

На основу члана 172. став 2, члана 173. став 2, члана 176. став 1, члана 177. став 1, члана 179. став 4, члана 182, члана 188. став 2, члана 189. став 2, члана 239. и члана 249. став 1. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 - др. закон),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК о изменама и допунама Правилника о летачком особљу

Члан 1.

У Правилнику о летачком особљу („Службени гласник РС”, бр. 33/13 и 61/15), у члану 3. став 2. тачка на крају тачке 4) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка 5), која гласи:

„5) Уредба Комисије (ЕУ) бр. 2016/539 од 6. априла 2016. године.”.

Члан 2.

После члана 5. додају се назив члана и члан 5а, који гласе:

**„Овлашћење за инструментално летење са правом навигације засноване на
могућностима ваздухоплова**

Члан 5а

Пилот може да лети у складу са навигационим поступцима заснованим на могућностима ваздухоплова након што, у оквиру овлашћења за инструментално летење (*IR*), стекне право навигације засноване на могућностима ваздухоплова (у даљем тексту: *PBN* право).

Пилот стиче *PBN* право након што испуни следеће захтеве:

- 1) заврши теоријску обуку, укључујући *PBN*, у складу са FCL.615 Анекса I (*Part-FCL*);
- 2) заврши практичну обуку, укључујући *PBN*, у складу са FCL.615 Анекса I (*Part-FCL*);
- 3) положи практичан испит у складу са Додатком 7 Анекса I (*Part-FCL*) или практичан испит или проверу стручности у складу са Додатком 9 Анекса I (*Part-FCL*).

Захтеви из става 2. тач. 1) и 2) овог члана су испуњени када надлежна ваздухопловна власт процени да је стручна оспособљеност стечена кроз обуку или познавање *PBN* операција једнака стручној оспособљености стеченој кроз обуке из тач. 1) и 2) и када пилот на задовољавајући начин прикаже такву оспособљеност испитивачу током провере стручности или практичног испита из става 2. тачка 3) овог члана.

Након завршетка практичног испита или провере стручности из става 2. тачка 3) овог члана податак о успешно демонстрираној процени стручне оспособљености за *PBN* право се уписује у књижицу летења пилота или у еквивалентни документ и потписује од стране испитивача који је спровео практичан испит или проверу стручности.

Пилоти који поседују овлашћење за инструментално летење (*IR*) без *PBN* права могу да лете само на рутама и прилазима за које се не захтева *PBN* право и за обнову њиховог овлашћења за инструментално летење (*IR*) до 25. августа 2020. године се неће захтевати

елементи који се односе на *PBN*, а након тог датума *PBN* право ће се захтевати за свако овлашћење за инструментално летење (*IR*).”.

Члан 3.

У члану 12. после става 5. додаје став 6, који гласи:

„Центри за обуку пилота су дужни да најкасније до 25. августа 2020. године обезбеде да програм обуке за инструментално летење (*IR*) укључује обуку за *PBN* право која је у складу са захтевима Анекса I (*Part-FCL*) Прилога 1. овог правилника.”.

Члан 4.

У Прилогу 1, у Анексу I, у FCL.010 додају се следеће дефиниције:

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

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

„**LNAV**” означава латералну навигацију.

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

„**Навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*)**” означава просторну навигацију засновану на захтеваним навигационим могућностима ваздухоплова који лете дуж *ATS* рута, у поступку инструменталног прилажења или у одређеном ваздушном простору.

„**RNP APCH**” означава *PBN* спецификацију која се користи за операције инструменталног прилаза.

„**RNP APCH операција до LNAV минимума**” означава операцију дводимензионалног инструменталног прилаза за који се латерална навигација заснива на позиционирању *GNSS*.

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

„**RNP AR APCH**” означава навигациону спецификацију која се користи за операције инструменталног прилаза које захтевају посебно одобрење.

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

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

„**VNAV**” означава вертикалну навигацију.”.

Члан 5.

У Прилогу 1, у Анексу I, FCL.600 IR мења се и гласи:

„Изузев наведеног у *FCL.825*, по правилима инструменталног летења (*IFR*) на авиону, хеликоптеру, ваздушном броду или ваздухоплову са вертикалним узлетањем могу да лете само имаоци:

(а) дозволе приватног пилота (*PPL*), дозволе професионалног пилота (*CPL*), дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) и дозволе транспортног пилота (*ATPL*), и

(б) овлашћења за инструментално летење (*IR*) са одговарајућим правима која се односе на захтеве ваздушног простора и категорију ваздухоплова, осим када полагају практичне испите, провере стручности или су на обуци са инструктором.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, у Анексу I, у *FCL.605 IR* тачка (а) мења се и гласи:

„(а) Имаоци овлашћења за инструментално летење (*IR*) има право да лети ваздухопловом по правилима инструменталног летења (*IFR*), укључујући *PBN* операције, до минималне висине одлуке од 200 *ft* (60 *m*);”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу I, у *FCL.700* тачка (а) мења се и гласи:

„(а) Имаоци пилотске дозволе не могу да лете у својству пилота на ваздухоплову ако не поседују важеће и одговарајуће овлашћење за летење на класи или типу ваздухоплова, осим у следећим случајевима:

(i) за дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), пилота једрилице (*SPL*) и пилота балона (*BPL*);

(ii) приликом полагања практичних испита или провера стручности за обнову овлашћења за летење на класи или типу;

(iii) у току практичне обуке;

(iv) ако поседују овлашћење за пробне летове издато у складу са *FCL.820*.”.

Тачка (ц) брише се.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу I, у *FCL.820* тачка (ц) подтачка 3) мења се и гласи:

„3) обавља летове без овлашћења за летење на типу или класи на начин утврђен у Глави X, осим што се овлашћење за пробне летове не сме користити у операцијама јавног авио-превоза.”.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу I, у Додатку 5 тачка 2. мења се и гласи:

„2. Одобрење за спровођење обуке за стицање дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*) може да добије само одобрени центар за обуку (*ATO*) који је део оператера који обавља јавни авио-превоз и који је сертификован у складу са *Part-ORO* или има посебан уговор са таквим оператером.”.

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу I, у Додатку 7 тачка 1. мења се и гласи:

„1. Кандидат за овлашћење за инструментално летење (*IR*) мора да се обучава на истој класи или типу ваздухоплова који ће се користити на практичном испиту, а који мора да буде одговарајуће опремљен за потребе обуке и испитивања.”.

Тачка 11. мења се и гласи:

„11. Примењују се следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских карактеристика и перформанси ваздухоплова који се користи:

Висина

Нормални услови лета	± 100 стопа (<i>ft</i>)
Почетак продужавања на релативној/апсолутној висини одлуке	+ 50 стопа (<i>ft</i>) / – 0 стопа (<i>ft</i>)
Минимална релативна висина снижавања/ <i>MAP</i> /апсолутна висина	+ 50 стопа (<i>ft</i>) / – 0 стопа (<i>ft</i>)

Одржавање задате линије пута

У лету по радио-средству	$\pm 5^\circ$
За угловна одступања	Пола отклона показивача, по азимуту и линији понирања (нпр. <i>LPV, ILS, MLS, GLS</i>)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV)
„линеарна” бочна одступања

бочна грешка/одступање нормално мора бити ограничено на $\pm 1/2$ *RNP* вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена максимум до једне *RNP* вредности.

3D линеарна вертикална одступања (нпр. *RNP APCH (LNAV/VNAV)* применом *Baro VNAV*)

не више од - 75 стопа (*ft*) испод вертикалног профила у било ком тренутку и не више од + 75 стопа (*ft*) изнад вертикалног профила на или испод 1.000 стопа (*ft*) изнад нивоа аеродрома.

Одржавање курса

са свим моторима у раду	$\pm 5^\circ$
са симулираним отказом мотора	$\pm 10^\circ$

Брзина

са свим моторима у раду	± 5 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+ 10 чворова (<i>knots</i>) / – 5 чворова (<i>knots</i>)

САДРЖАЈ ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА

Авиони

СЕКЦИЈА 1 - РАДЊЕ ПРЕ ПОЛЕТАЊА И ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење лета, процедуре за одлеђивање/спречавање залеђивања, итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна перформанси, масе и тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената контроле летења, метеоролошке документације
ц	Припрема <i>ATC</i> плана лета, навигационог плана за <i>IFR</i> лет

д	Идентификација неопходних навигационих средстава за одлазне, долазне и прилазне процедуре
е	Претполетни преглед
ф	Метео минимуми
г	Вожење
х	<i>PBN</i> одлазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и одлазне карте
и	Договор пред полетање, полетање
ј (°)	Прелазак на летење по инструментима
к (°)	Процедуре инструменталног одласка, укључујући <i>PBN</i> одласке и подешавање висиномера
л (°)	Веза и сарадња са <i>АТС</i> - процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 2 - УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ (°)	
а	Управљање авионом само на основу показивања инструмената, укључујући: хоризонтални лет са различитим брзинама, тримовање
б	Устаљени пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући и устаљени заокрет нагиба 45° и оштри спуштајући заокрет
д (*)	Вађење из почетне фазе превученог лета из услова хоризонталног лета, пењућих/спуштајућих заокрета и у конфигурацији за слетање - примењиво само за авионе
е	Делимично ограничен панел инструмената: устаљено пењање или спуштање, стандардни заокрети са изласком у задате правце, вађење из неправилних положаја - примењиво само за авионе
СЕКЦИЈА 3 - <i>IFR</i> ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ (°)	
а	Одржавање задате линије пута, укључујући пресретање, нпр. <i>NDB</i> , <i>VOR</i> , или између путних тачака
б	Употреба навигационог система и радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге, техника тримовања
д	Подешавање висиномера
е	Мерење времена и корекција предвиђеног времена доласка (чекање на рути - ако је потребно)
ф	Праћење лета, бележење података, потрошња горива, управљање системима авиона
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно
х	Веза и сарадња са <i>АТС</i> - процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 3а - ПРОЦЕДУРЕ ДОЛАСКА	
а	Подешавање и провера навигационих уређаја, идентификација навигационих средстава, ако је примењиво
б	Процедуре доласка, провере висиномера
ц	Ограничења висине и брзине, ако је примењиво
д	<i>PBN</i> долазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и долазне карте.

СЕКЦИЈА 4 (°) - 3D ОПЕРАЦИЈЕ (++)	
а	Подешавање и провера навигационих средстава Провера угла вертикалне путање За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор посаде за прилаз и слетање, укључујући провере у току снижавања/прилаза/слетања и идентификацију средстава
ц (+)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Мерење времена током прилаза
ф	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
г (+)	Поступак продужавања
х (+)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Веза и сарадња са <i>ATC</i> - процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 5 (°) - 2D ОПЕРАЦИЈЕ (++)	
а	Подешавање и провера навигационих уређаја За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор посаде за прилаз и слетање, укључујући провере у току снижавања/прилаза/слетања, укључујући идентификацију средстава
ц (+)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Мерење времена током прилаза
ф	Висина/растојање до <i>MAPT</i> , брзина, контрола правца (стабилизовани прилаз), зауставни фиксеви (<i>stop down fixes, SDF</i>), ако је применљиво
г (+)	Поступак продужавања
х (+)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Веза и сарадња са <i>ATC</i> - процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 6 - ЛЕТ СА ЈЕДНИМ НЕРАДЕЋИМ МОТОРОМ (само за вишемоторне авионе) (°)	
а	Симулирани отказ мотора након полетања или продужавања
б	Прилажење, продужавање и процедурални неуспели прилаз са једним нерадећим мотором
ц	Прилажење и слетање са једним нерадећим мотором
д	Веза и сарадња са <i>ATC</i> - процедуре радио-телефоније

(°) Мора да се изведе само на основу показивања инструмената.
 (*) Може да буде изведено на *FFS, FTD 2/3* или *FNPT II*.
 (+) Може да буде изведено у секцији 5 или секцији 6.
 (++) За стицање или одржавање *PBN* права, један прилаз из секције 4 или 5 мора бити *RNP APCH*. Ако не постоје услови за извођење *RNP APCH*, тада прилаз мора бити изведен на одговарајуће опремљеном уређају за симулирање летења (*FSTD*).

Хеликоптери

1 - ОДЛАЗАК	
Употреба листе за проверу, вођење лета, процедуре за одлеђивање/спречавање залеђивања, итд. примењују се у свим секцијама	
а	Употреба летачког (или одговарајућег) приручника, нарочито у току прорачуна перформанси, масе и тежишта ваздухоплова
б	Употреба докумената контроле летења, метеоролошке документације
ц	Употреба АТС плана лета, навигационог плана за IFR лет
д	Идентификација неопходних навигационих средстава за одлазне, долазне и прилазне процедуре
е	Претполетни преглед
ф	Метео минимуми
г	Вожење/вожење из лебдења у складу са АТС или упутствима инструктора
х	PBN одлазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна проверка између приказа навигационог система и одлазне карте
и	Договор пред полетање, процедуре и провере
ј	Прелазак на летење по инструментима
к	Процедуре инструменталног одласка, укључујући PBN процедуре
СЕКЦИЈА 2 - УПРАВЉАЊЕ ХЕЛИКОПТЕРОМ	
а	Управљање хеликоптером само на основу показивања инструмената, укључујући:
б	Устаљени пењући и спуштајући стандардни заокрети
ц	Вађење из неправилних положаја, укључујући устаљене заокрете нагиба 30° и оштре спуштајуће заокрете
СЕКЦИЈА 3 - IFR ПРОЦЕДУРЕ НА РУТИ	
а	Одржавање задате линије пута, укључујући пресретање сигнала, нпр. NDB, VOR, RNAV
б	Употреба радио-средстава
ц	Хоризонталан лет, одржавање правца, висине и брзине, подешавање снаге
д	Подешавање висиномера
е	Мерење времена и корекција предвиђеног времена доласка
ф	Праћење лета, бележење података, потрошња горива, управљање системима
г	Процедуре заштите од залеђивања, симулирано ако је потребно и примењиво
х	Веза и сарадња са АТС - процедуре радио-телефоније
СЕКЦИЈА 3а - ПРОЦЕДУРЕ ПРИЛАСКА	
а	Подешавање и провера навигационих средстава, ако је примењиво
б	Долазне процедуре, провере висиномера
ц	Ограничења висине и брзине, ако је примењиво
д	PBN долазак (ако је примењиво): - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна проверка између приказа навигационог система и долазне карте.
СЕКЦИЈА 4 - 3D ОПЕРАЦИЈЕ (+)	
а	Подешавање и провера навигационих средстава Провера угла вертикалне путање

	За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор посаде за прилаз и слетање, укључујући провере у току снижавања/прилаза/слетања
ц (*)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Мерење времена током прилаза
ф	Контрола висине, брзине и правца (стабилизовани прилаз)
г (*)	Поступак продужавања
х (*)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Веза и сарадња са <i>ATC</i> - процедуре радио-телефоније

СЕКЦИЈА 5 - 2D ОПЕРАЦИЈЕ (+)

а	Подешавање и провера навигационих уређаја За <i>RNP APCH</i> : - Провера да ли су у навигациони систем унете исправне процедуре; и - Унакрсна провера између приказа навигационог система и прилазне карте.
б	Договор посаде за прилаз и слетање, укључујући провере у току снижавања/прилаза/слетања и идентификацију средстава
ц (*)	Процедура чекања
д	Усклађеност са објављеном процедуром прилаза
е	Мерење времена током прилаза
ф	Контрола висине, брзине и правца (стабилизован прилаз)
г (*)	Поступак продужавања
х (*)	Процедура неуспелог прилаза/слетање
и	Веза и сарадња са <i>ATC</i> - процедуре радио-телефоније

СЕКЦИЈА 6 - ПРОЦЕДУРЕ У АБНОРМАЛНИМ И ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА

Ова секција може да се комбинује са секцијама од 1 до 5. На испиту се морају узети у обзир управљање хеликоптером, идентификација мотора који је отказао, тренутни поступци (вежбе додира), накнадна поступања и поступци после уочавања и провере и прецизност у одржавању елемената лета, у следећим ситуацијама:

а	Симулирани отказ мотора после полетања и у току прилажења (**) (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II/III, FTD 2,3</i>)
б	Отказ уређаја за одржавање стабилности/хидрауличног система (ако је примењиво)
ц	Делимично ограничен панел инструмената
д	Ауторотација и вађење на претходно селектованој висини
е	3D операције ручно, без уређаја за управљање летом (***) 3D операције ручно, са уређајем за управљање летом (***)

(+) За стицање или одржавање *PBN* права, један прилаз из секције 4 или 5 мора бити *RNP APCH*. Ако не постоје услови за извођење *RNP APCH*, тада прилаз мора бити изведен на одговарајуће опремљеном уређају за симулирање летења (*FSTD*).

(*) Може да буде изведено у секцији 4 или секцији 5.

(**) Само за вишемоторне хеликоптере.

(***) Проверава се само једна тачка.

”

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу I, у Додатку 8, у секцији А (Авиони) напомена у табели мења се и гласи:

„(*) Под условом да је током претходних 12 месеци кандидат спровео најмање три *IFR* одласка и прилаза користећи *PBN* права, укључујући један *RNP APCH* прилаз на *SP* класи или типу авиона у операцијама са једним пилотом или, за вишемоторне авионе који нису сложени (*complex*) авиони високих перформанси, да је кандидат положио секцију 6 практичног испита за *SP* авионе који нису сложени (*complex*) авиони високих перформанси, летећи само према инструментима у операцијама са једним пилотом.”.

У секцији Б (Хеликоптери) напомена у табели мења се и гласи:

„(*) Под условом да је током претходних 12 месеци кандидат спровео најмање три *IFR* одласка и прилаза користећи *PBN* права, укључујући један *RNP APCH* прилаз (може бити прилаз преко тачке у простору (*Point in Space (PinS)*) на *SP* типу хеликоптера у операцијама са једним пилотом.”.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу I, у Додатку 9, секције Б и Ц мењају се и гласе:

„Б. Посебни услови за авионе

ПРОЛАЗНЕ ОЦЕНЕ

1. За авионе са једним пилотом, са изузетком сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, кандидат мора да положи све секције практичног испита или провере стручности. Ако се не положи било која тачка једне секције, та секција се поново полаже. Ако кандидат не положи више од једне секције мора поново да полаже целокупан практичан испит или проверу. Ако кандидат не положи само једну секцију, он мора поново да полаже секцију коју није положио. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју секцију поновљеног испита, укључујући и секције које је положио у претходном покушају. За вишемоторне авионе са једним пилотом, мора да се положи секција 6 релевантног испита или провере, а која се односи на несиметричне летове.

2. За авионе са више пилота и сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом, кандидат мора да положи све секције практичног испита или провере стручности. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном покушају. Секција 6 није део практичног испита за дозволу транспортног пилота (*ATPL*) или *MPL*. У случају да кандидат не положи само секцију 6 или ако није полагао секцију 6, овлашћење за летење на типу се издаје без права *CAT II* и *CAT III*. За проширење овлашћења за летење на типу са правом *CAT II* и *CAT III*, кандидат мора да положи секцију 6 на одговарајућем типу ваздухоплова.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА

3. Кандидат мора да прикаже способност да:

- (а) управља авионом у складу са ограничењима;
- (б) изводи све маневре координирано и прецизно;

- (ц) сигурно доноси одлуке и има добро вођење лета;
 (д) примењује стечена ваздухопловна знања;
 (е) све време управља авионом тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;
 (ф) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, ако је примењиво;
 (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је примењиво.
4. Примењују се следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских карактеристика и перформанси авиона који се користи:

Висина

Нормални услови лета	± 100 стопа (<i>ft</i>)
Почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	+ 50 стопа (<i>ft</i>) / – 0 стопа (<i>ft</i>)
Најмања висина снижавања/висина	+ 50 стопа (<i>ft</i>) / – 0 стопа (<i>ft</i>)

Одржавање задате линије пута

по радио-навигационом средству	$\pm 5^\circ$
За угловна одступања	пола отклона показивача, по правцу и по висини (нпр. <i>LPV</i> , <i>ILS</i> , <i>MLS</i> , <i>GLS</i>).

2D (<i>LNAV</i>) и 3D (<i>LNAV/VNAV</i>) „линеарна” бочна одступања	бочна грешка/одступање нормално мора бити ограничено на $\pm \frac{1}{2}$ <i>RNP</i> вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена максимум до једне <i>RNP</i> вредности.
---	---

3D линеарна вертикална одступања (нпр. <i>RNP APCH (LNAV/VNAV)</i> применом <i>Baro VNAV</i>)	не више од - 75 стопа (<i>ft</i>) испод вертикалног профила у било ком тренутку и не више од + 75 стопа (<i>ft</i>) вертикалног профила на или испод 1.000 стопа (<i>ft</i>) изнад нивоа аеродрома.
--	---

Курс

са свим моторима у раду	$\pm 5^\circ$
са симулираним отказом мотора	$\pm 10^\circ$

Брзина

са свим моторима у раду	± 5 чворова (<i>knots</i>)
са симулираним отказом мотора	+ 10 чворова (<i>knots</i>) / – 5 чворова (<i>knots</i>)

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

5. Авиони са једним пилотом, са изузетком сложених (*complex*) авиона високих перформанси:

- (а) Следећи симболи означавају:

P = обучен као PIC или копилот и као PF (*pilot flying*) и PNF (*pilot non flying*)

X = за ове вежбе морају да се користе симулатори ако су на располагању, у супротном мора да се користи авион, ако је подесан за маневре и процедуре

R# = обука мора да буде допуњена надзором у авиону.

(б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (P) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->)

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

A = Авион

FFS = Уређај за потпуно симулирање летења

FTD = Тренажер летења (укључујући FNPT II за ME овлашћење за класу)

(ц) Тачке означене са звездом (*) у секцији 3Б и, за вишемоторне авионе, у секцији 6, могу да се лете само на основу инструмената ако је продужење/обнова овлашћења за инструментално летење (IR) укључена у практичан испит или проверу стручности. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности и када нема признавања привилегија овлашћења инструменталног летења (IR), овлашћење за летење на типу се ограничава само на правила визуелног летења (VFR).

(д) Секција 3А мора да се заврши у циљу продужења овлашћења за тип или класу вишемоторног авиона, само према правилима визуелног летења (VFR), ако није испуњен захтев за искуство од 10 рутних сектора током периода од претходних 12 месеци. Секција 3А се не захтева ако је секција 3Б завршена.

(е) Слово „M” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу или право избора у случају више од једне вежбе.

(ф) Уређаји за потпуно симулирање летења (FFS) или уређаји за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT II) морају да се користе за практичну обуку за овлашћење за класу или тип вишемоторног авиона ако су саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу или класи. За одобрење курса треба узети у обзир следеће услове:

(i) квалификацију уређаја за потпуно симулирање летења (FFS) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT II) прописану одговарајућим захтевима Part-ARA и Part-ORA;

(ii) квалификације инструктора;

(iii) број вежби линијске обуке на уређају за потпуно симулирање летења (FFS) или на уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (FNPT II) на курсу;

(iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.

(г) Када се практичан испит или провера стручности изводе током операција са више пилота, овлашћење за тип мора да буде ограничено на операције са више пилота.

(х) Да би стекао или задржао PBN права један прилаз мора бити RNP APCH. Ако не постоје услови за извођење RNP APCH, тада прилаз мора бити изведен на одговарајуће опремљеном уређају за симулирање летења (FSTD).

АВИОНИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ, ОСИМ СЛОЖЕНИХ (COMPLEX) АВИОНА ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП / ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	Маневри/Процедуре			Иницијали	Проверен на	Иницијали

	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>A</i>	инструктора по завршетку обуке	<i>FFS</i> <i>A</i>	испитивача по завршетку испита
СЕКЦИЈА 1						
1. Припрема, полетање и одлазак						
1.1 Припрема за лет, укључујући: Документацију Масу и центражу Метео брифинг <i>NOTAM</i>						
1.2 Претполозна провера						
1.2.1 Спољашња	<i>P#</i>		<i>P</i>			
1.2.2 Унутрашња			<i>P</i>		<i>M</i>	
1.3 Стартовање мотора Нормално Са кваром	<i>P----></i>	<i>----></i>	<i>----></i>		<i>M</i>	
1.4 Вожење		<i>P----></i>	<i>----></i>		<i>M</i>	
1.5 Претполетна провера: <i>Rip up</i> мотора (ако се примењује)	<i>P----></i>	<i>----></i>	<i>----></i>		<i>M</i>	
1.6 Процедура полетања Нормално, са закрилцима подешеним према <i>AFM</i> Са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		<i>P----></i>	<i>----></i>			
1.7 Пењање <i>Vx/Vy</i> Издазак на задати правац Превођење у хоризонтални лет		<i>P----></i>	<i>----></i>		<i>M</i>	
1.8 Сарадња са контролом летења и						

процедуре радио- телефоније						
СЕКЦИЈА 2						
1. Лет у зони (VMC)						
2.1 Праволинијски хоризонтални лет на различитим брзинама укључујући и лет на критично малој брзини са и без закрилаца (укључујући приближавање вредности минималне брзине управљивости (VMCA) када је то могуће)		<i>P</i> ---->	---->			
2.2 Оштри заокрети (360° леви и десни са нагибом од 45°)		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
2.3 Вађење из превученог лета:						
(i) Чист превучени лет (ii) Приближавање превученом лету у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iii) Приближавање превученом лету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iv) Приближавање превученом лету у пењућем заокрету са конфигурацијом за полетање (само за једномоторне авионе)		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
2.4 Поступци употребе аутопилота и навигационог уређаја (FD) (може да се		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	

спроведе у секцији 3) ако је могуће						
2.5 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио- телефоније						
СЕКЦИЈА 3А						
3А VFR процедуре на рути (види Б.5(ц) и (д)) 3А.1 План лета, рачунска навигација и читање карте						
3А.2 Одржавање висине, правца и брзине						
3А.3 Оријентација, мерења времена и корекција предвиђеног времена доласка (ETA)						
3А.4 Употреба радио- навигационих средстава (ако је примењиво)						
3А.5 Управљање летом (навигацијски план, рутинске провере горива, система и система против залеђивања)						
3А.6 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио- телефоније						
СЕКЦИЈА 3Б						
3Б Инструментално летење						
3Б.1* IFR Одлазак		P---->	---->		M	
3Б.2* IFR Рута		P---->	---->		M	
3Б.3* Процедуре чекања (Holding)		P---->	---->		M	
3Б.4* 3D операције до DH/A од 200' (60 m) или						

до већег минимума ако је захтевано процедуром прилаза (може да се користи аутопилот до пресретања финалног сегмента прилаза вертикалне путање)		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
3Б.5* 2D операције до MDH/A		<i>P</i> ---->	---->		<i>M'</i>	
3Б.6* Вежбе летења укључујући симулирање отказа компаса и индикатора висине: Заокрет одговарајућом брзином Вађење из неправилних положаја	<i>P</i> ---->	---->	---->		<i>M</i>	
3В.7* Отказ локалајзера или равни понирања (<i>glideslope</i>)	<i>P</i> ---->	---->	---->			
3Б.8* Сарадња са контролом летења (ATC) и процедуре радио-телефоније						
Намерно остављено празно						
СЕКЦИЈА 4						
4. Долазак и слетање						
4.1 Аеродромска процедура прилаза		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.2 Нормално слетање		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.3 Слетање без закрилаца		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.4 Слетање са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		<i>P</i> ---->	---->			
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине 2.000' или више изнад писте		<i>P</i> ---->	---->			

(само за једномоторне авионе)						
4.6 Продужавање на други круг са минималне висине		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
4.7. Продужавање и слетање ноћу (ако је примењиво)	<i>P</i> ---->	---->	---->			
4.8 Сарадња са контролом летења (<i>АТС</i>) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 5						
5. Абнормалне и ванредне процедуре (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)						
5.1 Прекидање полетања на прихватљивој брзини		<i>P</i> ---->	---->		<i>M</i>	
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само за једномоторне авионе)			<i>P</i>		<i>M</i>	
5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само за једномоторне авионе)			<i>P</i>		<i>M</i>	
5.4 Симулирати ванредне ситуације: (i) Пожар или дим у току лета (ii) Квар разних система	<i>P</i> ---->	---->	---->			
5.5 Гашење и покретање мотора (само на <i>МЕ</i> практичном испиту)	<i>P</i> ---->	---->	---->			
5.6 Сарадња са контролом летења (<i>АТС</i>) и процедуре радио-телефоније						
СЕКЦИЈА 6						

6. Симулирани лет са једним мотором						
6.1* (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5) Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II</i>)	<i>P</i> ----	---->	--> <i>X</i>		<i>M</i>	
6.2* Асиметричан прилаз и продужавање у други прилаз	<i>P</i> ----	---->	---->		<i>M</i>	
6.3* Асиметричан прилаз и слетање са потпуним заустављањем са једним мотором	<i>P</i> ----	---->	---->		<i>M</i>	
6.4* Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније						

6. Сложени (*complex*) авиони високих перформанси са једним или више пилота:

(а) Следећи симболи означавају:

P = обучен као *PIC* или копилот и као *PF* (*pilot flying*) и *PNF* (*pilot non flying*).

X = за ове вежбе морају да се користе симулатори ако су на располагању, у супротном мора да се користи авион, ако је подесан за маневре и процедуре.

P# = обука мора да буде допуњена надзором у авиону.

(б) Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->)

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

A = Авион

FFS = Уређај за потпуно симулирање летења

FTD = Тренажер летења

OTD = Други уређаји за обуку

(ц) Тачке означене са звездом (*) могу да се лете само на основу инструмената. Ако се овај услов не испуни током практичног испита или провере стручности, овлашћење за летење на типу се ограничава само на правила визуелног летења (*VFR*).

(д) Слово „*M*” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

(е) Уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) мора да се користи за практичну обуку и испит ако је уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређаја за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*);

- (ii) квалификације инструктора;
 - (iii) број вежби линијске обуке на уређају за потпуно симулирање летења (*FFS*) или уређају за обуку летачко-навигацијских процедура (*FNPT II*) на курсу;
 - (iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима.
- (ф) Маневри и процедуре морају да обухвате сарадњу вишечлане посаде (*MCC*) за авионе са више пилота и сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота.
- (г) Маневри и процедуре морају да буду спроведени у улози једног пилота за сложене (*complex*) авионе високих перформанси са једним пилотом у операцијама са више пилота.
- (х) У случају сложених (*complex*) авиона високих перформанси са једним пилотом, када се практичан испит или провера стручности спроводе у операцијама са више пилота, овлашћење за летење на типу мора да буде ограничено на летове са више пилота. Ако су затражена права за једног пилота, маневри/процедуре из тач. 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 и најмање један маневар/процедура из секције 3.4 морају да буду додатно извршени у улози једног пилота.
- (и) У случају ограничених овлашћења за летење на типу издатих у складу са *FCL.720.A* (е), кандидати морају да испуне исте захтеве као остали кандидати за овлашћење за летење на типу, изузев вежби које се односе на фазе полетања и слетања.
- (ј) Да би стекао или задржао *PBN* права један прилаз мора бити *RNP APCH*. Ако не постоје услови за извођење *RNP APCH*, тада прилаз мора бити изведен на одговарајуће опремљеном уређају за симулирање летења (*FSTD*).

АВИОНИ СА ВИШЕ ПИЛОТА И СЛОЖЕНИ (<i>COMPLEX</i>) АВИОНИ ВИСОКИХ ПЕРФОРМАНСИ СА ЈЕДНИМ ПИЛОТОМ	ПРАКТИЧНА ОБУКА					ПРАКТИЧАН ИСПИТ ЗА ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА КЛАСУ ИЛИ ТИП / ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	Маневри/Процедуре	<i>OT D</i>	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>A</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на <i>FFS</i> <i>A</i>
СЕКЦИЈА 1							
1. Припрема за лет							
1.1 Прорачун перформанси	<i>P</i>						
1.2 Визуелна инспекција спољашњости авиона; локација	<i>P#</i>			<i>P</i>			

сваког уређаја и сврха инспекције							
1.3 Инспекција пилотске кабине		<i>P-></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
1.4 Коришћење листе провере пре стартовања мотора, процедура стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција и подешавање навигационих и комуникационих фреквенција	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>		<i>M</i>	
1.5 Вожење у складу са одобрењем контроле летења или инструкцијама			<i>P-></i>	<i>---></i>			
1.6 Провере пре полетања		<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 2							
2. Полетања							
2.1 Нормална полетања са различитим позицијама закрилаца, укључујући полетање без заустављања			<i>P-></i>	<i>---></i>			
2.2* Инструментално полетање, прелаз на инструментални лет је захтеван током ротације или одмах након узлета			<i>P-></i>	<i>---></i>			
2.3 Полетање при бочном ветру			<i>P-></i>	<i>---></i>			

2.4 Полетање са максималном полетном масом (стварна или симулирана максимална полетна маса)			<i>P</i> ->	--->			
2.5 Полетање са симулираним отказом мотора: 2.5.1* непосредно након достигања <i>V2</i> (У авионима који нису сертификовани као авиони транспортне категорије или као категорија регионалних авиона (<i>commuter</i>), отказ мотора не треба да буде симулиран до достигања минималне висине од 500 <i>ft</i> изнад краја писте. У авионима који имају исте перформансе као авиони транспортне категорије у погледу полетне месе и висине по густини ваздуха инструктор може да симулира отказ мотора након достигања <i>V2</i> .)			<i>P</i> ->	--->			
2.5.2* између <i>V1</i> и <i>V2</i>			<i>P</i>	<i>X</i>		<i>M</i> само <i>FFS</i>	
2.6 Прекинуто полетање на одговарајућој брзини пре достигања <i>V1</i>			<i>P</i> ->	-> <i>X</i>		<i>M</i>	

СЕКЦИЈА 3							
3. Маневри и процедуре у лету							
3.1 Заокрети са или без спојлера			<i>P--></i>	<i>---></i>			
3.2 Ударни таласи по достизању критичног Маховог броја и остале специфичне карактеристике за авион у лету (нпр. <i>Dutch Roll</i>)			<i>P--></i>	<i>->X</i> Авион може да се не користи за ову вежбу			
3.3 Нормални рад система и контрола панела инжењера	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
Нормалан и абнормалан рад следећих система:						<i>M</i>	Обавезан минимум од три абнормална мора да буде изабран од 3.4.0 до и укључујући 3.4.14.
3.4.0 Мотор (ако је неопходно и елиса)	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.1 Пресуризација и климатизација авиона	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.2 Пито-статички систем	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.3 Систем за гориво	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.4 Електрични систем	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.5 Хидраулични систем	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.6 Команде лета и систем за тримовање	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.7 Систем за разлеђивање,							

грејање ветробранског стакла	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.8 Аутопилот/ уређај за оптимално управљање	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>		<i>M</i> (само за једног пилота)	
3.4.9 Уређаји за упозоравање на губитак брзине или уређаји за избегавање губитка узгона и уређаја за повећање стабилности	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.10 Систем упозоравања о близини земље, метео радара, радио висиномера, транспондера		<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.11 Комуникацијска и навигацијска опрема, инструменти, систем за управљање летом	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.12 Стајни трап и кочнице	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.13 Систем преткрилца и закрилца	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
3.4.14 Помоћни извор снаге	<i>P--></i>	<i>---></i>	<i>---></i>	<i>---></i>			
Намерно остављено празно							
3.6 Абнормалне и ванредне процедуре						<i>M</i>	Обавезан минимум од три абнормална мора да буде изабран од 3.6.1 до укључујући 3.6.9.
3.6.1 Противпожарне вежбе, нпр. пожар							

мотора, <i>APU</i> , кабине, теретног одељка, пилотске кабине, структуре, пожар електроинсталације вежбе евакуације		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.2 Неутралисање и отклањање дима		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.3 Отказ мотора, гашење мотора и поновни старт на безбедној висини		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.4 Избацивање горива (симулирано)		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.5 Смицање ветра на полетању/ слетању			<i>P</i>	<i>X</i>		Само <i>FFS</i>	
3.6.6 Симулирани отказ система за притисак у кабини/ Понирање у случају губитка притиска у кабини			<i>P-></i>	--->			
3.6.7 Онеспособљеност члана летачке посаде		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.8 Остале процедуре у случају опасности као што је објашњено у одговарајућем авионском летачком приручнику		<i>P--></i>	--->	--->			
3.6.9 <i>ACAS</i> догађај	<i>P--></i>	--->	--->	Авион може да се не користи		Само <i>FFS</i>	
3.7 Оштри заокрети са нагибом од 45°, 180° до 360° лево и десно		<i>P--></i>	--->	--->			

<p>3.8 Препознавање предзнака и поступак спречавања губитка узгона (до активирања уређаја за упозорење о губитку узгона) у полетној конфигурацији (закрилца у полетној позицији), у конфигурацији крстарећег лета и у конфигурацији за слетање (закрилца у положају за слетање, стајни трап извучен)</p> <p>3.8.1 Вађење из превлачења или након активирања уређаја за упозоравање о губитку узгона у конфигурацији за пењање, крстарење и прилаз</p>			<p><i>P</i>-></p> <p><i>P</i></p>	<p>---></p> <p><i>X</i></p>					
<p>3.9 Процедуре инструменталног летења</p>									
<p>3.9.1* Придржавање одлазних и долазних процедура и инструкција контроле летења</p>		<p><i>P</i>--></p>	<p>---></p>	<p>---></p>		<p><i>M</i></p>			
<p>3.9.2* Процедуре чекања (<i>holding</i>)</p>		<p><i>P</i>--></p>	<p>---></p>	<p>---></p>					
<p>3.9.3* 3D операције до <i>DH/A</i> од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i>) или до већег минимума ако је</p>									

захтевано процедуром прилаза							
Напомена: У складу са <i>AFM, RNP APCH</i> процедуре могу захтевати коришћење ауто-пилота или уређаја за управљање летом. У случају оваквих ограничења морају бити изабране процедуре које се лете ручно (нпр. изабрати <i>ILS</i> за 3.9.3.1 у случају оваквих ограничења у <i>AFM</i>).							
3.9.3.1* ручно, без уређаја за оптимално управљање			<i>P-></i>	<i>---></i>		<i>M</i> (само за практичан испит)	
3.9.3.2* ручно, са уређајем за оптимално управљање			<i>P-></i>	<i>---></i>			
3.9.3.3* са аутопилотом			<i>P-></i>	<i>---></i>			
3.9.3.4* ручно, симулацијом отказа једног мотора; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза пре проласка 1.000 стопа изнад нивоа аеродрома до слетања или до завршетка поступка неуспелог прилаза. У авионима који нису сертификовани као авиони транспортне категорије (<i>JAR/FAR 25</i>) или као категорија регионалних авиона (<i>commuter</i>) (<i>SFAR 23</i>), прилаз са симулираним отказом мотора и одласком у други круг мора да буде			<i>P----></i>	<i>----></i>		<i>M</i>	

<p>урађен заједно са непрецизним прилазом као што је описано у 3.9.4. Одлазак у други круг мора да буде започет када се достигне објављена висина надвишавања препрека (<i>OCH/A</i>), међутим, не касније од достизања минималне релативне висине/апсолутне висине спуштања (<i>MDH/A</i>) од 500 стопа изнад висине прага полетно-слетне стазе. У авионима који имају исте перформансе као авиони транспортне категорије у погледу масе на полетању и висине по густини ваздуха, инструктор може да симулира отказ мотора у складу са 3.9.3.4.</p>									
<p>3.9.4* 2D операције до <i>MDH/A</i></p>			<p><i>P*--></i></p>	<p><i>----></i></p>			<p><i>M'</i></p>		
<p>3.9.5 Прилаз из кружења под следећим условима: (а)* прилаз до дозвољене минималне висине прилаза из круга на аеродрому који је у питању у складу са локалним</p>									

<p>карактеристикама инструменталног прилаза у симулираним условима инструменталног летења;</p> <p>праћен:</p> <p>(б) визуелним прилазом до друге писте која је најмање 90° од централне линије од финалног прилаза коришћеног под (а), на дозвољеној минималној висини прилаза из круга</p> <p>Напомена: ако (а) и (б) нису могући због разлога контроле летења (АТС), може се симулирати ниски круг са слабом видљивошћу.</p>			$P^* \rightarrow$	$--- \rightarrow$								
СЕКЦИЈА 4												
<p>4. Процедуре непрецизног прилаза</p>												
<p>4.1 Продужавање са свим оперативним* моторима током 3D операције при достизању висине одлуке</p>			$P^* \dashrightarrow$	$---- \rightarrow$								
<p>4.2 Остале процедуре непрецизног прилаза</p>			$P^* \rightarrow$	$--- \rightarrow$								

4.3* Одлазак у круг са једним мотором симулираним неоперативним након инструменталног прилаза при достизању <i>DH</i> , <i>MDH</i> или <i>MAPt</i>			<i>P*-></i>	--->	--->	<i>M</i>	
4.4 Прекинут прилаз на 15 m (50 ft) изнад прага полетно-слетне стазе и одлазак на поновни прилаз			<i>P-></i>	--->			
СЕКЦИЈА 5							
5. Слетања							
5.1 Нормална слетања* са визуелном референцом успостављеном на достизању <i>DA/H</i> након операције инструменталног прилаза			<i>P'</i>				
5.2 Слетање са симулираним заглављењем хоризонталног стабилизатора у било којој неуравнотеженој позицији			<i>P-></i>	Авион може да се не користи за ову вежбу			
5.3 Слетање по бочном ветру (авион, ако је практично)			<i>P-></i>	--->			
5.4 Визуелни круг и слетање без избочених или са делом избоченим			<i>P-></i>	--->			

закрилцима и преткрилцима							
5.5 Слетање са симулираним отказом критичног мотора			<i>P</i> ->	--->		<i>M</i>	
5.6 Слетање без два мотора: - авиони са три мотора: централни мотор и један спољни мотор ако је дозвољено по <i>AFM</i> . - авиони са четири мотора: два мотора на једној страни			<i>P</i>	<i>X</i>		<i>M</i> само <i>FFS</i> (само за практичан испит)	
<i>Опште напомене:</i>							
Посебни услови за проширење права на други тип авиона за инструменталне прилазе до висине одлуке мање од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i>), нпр. <i>CAT II/III</i> операције.							
СЕКЦИЈА 6							
Додатно овлашћење за квалификацију за тип авиона за инструментални прилаз до висине одлуке мање од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>) (<i>CAT II/III</i>). Следећи маневри и процедуре су минимални захтеви обуке да би се дозволили инструментални прилази до <i>DH</i> ниже од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>). За време следећих инструменталних прилаза и процедура непрецизног							

прилаза сва авионска опрема захтевана за сертификавање типа за инструментални прилаз до <i>DH</i> или ниже од 60 <i>m</i> (200 <i>ft</i>) мора да буде коришћена.						
6.1* Прекинуто полетање на минималној дозвољеној <i>RVR</i>			<i>P*-></i>	---> <i>X</i> Авион може да се не користи за ову вежбу		<i>M*</i>
6.2* <i>CAT II/III</i> прилази: у симулираним инструменталним условима лета до прописане висине одлуке <i>DH</i> , користећи систем вођења у лету. Стандардне процедуре координације посаде (подела задужења, гласно узвикивање упозорења, заједничко надгледање, размена и подршка информација) мора да буду надгледане.			<i>P-></i>	--->		<i>M</i>
6.3* Продужавање: након прилаза као што је показано у 6.2 по <i>DH</i> .						

Обука такође мора да укључује одлазак у процедуру продужавања због (симулирано) недовољне <i>RVR</i> , удара ветра, одступање авионске опреме у односу на лимите прилаза и отказ земаљске/авио опреме пре достизања <i>DH</i> и одлазак у процедуру прилажења са симулираним отказом авио опреме.			<i>P-></i>	--->		<i>M*</i>	
6.4* Слетање(а): са визуелном референцом установљеном на <i>DH</i> након инструменталног прилаза. У зависности од специфичног система за вођење у лету, може да се изврши аутоматско слетање.			<i>P-></i>	--->		<i>M</i>	
<i>Напомена: CAT II/III</i> операције морају да буду изведене у складу са примењивим правилима за ваздушне операције.							

7. Овлашћења за летење на класи хидро авиона.

Секција 6 мора да се заврши у циљу обнове овлашћења за летење на класи вишемоторних хидро авиона, само по *VFR*, ако није испуњен захтев за искуство од 10 рутних сектора током периода од претходних 12 месеци.

ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ЛЕТЕЊЕ НА КЛАСИ ХИДРО АВИОНА	ПРАКТИЧНА ОБУКА	
Маневри/Процедуре	Иницијали инструктора по	Иницијали испитивача по

	завршетку обуке	завршетку испита
СЕКЦИЈА 1		
1. Полетање		
1.1 Припрема за лет, укључујући: Документацију Масу и центражу Метео брифинг <i>NOTAM</i>		
1.2 Претполетна провера Спољашња/унутрашња		
1.3 Стартовање и гашење мотора Нормално Са кваром		
1.4 Вожење		
1.5 Постепено вожење		
1.6 Привезиште: Плажа Мол/пристаниште Бова		
1.7 Пловљење са угашеним моторима		
1.8 Претполетне провере: <i>Run up</i> мотора (ако се примењује)		
1.9 Процедура полетања Нормално са флапсовима према <i>AFM</i> Са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		
1.10 Пењање Излазак на задати правац Превођење у хоризонтални лет		
1.11 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио- телефоније		
СЕКЦИЈА 2		
2. Лет у зони (VFR)		
2.1 Правoliniјски хоризонтални лет на различитим брзинама укључујући и лет на критично малој брзини са		

и без закрилаца (укључујући приближавање <i>VMCA</i> , када је то могуће)		
2.2 Оштри заокрети (360° леви и десни са нагибом од 45°)		
2.3 Вађење из превученог лета: (i) чист превучени лет (ii) приближавање превученом лету у понирућем заокрету са снагом и конфигурацијом за прилаз (iii) приближавање превученом лету у конфигурацији за слетање (iv) приближавање превученом лету у пењућем заокрету са конфигурацијом за полетање (само за једномоторне авионе)		
2.4 Сарадња са контролом летења (<i>ATC</i>) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 3		
3. VFR процедуре на рути		
3.1 План лета, рачунска навигација и читање карте		
3.2 Одржавање висине, правца и брзине		
3.3 Оријентација, мерење времена и корекција <i>ETA</i>		
3.4 Употреба радио- навигационих средстава (ако је примењиво)		
3.5 Управљање летом (навигацијски план, рутинске провере горива,		

система и система против залеђивања)		
3.6 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 4		
4. Долазак и слетање		
4.1 Аеродромска процедура прилаза (само за амфибије)		
4.2 Нормално слетање		
4.3 Слетање без закрилаца		
4.4 Слетање са бочним ветром (ако услови дозвољавају)		
4.5 Прилаз и слетање на реланту са висине 2.000' или више изнад воде (само за једномоторне авионе)		
4.6 Продужавање на други круг са минималне висине		
4.7. Слетање на мирну воду Слетање на узбуркану воду		
4.8 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 5		
5. Абнормалне и ванредне процедуре (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 4)		
5.1 Прекинуто полетање на прихватљивој брзини		
5.2 Симулирани отказ мотора након полетања (само за једномоторне авионе)		

5.3 Симулирано принудно слетање без мотора (само за једномоторне авионе)		
5.4 Симулиране ванредне ситуације: (i) Пожар или дим у току лета (ii) Квар разних система		
5.5 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио-телефоније		
СЕКЦИЈА 6		
6. Симулирани асиметричан лет (Ова секција може да се комбинује са секцијама 1 до 5)		
6.1 Симулирани отказ мотора током полетања (на безбедној висини, осим ако се изводи на <i>FFS</i> или <i>FNPT II</i>)		
6.2 Гашење и покретање мотора (само на <i>ME</i> практичном испиту)		
6.3 Прилаз и продужавање са једним мотором		
6.4 Прилаз и слетање са потпуним заустављањем са једним мотором		
6.5 Сарадња са контролом летења (АТС) и процедуре радио-телефоније		

Ц. Посебни услови за хеликоптере

1. У случају практичног испита или провере стручности за овлашћење за летење на типу и дозволу транспортног пилота (*ATPL*), кандидат мора да положи секције од 1 до 4 и секцију 6 испита или провере (у зависности шта је примењиво). Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно у случају неуспешног полагања више од пет тачака. Сваки кандидат који не положи пет или мање тачака мора поново да полаже те тачке. Поновно полагање целокупног практичног испита, односно провере стручности је неопходно ако кандидат не положи било коју тачку у поновном полагању испита, односно провере, укључујући и тачке које је положио у претходном

покушају. Све секције практичног испита или провере стручности морају да буду положене у року од шест месеци.

2. У случају провере стручности за овлашћење за инструментално летење (*IR*), кандидат мора да положи секцију 5 провере стручности. У случају да кандидат не положи више од три тачке, он мора поново да полаже целу секцију 5. Кандидат који не положи мање од три тачке мора поново да полаже само те тачке. Ако приликом поновног полагања кандидат не положи било коју тачку или било коју тачку из секције 5 коју је у претходном покушају положио, он мора поново да полаже целокупну проверу стручности.

ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА ТОКОМ ИСПИТА/ПРОВЕРА

3. Кандидат мора да прикаже способност да:

- (а) управља хеликоптером у оквиру његових ограничења;
- (б) изводи све маневре координирано и тачно;
- (ц) сигурно доноси одлуке и има добро вођење лета;
- (д) примењује стечено ваздухопловно знање;
- (е) све време управља хеликоптером тако да не доведе у питање успешно извођење маневра и процедура;
- (ф) разуме и примењује сарадњу унутар посаде и процедуре у случају неспособности посаде, ако је примењиво;
- (г) ефикасно комуницира са осталим члановима посаде, ако је примењиво.

4. Током практичног испита или провере стручности морају да се примењују следећа ограничења, коригована за дозвољена одступања која настају у условима турбуленције и због маневарских могућности и перформанси хеликоптера који се користе.

(а) *IFR* ограничења

Висина

Нормални услови лета	± 100 стопа (<i>ft</i>)
Почетак процедуре прекинутог прилаза на висини одлуке	$+ 50$ стопа (<i>ft</i>) / $- 0$ стопа (<i>ft</i>)
Најмања висина снижавања/висина	$+ 50$ стопа (<i>ft</i>) / $- 0$ стопа (<i>ft</i>)

Одржавање задате линије пута

По радио-навигационом средству	$\pm 5^\circ$
3D „угловна” одступања	пола отклоне показивача, по правцу и по висини (нпр. <i>LPV</i> , <i>ILS</i> , <i>MLS</i> , <i>GLS</i>)

2D (<i>LNAV</i>) и 3D (<i>LNAV/VNAV</i>) „линеарна” бочна одступања	бочна грешка/одступање нормално мора бити ограничено на $\pm \frac{1}{2}$ <i>RNP</i> вредности која се односи на процедуру. Кратка одступања од овог стандарда су дозвољена максимум до једне <i>RNP</i> вредности.
---	---

3D линеарна вертикална одступања (нпр. <i>RNP APCH (LNAV/VNAV)</i> применом <i>Baro VNAV</i>)	не више од $- 75$ стопа (<i>ft</i>) испод вертикалног профила у било ком тренутку и не више од $+ 75$ стопа (<i>ft</i>) изнад вертикалног профила на или
--	--

испод 1.000 стопа (*ft*) изнад нивоа
аеродрома.

Курс

Нормалан лет $\pm 5^\circ$
Абнормалан лет/ванредне ситуације $\pm 10^\circ$

Брзина

Нормални услови лета ± 10 чворова (*knots*)
Са симулираним отказом мотора $+ 10$ чворова (*knots*) / $- 5$ чворова (*knots*)

САДРЖАЈ ОБУКЕ/ПРАКТИЧНОГ ИСПИТА/ПРОВЕРЕ СТРУЧНОСТИ

ОПШТЕ

5. Следећи симболи означавају:

P = обучен као *PIC* за издавање овлашћења за тип хеликоптера са једним пилотом (*SPH*) или обучен као *PIC* или копилот и као пилот који управља ваздухопловом (*PF*) и пилот који не управља ваздухопловом (*PNF*) за издавање овлашћења за тип хеликоптера са више пилота (*MPH*).

6. Практична обука се спроводи најмање на нивоу тренажне опреме означене са (*P*) или на опреми вишег нивоа означеној стрелицом (---->)

Следеће скраћенице се користе да означе коришћену тренажну опрему:

FFS = уређај за потпуно симулирање летења

FTD = тренажер летења

H = хеликоптер

7. Кандидати који желе да обнове или продуже овлашћење за инструментално летење (хеликоптер) - *IR(H)* или прошире права из тог овлашћења на други тип хеликоптера морају да лете тачке означене са звездом (*) у стварним или симулираним инструменталним метеоролошким условима (*IMC*).

8. Процедуре инструменталног летења (секција 5) мора да спроведе само кандидат који жели да обнови или продужи овлашћење за инструментално летење (хеликоптер) - *IR(H)* или да прошири права из тог овлашћења на други тип хеликоптера. У ову сврху може да се користи уређај за потпуно симулирање летења (*FFS*) или тренажер летења (*FTD 2/3*).

9. Слово „*M*” у колони практичног испита или провере стручности указује на обавезну вежбу.

10. Уређај за симулирање летења (*FSTD*) се користи за практичну обуку и испит ако је он саставни део одобреног курса за овлашћење за летење на типу. За одобрење курса морају да се узму у обзир следећи услови:

(i) квалификација уређаја за симулирање летења (*FSTD*) како је прописано одговарајућим захтевима *Part-ARA* и *Part-ORA*;

(ii) квалификације инструктора и испитивача;

(iii) број вежби линијске обуке на уређају за симулирање летења (*FSTD*) на курсу;

(iv) квалификације и претходно искуство пилота на обуци на сличним типовима;

(v) летачко искуство под надзором спроведено после издавања овлашћења за летење на новом типу.

ХЕЛИКОПТЕРИ СА ВИШЕ ПИЛОТА

11. Кандидати за практичан испит за издавање овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота и дозволе транспортног пилота хеликоптера (*ATPL(H)*) морају да лете само секције од 1 до 4 и секцију 6, ако је примењиво.

12. Кандидати за продужење или обнову овлашћења за летење на типу хеликоптера са више пилота морају да лете само секције од 1 до 4 и, ако је примењиво, секцију 6.

ХЕЛИКОПТЕРИ СА ЈЕДНИМ/ВИШЕ ПИЛОТА	ПРАКТИЧНА ОБУКА				ПРАКТИЧАН ИСПИТ ИЛИ ПРОВЕРА СТРУЧНОСТИ	
	<i>FTD</i>	<i>FFS</i>	<i>H</i>	Иницијали инструктора по завршетку обуке	Проверен на <i>FFS</i> <i>H</i>	Иницијали испитивача по завршетку испита
СЕКЦИЈА 1 - Припрема за лет и провере						
1.1 Визуелна провера спољашњости хеликоптера; локација сваког уређаја и сврха провере			<i>P</i>		<i>M</i> (ако је спроведено на хеликоптеру)	
1.2 Преглед пилотске кабине		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
1.3 Процедуре стартовања мотора, провера радио и навигационе опреме, селекција навигацијских и комуникационих фреквенција	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
1.4 Вожење/вожење лебдењем у складу са одобрењем контроле летења или инструктора		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
1.5 Претполетни поступци провере	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 2 - Маневри и процедуре у лету						
2.1 Полетања (различити профили)		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.2 Полетање и слетање на терен под нагибом или са бочним ветром		<i>P</i>	--->			
2.3 Полетање са максималном полетном масом (стварном или	<i>P</i>	--->	--->			

симулирано полетање са максималном полетном масом)						
2.4 Полетање са симулираним отказом мотора непосредно пре достизања <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.4.1 Полетање са симулираним отказом мотора одмах након достизања <i>TDP</i> или <i>DPATO</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.5 Пењући и понирући заокрети са вађењем у одређеним курсевима	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.5.1 Леви и десни заокрети нагиба 30°, са променом курса за 180° и 360°; управљање само по инструментима	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.6 Спуштање у ауторотацији	<i>P</i>	--->	--->		<i>M</i>	
2.6.1 Слетање из ауторотације (само <i>SEH</i>) или враћање снаге мотора		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7 Слетања, различити профили		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7.1 Продужавање или слетање по симулираном отказу мотора пре <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
2.7.2 Слетање по симулираном отказу мотора после <i>LDP</i> или <i>DPBL</i>		<i>P</i>	--->		<i>M</i>	
СЕКЦИЈА 3 - Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:						
3. Редовни и ванредни поступци код отказа следећих система:					<i>M</i>	Из ове секције мора да се изабере обавезан минимум од три тачке
3.1 Мотор	<i>P</i>	--->	--->			

3.2 Климатизација (грејање, вентилација)	<i>P</i>	--->	--->			
3.3 Пито/статички систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.4 Систем горива	<i>P</i>	--->	--->			
3.5 Електрични систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.6 Хидраулични систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.7 Команде лета и систем тримовања	<i>P</i>	--->	--->			
3.8 Системи против залеђивања и за разлеђивање	<i>P</i>	--->	--->			
3.9 Аутопилот/уређај за управљање летом	<i>P</i>	--->	--->			
3.10 Уређаји за стабилност лета	<i>P</i>	--->	--->			
3.11 Радар, радио висиномер, транспондер	<i>P</i>	--->	--->			
3.12 Навигацијски систем	<i>P</i>	--->	--->			
3.13 Стајни трап	<i>P</i>	--->	--->			
3.14 Помоћни извор напајања	<i>P</i>	--->	--->			
3.15 Радио, навигацијска опрема, <i>FMS</i>	<i>P</i>	--->	--->			
СЕКЦИЈА 4 - Поступци у ванредним ситуацијама						
4. Поступци у ванредним ситуацијама					<i>M</i>	Из ове секције мора да се изабере обавезан минимум од три тачке
4.1 Појава пожара (укључујући евакуацију, ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	--->			
4.2 Контрола и уклањање дима	<i>P</i>	--->	--->			
4.3 Разни кварови мотора, гашење и поновно стартовање на безбедној висини	<i>P</i>	--->	--->			
4.4 Избацивање горива (симулирано)	<i>P</i>	--->	--->			
4.5 Отказ репног мотора (ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	--->			

4.5.1 Губитак репног мотора (ако је примењиво)	<i>P</i>	--->	Хеликоптер може да се не користи за ову вежбу			
4.6 Онеспособљеност члана посаде	<i>P</i>	--->	---			
4.7 Неисправности редуктора - само <i>MPH</i>	<i>P</i>	--->	---			
4.8 Остали ванредни поступци као што је наведено у одговарајућем летачком приручнику	<i>P</i>	--->	---			
СЕКЦИЈА 5 - Процедуре инструменталног летења (морају да се извршавају у <i>IMC</i> или симулираним <i>IMC</i>)						
5.1 Инструментално полетање: захтева се прелазак у инструментални лет што је пре могуће након полетања	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.1.1 Симулирани отказ мотора у току одлажења	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.2 Придржавање одлазних и долазних рута и инструкција <i>ATC</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.3 Процедуре чекања (<i>holding</i>)	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.4 3D операције до <i>DH/A</i> од 200 <i>ft</i> (60 <i>m</i>) или до већег минимума ако је захтевано процедуром прилаза	<i>P*</i>	---->*	-->*			
5.4.1 Ручно, без уређаја за управљање летом Напомена: У складу са <i>AFM, RNP APCH</i> процедуре могу захтевати коришћење ауто-пилота или уређаја за управљање летом. У случају оваквих	<i>P*</i>	---->*	-->*		<i>M*</i>	

ограничења морају бити изабране процедуре које се лете ручно (нпр. изабрати <i>ILS</i> за 5.4.1 у случају оваквих ограничења у <i>AFM</i>).						
5.4.2 Ручно, са уређајем за управљање летом	<i>P*</i>	---->*	-->*		<i>M*</i>	
5.4.3 Са упареним аутопилотом	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.4.4 Ручно, симулацијом отказа једног мотора; отказ мотора мора да буде симулиран током завршног прилаза пре проласка 1.000 <i>ft</i> изнад нивоа аеродрома до слетања или до завршетка поступка неуспелог прилаза	<i>P*</i>	---->*	-->*		<i>M*</i>	
5.5 2D операције до минималне висине снижавања <i>MDA/H</i>	<i>P*</i>	---->*	-->*		<i>M*</i>	
5.6 Процедура прекинутог прилаза са свим моторима у раду по достизању минималне висине одлуке <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.6.1 Остале процедуре прекинутог прилаза	<i>P*</i>	--->*	-->*			
5.6.2 Процедура прекинутог прилаза са симулираним отказом једног мотора по достизању минималне висине <i>DA/DH</i> или <i>MDA/MDH</i>	<i>P*</i>				<i>M*</i>	

5.7 Ауторотација у <i>IMC</i> условима са поновним постизањем пуне снаге	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
5.8 Вађење из неправилних положаја	<i>P*</i>	--->*	-->*		<i>M*</i>	
СЕКЦИЈА 6 - Употреба додатне опреме						
6. Употреба додатне опреме	<i>P</i>	--->	--->			

”

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу VII, у ORA.ATO.135 тачка (а) мења се и гласи:
 „(а) Одобрени центар за обуку (*ATO*) мора да користи адекватну флоту ваздухоплова за обуку или уређаје за симулирање летења (*FSTDs*) који имају одговарајућу опрему за врсту обуке коју пружа.”.

Члан 14.

Прилог 2. који је одштампан уз Правилник о летачком особљу („Службени гласник РС”, бр. 33/13 и 61/15) и чини његов саставни део, замењује се новим Прилогом 2. који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 15.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”, а примењује се од 25. августа 2018. године, осим одредбе члана 9. и Прилога 2. овог правилника, који се примењују од дана ступања на снагу овог правилника.

Бр.

У Београду, 2018. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Допунски услови за примену Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 у Републици Србији

1. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.020) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Одобрен центар за обуку (АТО) је дужан да, пре почетка практичне обуке, поднесе Директорату захтев за издавање ауторизације пилота ученика.

Ако је пилот ученик малолетно лице, уз захтев за издавање ауторизације одобрени центар за обуку (АТО) подноси и оверену писану сагласност оба родитеља или старатеља за похађање обуке.

Пилот ученик је дужан да носи са собом ауторизацију пилота ученика током спровођења практичне обуке на ваздухоплову.

Ауторизација пилота ученика се издаје са роком важења од три године.

Ауторизација пилота ученика мора да садржи:

- назив „Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије” и лого Директората;

- редни број ауторизације;

- име, име једног од родитеља или старатеља и презиме пилота ученика;

- јединствени матични број грађана пилота ученика, односно број пасоша за стране држављане;

- потпис имаоца ауторизације;

- датум издавања ауторизације;

- рок важења ауторизације;

- печат и потпис овлашћеног лица Директората.

2. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.025) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Препорука за полагање теоријских испита издата од стране одобреног центра за обуку (АТО) у складу са FCL.025 тачка (а) подтачка 3) важи 12 месеци, рачунајући од дана када је кандидат завршио теоријску обуку у одобреном центру за обуку (АТО).

3. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.030) и Анекса VI (ARA.FCL.205) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Приликом одобравања полагања практичног испита или процене оспособљености Директорат одређује испитивача за спровођење практичног испита или процене оспособљености са листе која је у складу са ARA.FCL.205 тачка (б), а у случају спровођења провере стручности, као и процене оспособљености у циљу продужења или обнове сертификата инструктора, кандидат сам бира испитивача са те листе.

4. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.030 тачка (б)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Препорука за полагање практичног испита из одредбе FCL.030 тачка (б) важи шест месеци од дана када је кандидат завршио практичну обуку или додатну практичну обуку, осим препоруке за стицање овлашћења за летење на класи или типу ваздухоплова.

Ако кандидат у року из става 1. ове тачке не приступи полагању практичног испита, кандидат мора да, пре полагања практичног испита, заврши додатну практичну обуку, коју одређује одобрени центар за обуку (*АТО*), у зависности од нивоа оспособљености кандидата.

5. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.050) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Пилот води евиденцију детаља свих својих летова на начин који је прописан у *AMC1 FCL.050*.

6. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.055 тачка (а)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Право коришћења радио-телефоније на српском и/или на енглеском језику се уписује у рубрику XII пилотске дозволе („Права радио-телефоније”) и то на језику на којем је вођена радио-комуникација током практичног испита или провере стручности.

Пре полагања практичног испита или провере стручности током којег ће се радио-комуникација водити на енглеском језику, кандидат мора да положи испит из знања енглеског језика, најмање на оперативном нивоу (ниво 4).

Кандидату коме је српски језик матерњи језик уписује се у пилотску дозволу експертски ниво знања српског језика (ниво 6).

У току полагања практичног испита или провере стручности током којег ће се радио-комуникација водити на српском језику, кандидат коме српски језик није матерњи језик мора да положи испит из знања српског језика пред овлашћеним испитивачем, најмање на оперативном нивоу (ниво 4).

7. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.055 тач. (а) и (ц)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Рок важења оперативног и напредног нивоа знања енглеског језика се рачуна од дана када је кандидат положио одговарајући испит.

Изузетно од става 1. ове тачке, у случају продужења важења права, рок тече од датума истицања важења, под условом да је кандидат положио одговарајући испит у оквиру последњих шест месеци важења.

Имаоцима дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе пилота балона (*BPL*) и дозволе пилота једрилице (*SPL*) Директорат може да упише знање енглеског језика у дозволу под условима прописаним у одредби *FCL.055*.

8. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.055 тач. (а) и (ц)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Знање енглеског језика које је стечено у иностранству може да се призна ради иницијалног уписа у дозволу пилота авиона, хеликоптера, ваздухоплова са вертикалним узлетањем и ваздушног брода коју издаје Директорат, под условом да је то право уписано у важећу дозволу или издато као посебан сертификат од стране ваздухопловних власти државе чланице Међународне организације цивилног ваздухопловства (*ICAO*) или од стране центра за обуку који је одобрен од тих ваздухопловних власти.

Пре признавања из става 1. ове тачке, Директорат је дужан да од ваздухопловних власти државе која је издала дозволу, односно сертификат прибави потврду веродостојности права које је предмет признавања.

Знање енглеског језика које је стечено у иностранству може да се призна као основ за продужење важења нивоа знања енглеског језика које је већ уписано у дозволу, ако из документације може да се установи датум када је извршена провера знања језика и ниво знања који је кандидат показао.

9. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.055) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

У току спровођења практичног испита, провере стручности, процене оспособљености или компанијске провере стручности, испитивач који поседује експертски ниво знања енглеског језика и са којим је надлежна ваздухопловна власт спровела одговарајућу припрему, може да изврши процену знања енглеског језика кандидата у циљу продужења важења оперативног и напредног нивоа знања енглеског језика.

У току спровођења практичног испита, провере стручности, процене оспособљености или компанијске провере стручности, испитивач који поседује напредни ниво знања енглеског језика и са којим је надлежна ваздухопловна власт спровела одговарајућу припрему, може да изврши процену знања енглеског језика кандидата у циљу продужења важења оперативног нивоа знања енглеског језика.

10. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.070) и Анекса VI (ARA.GEN.355; ARA.FCL.250) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Осим у случајевима прописаним у *ARA.FCL.250* тачка (а), Директорат суспендује или ставља ван снаге сертификат испитивача и у следећим случајевима:

- 1) ако је испитивач кажњен за ваздухопловни прекршај;
 - 2) ако је донето решење о делимичној или потпуној суспензији коришћења пилотске дозволе испитивача;
 - 3) ако се установи да се испитивач приликом спровођења испита и провера стручности није придржавао стандарда прописаних овим правилником и Приручником за испитиваче (*Flight Examiner Manual*);
 - 4) ако је испитивач правоснажно осуђен за кривично дело које се односи на безбедност ваздушног саобраћаја;
 - 5) ако је учинио други пропуст који га дискредитује за обављање послова испитивача.
- Суспензија сертификата испитивача може да траје најдуже шест месеци од дана достављања решења о суспензији.

Обавештење о суспензији сертификата испитивача Директорат објављује на својој званичној интернет страници.

Ако се по доношењу решења о суспензији сертификата испитивача утврди да постоје разлози због којих има лац сертификата више не може да обавља послове испитивача, Директорат доноси решење о стављању ван снаге сертификата испитивача.

Ако Директорат до истека рока од шест месеци не донесе решење о стављању ван снаге сертификата или решење о укидању суспензије, сматраће се да је суспензија престала.

11. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.110.A) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Налет остварен на авионима који не поседују *EASA* потврду о типу у потпуности се признаје за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова (авион) - *LAPL(A)*.

12. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.740 тачка (б) 1)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Кандидат за обнову важења овлашћења у дозволи пилота авиона, односно хеликоптера није дужан да заврши обуку освежења знања из *FCL.740* тачка (б) подтачка 1) ако испуњава следеће услове:

1) поседује важећу инострану дозволу истог ранга издату у складу са Анексом 1 Чикашке конвенције, са истоветним важећим овлашћењем за летење на типу или класи авиона, односно хеликоптера;

2) у периоду од годину дана који претходе подношењу захтева за обнову важења овлашћења остварио најмање десет рутних сектора као пилот на одговарајућој класи или типу авиона, односно у случају хеликоптера најмање два сата летења на одговарајућем типу хеликоптера.

13. Допунски услови за примену Анекса I (FCL.740.A; FCL.740.H; FCL.740.PL; FCL.740.As; FCL.625 IR) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.A* тачки (а) подтачка 1) или тачки (б) подтачка 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу или класи авиона ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.A* тачка (а) подтачка 2), односно из *FCL.740.A* тачка (б) подтачка 1) под (ii) за класу једномоторних авиона са једним пилотом.

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.H* тачка (а) подтачка 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу хеликоптера ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.H* тачка (а) подтачка 2).

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.PL* тачка (а) подтачка 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу ваздухоплова са вертикалним узлетањем ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.PL* тачка (а) подтачка 2).

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.740.As* тачка (а) подтачка 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за летење на типу ваздушног брода ако кандидат испуњава услов из *FCL.740.As* тачка (а) подтачка 2).

Провера стручности коју кандидат изврши пре рока прописаног у *FCL.625 IR* тачка (б) подтачка 1) се признаје за продужење рока важења овлашћења за инструментално летење (*IR*) на авиону, хеликоптеру или ваздушном броду.

У случајевима из ст. 1-5. ове тачке, почетак важења овлашћења за летење на типу или класи ваздухоплова, односно овлашћења за инструментално летење, рачуна се од дана извршене провере.

14. Допунски услови за примену Анекса III (Глава А тач. 1. и 2.) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Имаоци дозвола кабинског особља које су издате у иностранству могу да поднесу Директорату захтев за валидацију (привремено прихватање) такве дозволе.

За валидацију дозволе кабинског особља стечене у иностранству кандидат мора да положи испит из предмета „Основе ваздухопловства и ваздухопловних прописа” и да поседује лекарско уверење издато у складу са Анексом IV (*Part-Medical*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.

Период валидације дозволе кабинског особља стечене у иностранству не може да буде дужи од једне године, под условом да основна дозвола остане важећа.

15. Допунски услови за примену Анекса III (Глава А, тачка 3.) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

За валидацију пилотске дозволе за јавни авио-превоз или друге комерцијалне активности коју је издала трећа држава у складу са захтевима Анекса I Чикашке конвенције, ималац дозволе мора, осим испуњења захтева прописаних у Анексу III Глава А тачка 3, да положи испит из предмета „Ваздухопловни прописи”, на нивоу који је одговарајући дозволи која се прихвата.

16. Допунски услови за примену Анекса III (Глава Б) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Ималац дозволе кабинског особља која је издата у иностранству може да поднесе Директорату захтев за конверзију такве дозволе.

За конверзију дозволе кабинског особља стечене у иностранству, ималац дозволе мора да положи испит из свих предмета прописаних у Додатку I Анекса V (*Part-CC*) и да поседује лекарско уверење издато у складу са Анексом IV (*Part-Medical*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.

17. Допунски услови за примену Анекса VI (ARA.FCL.200 тачка (б)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Директорат издаје сертификат инструктора као упис одговарајућих права у дозволу пилота, осим сертификата инструктора на тренажеру (*STI*), инструктора за сарадњу вишечлане посаде (*MCCI*) и инструктора летења на уређају за симулирано летење (*SFI*), који се издају на посебном документу.

Директорат издаје сертификат испитивача на посебном документу.

18. Допунски услови за примену Анекса VI (ARA.FCL.300 тачка (ц)) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Теоријски испит за стицање дозволе пилота лаких ваздухоплова (*LAPL*), дозволе приватног пилота ваздухоплова (*PPL*), дозволе пилота једрилице (*SPL*) и дозволе пилота балона (*BPL*) се спроводи на српском или на енглеском језику, према избору кандидата.

Теоријски испити за стицање дозволе професионалног пилота ваздухоплова (*CPL*), дозволе транспортног пилота ваздухоплова (*ATPL*), дозволе пилота вишечлане посаде (*MPL*), као и за стицање овлашћења за инструментално летење (*IR*), се спроводе на енглеском језику.

19. Допунски услови за примену Анекса VI (Додатак I, тачка (а) 2), рубрика XIII) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Кандидат који је положио теоријски испит за стицање дозволе транспортног пилота ваздухоплова може да поднесе Директорату захтев за издавање потврде о положеном испиту или захтев да му се у важећу дозволу приватног или професионалног пилота ваздухоплова упише напомена о положеном испиту.

Напомена о положеном испиту са датумом када је кандидат положио последњи предмет се уписује у рубрику XIII дозволе („Напомене”) и то као „*ATPL Theory credit*”.

20. Допунски услови за примену Анекса VI (Додатак I) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

У погледу спецификација *JAR* неусаглашених дозвола летачког особља примењују се све одредбе Додатка I Анекса VI (*PART ARA*), осим што се изоставља ознака „*FCL*” у серијском броју дозволе.

Образац *JAR* неусаглашених дозвола пилота авиона и хеликоптера

Насловна страна

[Назив и лого надлежне ваздухопловне власти] [Competent authority name and logo]
ДОЗВОЛА ЛЕТАЧКОГ ОСОБЉА <i>FLIGHT CREW LICENCE</i>
Издата у складу са <i>ICAO</i> стандардима <i>Issued in accordance with ICAO standards</i>

Страна 2

I	Држава издавања <i>State of issue</i>
III	Број дозволе <i>Licence number</i>
IV	Презиме и име имаоца <i>Last and first name of holder</i>
IVa	Датум рођења <i>Date of birth</i>
XIV	Место рођења <i>Place of birth</i>
V	Адреса имаоца Улица, град, област, поштански број <i>Address of holder</i> <i>Street, town, area, postal code</i>
VI	Држављанство <i>Nationality</i>
VII	Потпис имаоца <i>Signature of holder</i>
VIII	Надлежна ваздухопловна власт издавалац дозволе <i>Issuing competent authority</i>
X	Потпис службеног лица и датум <i>Signature of issuing officer and date</i>
XI	Жиг или печат надлежне ваздухопловне власти <i>Seal or stamp of issuing competent authority</i>

21. Допунски услови за примену Анекса VII (ORA.GEN.115) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011

Организација на коју се примењује Анекс VII (*PART-ORA*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 је дужна да поднесе захтев за спровођење периодичне провере најкасније 30 дана пре дана који је програмом надзора из одредбе *ARA.GEN.305* планиран за спровођење те провере.