2.4	Одлазак на алтернацију	74
6.3.2.5	Инструментално летење и коришћење радионавигационих средстава	75
6.3.3	Процедуре у случају опасности (Принудни поступци)	75
6.3.4	Радио комуникација	75
6.4	Вишемоторни авиони – (резервисано)	75
6.5	Хеликоптер	76
7	МОДУЛ 7 – ДОЗВОЛА ЗА ПРОФЕСИОНАЛНОГ ПИЛОТА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР) CPL (А/Н)	77
7.1	Авион	77
7.2	Проширен водич	77
7.3	Секција 1	77

7.4 Секција 3	78
7.5 Секција 2	78
7.5.1 Визуелни маневри поступака у ваздуху	78
7.5.2 Инструментални маневри у ваздуху	79
7.5.2.1 Сви пилотски инструменти:	79
7.5.2.2 Ограничен број пилотажних инструмената (Симулирани откази)	79
7.6 Секција 4	79
7.7 Секција 5	79
7.8 Секција 6	80
7.8.1 Симулатор лета и симулатор навигационих процедура (FNPT II)	80
7.9 Општа напомена	80
7.10 Хеликоптер	80
8 МОДУЛ 8 – КВАЛИФИКАЦИЈА ЗА ЛЕТЕЊЕ ПО INSTRUMENTИМА – IR (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)	82
8.1 Авион	82
8.2 Опште	82
8.3 Извођење испита	82
8.4 Минимум временских услова	82
8.5 Авион	82
8.6 Састав летачке посаде и улога испитивача/дежурног пилота	82
8.7 Брифинзи	83
8.8 Практичан испит	83
8.9 Толеранције на испиту	83
8.10 Хеликоптер	83
9 МОДУЛ 9 – КВАЛИФИКАЦИЈА ПО ТИПУ И КЛАСИ (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)	84
9.1 Авион	84
9.2 SPA	84
9.3 Проширен водич	84
9.4 Синтетичка средства обуке (STD)	84
9.5 МРА	84
9.6 Хеликоптери	85

10	МОДУЛ 10 – ДОЗВОЛА ЗА САОБРАЋАЈНОГ ПИЛОТА (АВИОН) – АТРЛ (А)	88
10.1	Авион	88
10.2	Проширени водич	88
10.3	Толеранције на испиту: Консултуј Модул 5	89
11	МОДУЛ 11 – ИСПИТИВАЊЕ ИНСРТУКТОРА (АВИОН И ХЕЛИКОПТЕР)	90
11.1	Опште	90
11.2	Познавање теорије	91
11.3	Предавање	91
11.4	Брифинг пре лета	92
11.5	ЛЕТ	92
11.6	Брифинг после лета	92
11.7	Стандарди за испитивање у лету	92
11.8	Толеранције на испиту	92

Директорат цивилног ваздухопловства - Република Србија



Civil Aviation Directorate
Direktorat Civilnog Vazduhoplovstva

Republika Srbija