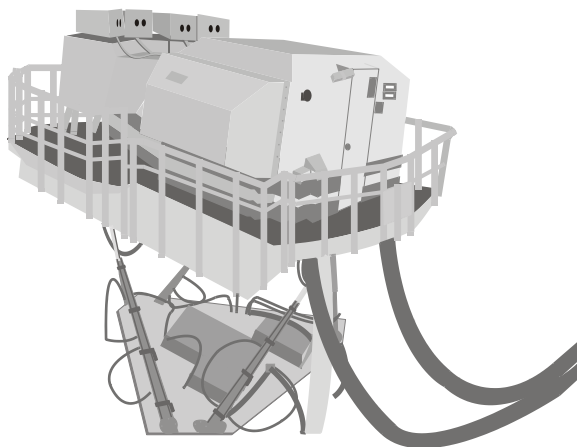


## **PŘÍRUČKA PRO EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**



Č.j. / Ref. No.: 871-13-301

Datum: Duben 2013  
Date: April 2013

Schválil: ředitel Odboru obchodní letecké dopravy  
Approved by: Director of the Commercial Air Transport Department

Ing. Josef BARTOS  
v.r.



**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

**str. 2**  
01.11.2016  
Změna č. 1

**SEZNAM ZMĚN**

<b>Změna</b>	<b>Platnost od</b>	<b>Hlavní změny</b>
0	08.04.2013	Celá příručka examinatora v souladu s nařízením (EU) 1178/2011
1	01.11.2016	Kapitola 5, Kapitola 7, Kapitola 8-15 – přečíslování, Kapitola 16 Příloha 3 P3.2.2 zápis do průkazu způsobilosti, Příloha 8 doplnění povinností Senior examinatora o dohled nad přidělenými examinatory



## **INSTRUKCE A POSTUPY PRO EXAMINÁTORŮ**

<b>0.</b>	<b>OBSAH</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>ÚVOD</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>DEFINICE</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>OSVĚDČENÍ EXAMINÁTORA – ZÁKLADNÍ POŽEDAVKY</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>PRÁVA EXAMINÁTORŮ A PODMÍNKY</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>OMEZENÍ PRÁV V PŘÍPADĚ PRÁVNĚ ZARUČENÝCH ZÁJMŮ</b>	<b>7</b>
<b>6.</b>	<b>PŘEDPOKLADY PRO EXAMINÁTORŮ</b>	<b>7</b>
<b>7.</b>	<b>PRVOTNÍ VYDÁNÍ/PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI/OBNOVA OSVĚDČENÍ EXAMINÁTORA</b>	<b>7</b>
<b>8.</b>	<b>STANDARDIZACE EXAMINÁTORŮ</b>	<b>9</b>
<b>9.</b>	<b>HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI EXAMINÁTORŮ</b>	<b>10</b>
<b>10.</b>	<b>DOBA PLATNOSTI OPRÁVNĚNÍ EXAMINÁTORA</b>	<b>11</b>
<b>11.</b>	<b>ZKOUŠKA DOVEDNOSTI A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI</b>	<b>12</b>
<b>12.</b>	<b>ODPOVĚDNOSTI EXAMINÁTORA</b>	<b>13</b>
<b>13.</b>	<b>VÝKON ČINNOSTI EXAMINÁTORA</b>	<b>14</b>
<b>14.</b>	<b>VÝCVIK BĚHEM PŘEZKOUŠENÍ</b>	<b>14</b>
<b>15.</b>	<b>OPAKOVANÁ ZKOUŠKA/PŘEZKOUŠENÍ</b>	<b>15</b>
<b>16.</b>	<b>HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI INSTRUKTORA</b>	<b>16</b>
	<b>PŘÍLOHA 1 STANDARDY ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ</b>	<b>17</b>
	<b>PŘÍLOHA 2 KRITÉRIA VÝKONNOSTI</b>	<b>21</b>
	<b>PŘÍLOHA 3 BRIEFING A DEBRIEFING</b>	<b>23</b>
	<b>PŘÍLOHA 4 SIMULÁTORY VŠEOBECNĚ</b>	<b>26</b>
	<b>PŘÍLOHA 5 BEZPEČNOSTNÍ KRITÉRIA PRO ZKOUŠKY PROVÁDĚNÉ V LETADLE</b>	<b>27</b>
	<b>PŘÍLOHA 6 PODROBNÉ STANDARDY ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ</b>	<b>28</b>
	<b>PŘÍLOHA 7 ŽÁDOSTI A ADMINISTRATIVNÍ POSTUPY</b>	<b>57</b>
	<b>PŘÍLOHA 8 SENIOR EXAMINÁTOR</b>	<b>58</b>
	<b>PŘÍLOHA 9 DISCIPLINÁRNÍ OPATŘENÍ</b>	<b>60</b>



## 1. ÚVOD

- 1.1 Nařízení komise (EU) č. 1178/2011 v platném znění (dále jen Part-FCL) a příloha Rozhodnutí EASA 2011/013/R, AMC GM k Part-FCL stanovuje požadavky pro licencování leteckého personálu a nahrazuje požadavky stanovené v JAR-FCL 1/2.
- 1.2 Tyto instrukce a postupy jsou určeny pro examinátory, kteří vykonávají zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti na vícepilotních letounech (MPA).
- 1.3 ÚCL vydává průkazy způsobilosti a kvalifikace v souladu s platnými předpisy a musí zajistit, že žadatel je kvalifikovaný s ohledem na znalosti, schopnosti a dovednosti, aby mohl být držitelem příslušného průkazu způsobilosti nebo kvalifikace. ÚCL z tohoto důvodu vydává oprávnění examinátora pilotům, kteří mají dostatečné zkušenosti a jsou vhodně kvalifikovaní pro vykonávání nezbytných zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti.
- 1.4 Držitelé osvědčení examinátora si musí být vědomi, že výše uvedené zkoušky jsou administrativním výkonem Part-FCL v zájmu bezpečnosti v civilním letectví.
- 1.5 Examinátor musí být držitelem oprávnění, ve kterém jsou detailně uvedena jeho práva. Při výkonu těchto práv musí mít examinátor na paměti, že výkon těchto práv musí být v souladu požadavky stanovenými v Part-FCL.
- 1.6 Ustanovení této příručky jsou v době vydání v souladu s Part-FCL. ÚCL si vyhrazuje práva na změny této příručky, jak bude požadováno případnými změnami Part-FCL, odstraněním chyb nebo nejasností. V každém případě jsou platná ustanovení ve výše uvedeném Nařízení a Rozhodnutí, nebo výklad ÚCL.
- 1.7 Jakákoli rada nebo doporučení týkající se vykonání zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti mohou být obdrženy z ÚCL, Sekce letová a provozní, Odbor obchodní letecké dopravy, email: [bartos@caa.cz](mailto:bartos@caa.cz), nebo Sekce letová a provozní, Odbor způsobilosti leteckého personálu, email: [horak@caa.cz](mailto:horak@caa.cz).
- 1.8 Tato příručka a s ní související formuláře jsou uvedeny na webových stránkách ÚCL [www.caa.cz/personal/opravneni-examinatori](http://www.caa.cz/personal/opravneni-examinatori).
- 1.9 Každý examinátor je povinen změnu svých kontaktních informací oznámit na email: [bartos@caa.cz](mailto:bartos@caa.cz).
- 1.10 Veškeré zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti držitelů průkazu způsobilosti vydaných ÚCL musí být vykonány v souladu s touto příručkou. Znalost této příručky a její praktická aplikace jsou pro examinátora nezbytné k výkonu a hodnocení zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti.



## 2. DEFINICE

- 2.1 **Zkouška dovednosti** (Skill Test) je prokázání dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace.
- 2.2 **Přezkoušení odborné způsobilosti** (Proficiency Check) je prokázání dovednosti pro prodloužení nebo obnovu kvalifikace.
- 2.3 **Prodloužení** (Revalidation) je administrativní úkon provedený v době platnosti kvalifikace nebo oprávnění, který povoluje držiteli pokračovat ve výkonu práv kvalifikace nebo oprávnění s novou dobou platnosti následující po splnění specifických požadavků.
- 2.4 **Obnova** (Renewal) je administrativní úkon provedený po skončení doby platnosti kvalifikace nebo oprávnění pro účel obnovy práv s novou dobou platnosti následující po splnění specifických požadavků.
- 2.5 **Hodnocení odborné způsobilosti examinatora** (Examiner Assessment of Competence - EAoC) je pro prvotní vydání, prodloužení nebo obnovu osvědčení examinatora.
- 2.6 **Obchodní letecká doprava** je provoz letadla za účelem přepravy cestujících, nákladu a pošty za úplatu nebo jinou protihodnotu.
- 2.7 **Kandidát** - žadatel o vydání osvědčení examinatora
- 2.8 **Žadatel** - žadatel o vydání, prodloužení nebo obnovu kvalifikace, průkazu způsobilosti nebo oprávnění



### **3. OSVĚDČENÍ EXAMINÁTORA – ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**

Examinátor musí:

- 3.1.1 být držitelem průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení rovnocenného průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, pro které je oprávněn provádět zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, a musí mít právo k poskytování výcviku pro jejich získání;
- 3.1.2 být kvalifikován k výkonu funkce velitele letadla během zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti prováděných v letadle.
- 3.2 Zvláštní podmínky:
  - 3.2.1 V případě, že při zavedení nového letadla do členského státu nebo letového parku provozovatele není možné dosáhnout souladu s požadavky stanovenými v této hlavě, může příslušný úřad vydat zvláštní osvědčení udílející práva k provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti. Toto osvědčení musí být omezeno na zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti potřebné k zavedení nového typu letadla a jeho platnost nesmí v žádném případě přesáhnout jeden rok.
  - 3.2.2 Držitelé osvědčení vydaných v souladu s odstavcem 3.2.1, kteří chtějí požádat o vydání osvědčení examinatora, musí splňovat předpoklady a požadavky pro prodloužení platnosti stanovené pro danou kategorii examinatora.

### **4. PRÁVA EXAMINÁTORŮ A PODMÍNKY**

#### **4.1 TRE(A)**

- zkouška dovednosti pro prvotní vydání typové kvalifikace
- přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení nebo obnovu typové kvalifikace
- přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení přístrojové kvalifikace za předpokladu, že examinator je držitelem platné IR(A).
- zkouška dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti ATPL
- hodnocení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení a obnovu osvědčení TRI nebo SFI za předpokladu, že examinator je držitelem oprávnění minimálně 3 roky.

#### **4.2 SFE**

- zkouška dovednosti pro prvotní vydání typové kvalifikace
- přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení nebo obnovu typové kvalifikace
- přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení přístrojové kvalifikace za předpokladu, že examinator splňuje požadavky FCL.1010.IRE.
- zkouška dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti ATPL za předpokladu, že je držitelem průkazu způsobilosti ATPL
- hodnocení způsobilosti pro vydání, prodloužení a obnovu osvědčení SFI za předpokladu, že examinator je držitelem oprávnění minimálně 3 roky.

#### **4.3 Osvědčení examinatora může obsahovat omezení práv nebo působnosti.**



## **5. OMEZENÍ PRÁV V PŘÍPADĚ PRÁVNĚ ZARUČENÝCH ZÁJMŮ**

- 5.1 FCL.1005 stanoví: Examinátoři nesmí provádět zkoušky dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatelů o vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení:
- kterým poskytli více než 25% letového výcviku pro získání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, kterých se daná zkouška dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti týká, nebo
  - pokud byli odpovědní za doporučení ke zkoušce dovednosti v souladu s čl. FCL.030 písm. b);
  - zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, pokud se domnívají, že by mohla být narušena jejich objektivita.

## **6. PŘEDPOKLADY PRO EXAMINÁTORY**

- 6.1 Kandidáti musí prokázat:
- příslušné znalosti, přípravu a odpovídající praxi související s právy examinátora;
  - že vůči nim za poslední tři roky nebyly uplatněny žádné sankce, včetně pozastavení, omezení nebo zrušení platnosti jejich průkazů způsobilosti, kvalifikací nebo osvědčení vydaných v souladu s touto částí, pro porušení ustanovení základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- 6.2 Kandidát musí splňovat požadavky na osobnostní a charakterové vlastnosti.

## **7. PRVOTNÍ VYDÁNÍ/PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI/OBNOVA OSVĚDČENÍ EXAMINÁTORA**

Postupy pro prvotní vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení examinátora jsou uvedeny ve směrnici CAA-SLP-041-n-14, která je publikována na webových stránkách ÚCL ČR [www.caa.cz/provoz/postupy-pro-udeleni-zmenu-schvaleni](http://www.caa.cz/provoz/postupy-pro-udeleni-zmenu-schvaleni). Součástí této směrnice jsou i žádosti o prvotní vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení examinátora TRE(A)/SFE(A). Další postupy jsou uvedeny v Příloze 7 této příručky.

### **7.1 Prvotní vydání osvědčení examinátora**

#### **7.1.1 Žadatel o prvotní vydání osvědčení examinátora musí splňovat tyto požadavky:**

##### **a) TRE(A):**

- v případě vícepilotních letounů absolvovat dobu letu odpovídající 1 500 hodin ve funkci pilota ve vícepilotních letounech, z níž alespoň 500 hodin musí být uskutečněno ve funkci velitele letadla
- být držitelem průkazu CPL nebo ATPL a osvědčení TRI pro příslušný typ
- pro první vydání osvědčení TRE absolvovat alespoň 50 hodin letového výcviku jako instruktor TRI, FI nebo SFI v příslušném typu letadla nebo na FSTD představujícím tento typ.

##### **b) SFE(A):**

- být současnými nebo bývalými držiteli průkazu ATPL(A), třídní nebo typové kvalifikace a osvědčení SFI(A) pro příslušný typ letounu
- uskutečnit dobu letu odpovídající alespoň 1 500 hodin ve funkci pilota vícepilotních letounů
- pro první vydání osvědčení SFE absolvovat alespoň 50 hodin výcviku syntetického létání jako instruktor SFI(A) na příslušném typu.



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 8

01.11.2016

Změna č. 1

- 7.1.2 Žadatel vyplní příslušné části žádosti o vydání osvědčení, nalétané hodiny a kvalifikace si nechá potvrdit zaměstnavatelem.
- 7.1.3 Žadatel si domluví schůzku s příslušným inspektorem pilotem ÚCL-OLD za účelem vykonání pohovoru. Účelem tohoto pohovoru je ověření plnění stanovených požadavků a rovněž předběžné zhodnocení osobnostních a charakterových vlastností žadatele.
- 7.1.4 Žadatel v případě kladného výsledku pohovoru na ÚCL-OLD kontaktuje pověřenou ATO (ATO-004 CATC Praha) s žádostí o zařazení do standardizačního kurzu.
- 7.1.5 Po úspěšném absolvování standardizačního kurzu žadatel požádá příslušného inspektora pilota o vykonání hodnocení odborné způsobilosti pro vydání osvědčení examinátora.
- 7.2 Prodloužení platnosti osvědčení examinátora
- 7.2.1 Osvědčení examinátora bude prodlouženo, pokud držitel má v době platnosti:
- 7.2.1.1 Minimálně 2 zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení způsobilosti každý rok a na každém typu.
- 7.2.1.2 Examinátor absolvoval opakovací seminář poskytovaný pověřenou ATO v posledním roce platnosti. Tento seminář musí být v souladu s požadavky standardizačního kurzu pro examinátory uvedenými v AMC1 FCL.1015.
- 7.2.1.3 V posledním roce platnosti bylo provedeno hodnocení způsobilosti examinátora za přítomnosti CAAI nebo SE zvláště písemně pověřeného k tomuto účelu.
- 7.2.1.4 Navíc k těmto tříletým hodnocením způsobilosti examinátora provádí CAAI průběžný dozor, jehož účelem je standardizace examinátorů. Prodloužení osvědčení examinátora je závislé na přijatelných standardech examinátora.
- 7.2.1.5 Pokud bude hodnocení způsobilosti examinátora provedeno v období 3 měsíců před ukončením platnosti osvědčení examinátora, platnost nového oprávnění bude 3 roky od data předešlé platnosti. Pokud bude toto hodnocení provedeno více než 3 měsíce před ukončením platnosti osvědčení examinátora, platnost nového oprávnění bude 3 roky od data tohoto hodnocení a zbytek dnů v měsíci.
- 7.2.1.6 Pokud žadatel o prodloužení osvědčení je držitelem práv pro více typů v té samé kategorii examinátora, prodloužení práv pro tyto typy bude provedeno hodnocením způsobilosti na jednom typu, ale současně musí mít nedávnou zkušenost pro ostatní typy.
- 7.2.1.7 Examinátor musí předvést vyhovění požadavkům FCL.1010 Předpoklady pro examinátory a FCL.1030 Provedení zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení způsobilosti.
- 7.2.1.8 Pokud je hodnocení způsobilosti prováděno na simulátoru, pak oprávnění examinátora je omezeno na simulátor, pokud toto hodnocení je prováděno na letadle, pak oprávnění examinátora je platné pro letadlo i simulátor.
- 7.3 Obnova osvědčení examinátora
- 7.3.1 Pokud vypršela doba platnosti osvědčení examinátora, po kandidátovi bude požadováno:
- 7.3.1.1 aby absolvoval opakovací seminář v období 12 měsíců před hodnocením způsobilosti examinátora.
- 7.3.1.2 aby absolvoval 2 zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pod dohledem držitele platného osvědčení examinátora TRE, pokud od doby platnosti uplynulo 12 měsíců a více. Pokud od doby platnosti uplynulo méně než 12 měsíců a žadatel prokáže, že v posledních 12 měsících před hodnocením odborné způsobilosti vykonal alespoň jednu zkoušku, nemusí vykonávat pod dohledem TRE žádnou zkoušku.





## **8. STANDARDIZACE EXAMINÁTORŮ**

8.1 Kandidáti musí absolvovat standardizační kurz poskytovaný schválenou organizací pro výcvik (ATO), který je schválený ÚCL. Standardizační výcvik sestává z teoretické výuky a praktického výcviku a musí zahrnovat alespoň:

- vykonání dvou zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti pro průkazy způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, pro něž žadatel hodlá získat právo k provádění zkoušek a přezkoušení;
- výuku týkající se příslušných požadavků uvedených v PART-FCL a příslušné požadavky v oblasti letového provozu, provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti a jejich dokumentace a zprávy;
- instruktáž v oblasti vnitrostátních správních postupů, požadavků na ochranu osobních údajů, odpovědnosti, úrazového pojištění a poplatků,
- instruktáž o nutnosti přezkoumat a použít položky v odstavci 3) při provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele, jehož příslušný úřad není stejný jako příslušný úřad, který vydal osvědčení examinátora, a;
- výuku týkající se způsobu, jak v případě potřeby získat přístup k těmto vnitrostátním postupům a požadavkům jiných příslušných úřadů.
- držitelé osvědčení examinátora nesmějí provádět zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele, jehož příslušný úřad není stejný jako příslušný úřad, který vydal osvědčení examinátora, pokud nepřezkoumali nejnovější dostupné informace obsahující příslušné vnitrostátní postupy příslušného úřadu žadatele.

8.2 Držitelé osvědčení examinátora nesmějí provádět zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele, jestliže jejich příslušný úřad není stejný, jako příslušný úřad, který vydal osvědčení examinátora, pokud:

- neinformovali příslušný úřad žadatele o svém úmyslu provést zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti a o rozsahu svých práv jako examinátorů;
- nepřezkoumali a nepoužili položky týkající se vnitrostátních správních postupů, požadavků na ochranu osobních údajů, odpovědnosti, úrazového pojištění a poplatků, které jsou uvedeny v platném Examiner Differences Documentu, který je platný pro státy EU.

Poslední verze Examiner Differences Documentu je dostupná na stránkách EASA:

<http://easa.europa.eu>

EASA&you

Aviation domain

Aircrew&Medical

Downloads

- nebo pokud neabsolvovali instruktáž u příslušného úřadu žadatele týkající se vnitrostátních správních postupů, požadavků na ochranu osobních údajů, odpovědnosti, úrazového pojištění a poplatků, týkající se zemí mimo EU. V tomto případě je examinátor povinen kontaktovat příslušný úřad nebo navštívit webové stránky úřadu a postupovat dle instrukcí



## **9. HODNOCENÍ ZPŮSOBILOSTI EXAMINÁTORŮ (EAoC)**

- 9.1 Účelem hodnocení způsobilosti examinátorů je prokázání způsobilosti kandidáta vykonávat práva uvedená v osvědčení examinátorů. Pokud kandidát neuspěje, bude muset podstoupit dodatečný výcvik, jehož rozsah určí vedoucí výcviku pověřené ATO s příslušným inspektorem.
- 9.2 Letová posádka, která má být použita pro hodnocení způsobilosti examinátorů, musí být ve standardním složení (CP + FO) a nemá v ní být zařazen žádný examinátor.
- 9.3 EAoC se musí provádět při zkoušce dovednosti, nebo přezkoušení odborné způsobilosti nebo v kombinaci s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem. Při této zkoušce musí být provedena položka s vysazeným motorem.
- 9.4 Všechny položky zkoušky musí být prováděny v daném pořadí a ve správném načasování.
- 9.5 Kandidát musí zhodnotit prvky CRM při hodnocení netechnických dovedností.
- 9.6 Při přechodu na nový typ bude examinátor kvalifikovaný po vykonání EAoC na novém typu za předpokladu, že má platný standardizační kurz.
- 9.7 Při přípravě EAoC kandidát zabezpečí vhodné sedačky pro přítomné a pro CAAI/ možnost poslechu veškeré komunikace.
- 9.8 Struktura EAoC:
- 9.8.1 Inspektor ÚCL (CAAI) nebo písemně pověřený Senior examinátor (SE) provede briefing s hodnoceným kandidátem týkající se účelu a způsobu EAoC. Hodnocený kandidát představí CAAI/SE a vysvětlí důvod jeho přítomnosti.
- 9.8.2 Před simulátorem musí hodnocený kandidát provést:
- Briefing s přezkušovanou posádkou týkající se přezkoušení
  - Zkontrolovat průkazy způsobilosti přezkušované posádky
- 9.8.3 V simulátoru by měl hodnocený kandidát:
- Zkontrolovat dokumentaci simulátoru včetně platného osvědčení.
  - Zkontrolovat provozuschopnost simulátoru v technické dokumentaci i vizuálně.
  - Dát přezkušované posádce instrukce v případě závady simulátoru nebo požáru.
  - Efektivně využít funkce simulátoru i čas k vytvoření reálných podmínek pro přezkoušení. Používat standardní frazeologii a správně simulovat složky ATC včetně postupů.
- 9.8.4 Po simulátoru by měl hodnocený kandidát:
- Odeslat přezkušovanou posádku na briefingovou místnost nebo na občerstvení. V tuto chvíli nemá ani naznačovat výsledek zkoušky.
  - Provést zápis do technické dokumentace simulátoru.
  - Dostane čas na prohlédnutí svých poznámek a pak sdělí CAAI/SE hodnocení zkoušky.
  - Provede debriefing s přezkušovanou posádkou.
  - Po ukončení debriefingu může CAAI/SE vstoupit do hodnocení zkoušky.
  - Vyplní patřičné formuláře pro danou zkoušku.
- 9.8.5 CAAI/SE provede kontrolu vyplněných formulářů a dokumentace související se zkouškou. Po této kontrole provede ústní přezkoušení hodnoceného kandidáta z příručky examinátorů, pravidel a předpisů souvisejících s oprávněním examinátorů. Po tomto přezkoušení následuje debriefing s hodnoceným kandidátem.



**10. DOBA PLATNOSTI OSVĚDČENÍ EXAMINÁTORA**

- 10.1 Doba platnosti osvědčení TRI nebo SFI je po dobu 3 let a je platné do posledního dne v měsíci. Prodloužení platnosti musí být provedeno v souladu s Part-FCL Hlava J.
- 10.2 Doba platnosti osvědčení TRE nebo SFE je po dobu 3 let a je platné do posledního dne v měsíci. Prodloužení platnosti musí být provedeno v souladu s Part-FCL Hlava K. Instruktor, který je zároveň examínátorem může mít rozdílná data platnosti těchto dvou oprávnění.
- 10.3 Examinátor, který má platné osvědčení examínátora, nesmí vykonávat práva examínátora, pokud nemá platné osvědčení instruktora.



## 11. ZKOUŠKA DOVEDNOSTI A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

### 11.1 Obecně

11.1.1 Žadatel musí mít ukončeny požadované výcvikové kurzy, přezkoušení z teoretických znalostí, speciální instrukce nebo požadovaný obnovovací výcvik v ATO. Examinátor musí stanovit, že žadatel je způsobilý podstoupit zkoušku/přezkoušení. Examinátor musí zkontrolovat, že veškerý praktický výcvik byl ukončen a parafován instruktory. Před každou obnovou musí ATO stanovit obnovovací výcvik, který musí být v souladu s AMC1 FCL.740(b)(1). Tento požadavek vyžaduje od ATO vydání potvrzení, že bylo provedeno stanovení obnovovacího výcviku v závislosti na zkušenostech žadatele a uplynulé doby platnosti kvalifikace a že tento výcvik byl vykonán. Pokud ATO dojde k závěru, že není zapotřebí žádný obnovovací výcvik, musí ATO vydat potvrzení, že není požadován obnovovací výcvik. Examinátor nesmí vykonat zkoušku/přezkoušení, pokud žadatel nepředloží veškerou požadovanou dokumentaci.

11.1.2 Položky pokrývající zkoušku/přezkoušení jsou uvedeny ve formuláři pro zkoušku/přezkoušení odborné způsobilosti „MPA TRAINING, SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK FOR ATPL, MPL AND TYPE RATING“ Tento formulář je uveden v příloze této příručky a na webových stránkách [www.caa.cz](http://www.caa.cz). Pro zkoušku dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti může být sestaveno několik scénářů. Examinátor pak vybere jeden z těchto scénářů. Zkouška/přezkoušení se musí provádět na simulátoru, pokud je takový simulátor dostupný.

### 11.2 Účel zkoušky/přezkoušení

11.2.1 Určit praktickým předvedením, jestli žadatel dosáhl nebo udržuje požadovanou úroveň teoretických znalostí a dovedností pro kvalifikaci.

11.2.2 Zlepšit standardy instrukcí a výcviku zpětnou vazbou k ATO na ty úlohy a postupy, kde žadatelé byli neúspěšní. Toto si vyžaduje spolupráci s ATO.

11.2.3 Zajistit, aby byly bezpečnostní standardy udržovány nebo zlepšovány v celé letecké veřejnosti vyžadováním leteckého umění a dodržováním letecké disciplíny.

### 11.3 Provedení zkoušky/přezkoušení – obecně

#### 11.3.1 Při provádění zkoušky examinátor musí:

- Přesvědčit se, že zkouška může být vykonána bez jazykové bariéry
- Přesvědčit se, že žadatel splňuje veškeré požadavky na kvalifikaci, výcvik a zkušenosti
- Přesvědčit se, že žadatel má splněno 10 traťových úseků jako pilot na daném typu letadla nebo jeden traťový úsek s examinátorem v době platnosti kvalifikace. Tento požadavek může být splněn během zkoušky/přezkoušení ale musí zahrnovat vzlet, odlet, traťový let v délce minimálně 15 minut, přílet, přiblížení a přistání. Examinátor musí zajistit, aby v průběhu tohoto letu byl použit celý cyklus normálních checklistů.
- Zajistit, aby si byl žadatel vědom následků, pokud poskytne nesprávné, nepřesné nebo zavádějící údaje o svém výcviku nebo zkušenostech.
- Prodloužit přístrojovou kvalifikaci IR(A) jako část kombinované typové a přístrojové zkoušky/přezkoušení.

11.3.2 Po ukončení zkoušky/přezkoušení musí examinátor po dobu 5 let vést záznamy o provedených zkouškách a tyto záznamy musí být přístupné pro případnou kontrolu ze strany ÚCL. Tyto záznamy budou rovněž použity jako jeden z podkladů pro prodloužení nebo obnovu osvědčení examinátora.

### 11.4 Pravidla pro vykonání zkoušky

11.4.1 Položky ve formuláři označené **M** (Mandatory) a v Part-FCL Příloha 9 jsou minimem praktických cvičení, které musí být zahrnuty do zkoušky/přezkoušení. Dle uvážení examinátora mohou být do zkoušky/přezkoušení zahrnuty další položky. Pokud budou takovéto položky zahrnuty, musí být žadatel o tom informován během briefingu.



- 11.4.2 Při první zkoušce žadatel musí uspět ve všech položkách na první pokus.
- 11.4.3 Pokud žadatel neuspěje ve více než 5 položkách, výsledek zkoušky je „FAIL“ a musí opakovat celou zkoušku.
- 11.4.4 Pokud neuspěje v 5 a méně položkách, výsledek zkoušky je „PARTIAL PASS“ a v dalším pokusu bude opakovat položky, ve kterých neuspěl.
- 11.4.5 Pokud žadatel neuspěje ve druhém pokusu v jakékoli jedné položce nebo v položce, kde v prvním pokusu uspěl, výsledek zkoušky je „FAIL“ a musí opakovat celou zkoušku.
- 11.4.6 Pokud je zkouška předčasně ukončena z důvodů, které examinátor uváží jako opodstatněné, další pokračování zkoušky bude provedeno pouze z položek, které nebyly dokončeny. Pokud dojde k závažnému důvodu, např. závada na simulátoru a žadatel má stále platnou kvalifikaci, může se vrátit do provozu, než bude moci vykonat druhou zkoušku. Pokud examinátor uváží, že důvody nebyly opodstatněné, musí být následující zkouška provedena celá a žadatel se nesmí vrátit do provozu mezi těmito dvěma zkouškami.
- 11.4.7 Při první zkoušce může examinátor opakovat kteroukoli položku za podmínky, že se jedná o méně závažnou chybu a není třeba předepsat dodatečný výcvik a že k nápravě chyby bude dostatečný debriefing. V případě, že se examinátor domnívá, že bude nutno předepsat dodatečný výcvik, nelze položku opakovat. Přezkoušení z dané položky musí být provedeno až po splnění dodatečného výcviku.  
Při druhém pokusu opakování jakékoli položky není dovoleno.
- 11.4.8 Teoreticky lze opakovat každou položku zkoušky/přezkoušení. Pokud žadatel při opakování položky nedosahuje požadovaného standardu, nemá smysl opakovat další položky.
- 11.4.9 Examinátor může zkoušku/přezkoušení ukončit v kterékoli fázi, když je přesvědčen, že žadatelovy schopnosti vyžadují provést celou novou zkoušku/přezkoušení.
- 11.4.10 Pokud se žadatel dostaví na zkoušku a před zkouškou neprohlásí, že se na zkoušku necítí ze zdravotních důvodů, po zkoušce jakákoli reklamace, že se necítil dobře, nebude brána v úvahu.
- 11.4.11 Záměrem zkoušky/přezkoušení je simulace obchodního letu. Plánování a příprava musí být provedeny žadatelem za použití rutinních plánovacích materiálů v souladu s normálními provozními postupy. Za letu se musí používat mapy a checklisty, které se používají v normálním provozu. Není dovoleno používat jakkoli upravené nebo vyznačené materiály.
- 11.4.12 Zkouška/přezkoušení (na letadle) se nesmí provádět na letu za účelem obchodní letecké dopravy nebo při veřejné dopravě cestujících.
- 11.4.13 Zkouška/přezkoušení pro vícepilotní letadlo, nebo pro jednopilotní vysocevýkonné letadlo, které je provozováno ve vícepilotní posádce, musí být provedeno ve vícepilotním prostředí a druhý žadatel nebo pilot bude ve funkci druhého pilota. Pokud zkouška/přezkoušení bude provedeno na letadle, druhým pilotem bude examinátor.
- 11.4.14 Po žadateli o vydání typové kvalifikace pro vícepilotní letoun nebo vydání průkazu způsobilosti ATPL(A) bude požadováno, aby ve všech fázích zkoušky/přezkoušení byl ve funkci PF a dále předvedl schopnost vykonávat funkci PNF.

## **12. ODPOVĚDNOSTI EXAMINÁTORA**

- 12.1 Examinátor je odpovědný za následující:
- Zvyšování standardů a výkonů letových posádek
  - Zajištění, že přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je v souladu se zákonnými požadavky
  - Poskytování zpětné vazby provozovateli
  - Provádění činností v souladu se standardy uvedenými v této příručce
  - Být příkladem pro přezkušované posádky





### **13. VÝKON ČINNOSTI EXAMINÁTORA**

- 13.1 Examinátor může měnit pořadí položek nebo částí zkoušky/přezkoušení s ohledem na podmínky nebo okolnosti, ale v žádném případě nesmí položku nebo část vynechat. Examinátor musí zajistit, aby zkouška/přezkoušení byla kompletně dokončena bez zbytečných ztrát času.
- 13.2 Examinátoři musí uplatňovat společné standardy. Při hodnocení zkoušky/přezkoušení musí vzít v úvahu rozdílné okolnosti a podmínky během zkoušky, které by mohly ovlivnit výkon žadatele.
- 13.3 Mnoho pilotů nemá v oblíbenosti přezkušování a nemalé procento z nich může být značně nervózní, což může ovlivnit jejich výkony. Z tohoto důvodu musí examinator navodit přátelskou a uvolněnou atmosféru, aby se předešlo negativním vlivům. Je nepřijatelné, aby examinator navodil nepřátelskou atmosféru nebo s žadatelem jednal s odstupem, neboť to již může být prvotní příčina neúspěchu.

### **14. VÝCVIK BĚHEM PŘEZKOUŠENÍ**

- 14.1 Proaktivní výcvik lze využívat v případě přezkoušení odborné způsobilosti, nelze jej používat při zkoušce dovednosti.
- 14.1.1 V případě složitých nebo vícenásobných závad je mnohdy nezbytné provést proaktivní výcvik. V těchto případech může examinator zastavit simulátor a ukázat přezkušované posádce indikaci závady. Rutinní práce jako například čtení checklistu však nesmí být zpochybňována.
- 14.1.2 Pamatujte, že tři výběrové položky jsou pouze minimem, které musí být splněno. V případě použití složité závady pro účely proaktivního výcviku se použije jednodušší závada pro účel přezkoušení.
- 14.2 Nápravný výcvik se použije, když je nezbytný pro zlepšení výkonu žadatele. Examinátor se rozhodne, jestli v neúspěšné položce dá žadateli možnost druhého pokusu. Často bývá kontraproduktivní provádět druhý pokus bez dodatečného výcviku. Proto se tento dodatečný výcvik musí provést v průběhu simulátorové lekce, ale ne až těsně před druhým pokusem. Žadatel musí nejprve absolvovat první pokus u všech položek zkoušky/přezkoušení a teprve až pak je možno uskutečnit druhý pokus u neúspěšné položky. Pro lepší pochopení příklad: Žadatel hned na začátku zkoušky nezvládne vysazení motoru při vzletu. V tomto případě je vhodné poskytnout žadateli dodatečný výcvik na zlepšení jeho odborné způsobilosti hned po této události ještě před pokračováním zkoušky. Po tomto výcviku může zkouška pokračovat v prvním pokusu. Teprve když je zkouška hotová, může examinator přistoupit k opakování neúspěšné položky – vysazení motoru při vzletu.
- 14.3 Výcvik během briefingu
- 14.3.1 Během briefingu bývá mnohdy vhodné osvěžit znalosti žadatele. Examinátor by proto měl během briefingu provést ústní přezkoušení a v případě nedostatků chybně zodpovězené otázky vysvětlit. Při briefingu by měl dát examinator prostor pro dotazy, které je nutno vysvětlit. Někdy bývá vhodné vysvětlit složité položky přezkoušení, např.: profil jednomotorového letu, postup nepřesného přiblížení apod.
- 14.3.2 Pokud zkouška/přezkoušení je kombinovaná s výcvikem, examinator musí při briefingu žadateli jasně deklarovat, které položky budou hodnoceny a které ne.
- 14.3.3 Pokud je do přezkušované posádky zařazen pilot do počtu, který nemá být formálně hodnocen a předvede výkon, který neodpovídá standardu, pak tento pilot musí podstoupit dodatečný výcvik předtím, než se vrátí do provozu.



14.3.4 Souhrn:

- Výcvik může být spojen se zkouškou/přezkoušením
- Pokud je výcvik spojený se zkouškou/přezkoušením, pak examinátor musí vymezit, kdy se jedná o výcvik a kdy se vrací ke zkoušce/přezkoušení
- Žadatel musí vědět, co a kdy bude hodnoceno
- Examinátor musí správně vybírat terminologii – LOFT, Výcvik, Zkouška dovednosti, Přezkoušení odborné způsobilosti, OPC.

**15. OPAKOVANÁ ZKOUŠKA/PŘEZKOUŠENÍ**

- 15.1 V případě, že žadatel byl při první zkoušce/přezkoušení hodnocen „PARTIALLY PASS“ nebo „FAIL“, opakovanou zkoušku/přezkoušení by měl provádět jiný examinátor, než při první neúspěšné zkoušce/přezkoušení.
- 15.2 Examinátor, který provádí opakovanou zkoušku, musí před zkouškou obdržet protokol z neúspěšné zkoušky a „Examiner Report – Failure of Test“. Pokud byl předepsán dodatečný výcvik, musí obdržet od ATO dokumentaci z tohoto dodatečného výcviku.
- 15.3 Pokud byl žadatel v předešlé zkoušce/přezkoušení hodnocen „PARTIALLY PASS“, bude zkouška/přezkoušení provedena pouze z položek, ve kterých neuspěl. Pokud bude hodnocen v kterékoli jediné položce „FAIL“ (tato položka nemusí být předmětem opakované zkoušky/přezkoušení), pak výsledek celé zkoušky/přezkoušení musí být „FAIL“.
- 15.4 Ve všech případech, kdy byla opakovaná zkouška/přezkoušení hodnocena „FAIL“, musí examinátor předepsat dodatečný výcvik.
- 15.5 Po splnění dodatečného výcviku může být provedena další zkouška/přezkoušení v plném rozsahu.



**16. HODNOCENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI INSTRUKTORA TRI/SFI**

- 16.1 Hodnocení odborné způsobilosti instruktora TRI nebo SFI může provádět držitel osvědčení TRE, který je držitelem tohoto osvědčení více než 3 roky.
- 16.2 Držitel osvědčení SFE může provádět hodnocení odborné způsobilosti pouze pro SFI za předpokladu, že je držitelem osvědčení SFE více než 3 roky.
- 16.3 Žadatel o osvědčení instruktora musí projít hodnocením odborné způsobilosti v příslušné kategorii letadla s cílem prokázat examinatorovi kvalifikovanému v souladu s hlavou K schopnost vyučovat piloty-žáky na úrovni potřebné k vydání příslušného průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení.
- 16.4 Žadatel o prodloužení platnosti osvědčení instruktora musí každé druhé prodloužení projít hodnocením odborné způsobilosti. To znamená, že každý instruktor musí projít hodnocením odborné způsobilosti minimálně každých 6 let.
- 16.5 Hodnocení odborné způsobilosti zahrnuje:
- 1) prokázání odborné způsobilosti popsané v článku FCL.920 během předletového a poletového výcviku a výuky teoretických znalostí:
    - příprava materiálů,
    - vytváření prostředí vhodného pro výuku,
    - předávání znalostí,
    - začlenění zvládnutí nebezpečí a chyb (TEM) a optimalizace činnosti posádky,
    - organizace času s cílem dosáhnout cílů výcviku,
    - postupy vedoucí k usnadnění učení,
    - hodnocení výkonnosti účastníka výcviku,
    - sledování a revize dosaženého pokroku,
    - vyhodnocování výcvikových lekcí,
    - podávání zpráv o výsledcích.
  - 2) ústní zkoušky z teoretických znalostí probíhající na zemi, předletovou a poletovou instruktáž, názorné ukázky za letu v příslušné třídě, typu nebo FSTD letadla;
  - 3) úlohy potřebné k hodnocení odborné způsobilosti instruktora.
- 16.6 Hodnocení se provádí ve stejné třídě, typu nebo FSTD letadla, které jsou použity při letovém výcviku.
- 16.7 Jestliže se pro prodloužení platnosti osvědčení instruktora vyžaduje hodnocení odborné způsobilosti a žadatel se nepodaří toto hodnocení úspěšně absolvovat před skončením platnosti osvědčení instruktora, nesmí vykonávat práva udělená tímto osvědčením do doby, než hodnocení úspěšně absolvuje.





## **PŘÍLOHA 1 STANDARDY ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ**

Bezpečné provedení letu a dobré letecké myšlení jsou požadovány předvedením praktickým způsobem následujících prvků: udržení pozornosti, použití checklistů, přesné RTF postupy, dodržování SOP, CRM a správné vedení letu.

### **P1.1 Položka 1.4 Use of checklist, Radio and Navigation Equipment check**

- a) Kontroly a postupy v kabině musí být provedeny v souladu se schváleným checklistem pro použité letadlo. V případě zkoušky dovednosti musí žadatel provést výpočet výkonů pro vzlet, přiblížení a přistání v souladu s Provozní příručkou příslušného letadla. Žadatel musí stanovit DH/DA, MDH/MDA a bod nezdařeného přiblížení MAPt a tyto musí být odsouhlaseny examinétořem (toto neplatí, pokud se provádí zkouška způsobem LOFT).
- b) Pokud je použit simulátor, tak použití checklistů, kontrola a nastavení navigačního a komunikačního vybavení může být provedena na briefingové místnosti s použitím výcvikového zařízení. Tento postup šetří cenný čas v simulátoru a dovoluje možnost otázek a odpovědí na takové věci, jako test zabudovaného vybavení.
- c) Žadatel musí dokončit normální postupy pro spuštění motoru a zde mohou být dány i některé závady, které vyžadují zvláštní postup.

### **P1.2 Položka 1.6 Before Take-off Checks**

- a) Všechny kontroly musí být dokončeny před vzletem.
- b) Žadatel musí obdržet povolení ke vzletu

### **P1.3 Položka 2.5 Take-offs with simulated engine failure**

- a) Vysazení motoru může být kombinováno s odletem (viz položka 3.9.3)
- b) Při zkoušce na letadle musí být simulace provedena po V2, když je letadlo bezpečně nad zemí. Postupy pro vypnutí motoru musí být prováděny pouze doteky. Simulace vysazení motoru v blízkosti země je kritickým manévrem a examinétoři si musí uvědomovat s tím spojená rizika a musí vytvořit opatření k vyloučení/zmírnění těchto rizik. Minimální výška a rychlost je závislá na typu letadla a podmínkách. Examinétoři by se měli řídit návodem, který poskytuje výrobce. Provozovatelé pro takovéto případy musí stanovit podrobné pokyny v OM – D týkající se minimální výšky a jakým způsobem provést simulaci vysazení motoru.
- c) Part-FCL stanoví, že tento postup musí být letěn podle přístrojů. Každý vzlet však dává pilotovi určitou vizuální referenci a každý pilot ji používá při rozjezdu na RWY a při počáteční rotaci. Pro natažení letadla již přechází na let podle přístrojů. V simulátoru není nezbytné nastavit minimální RVR (125m), pro splnění tohoto požadavku je dostatečné nastavit počasí blížící se minimům CAT I.
- d) Examinétoř musí mít v simulátoru na paměti, že mimo jiné pracuje ve funkci ATC a tím pádem ATC neví, že přezkušované posádce vysadil motor do té doby, než deklaruje PAN PAN/MAYDAY. Posádka se musí spojit s ATC a její odpovědností je snížení rychlosti, vyžádání vyčkávání nebo prodlouženého vektorování, aby měla dostatek času provést příslušné checklisty.
- e) Často kladená otázka je: Jak velké vybočení letadla je akceptovatelné? Limity vybočení nejsou publikovány, protože závisí na typu letadla a na druhu vysazení motoru.
- f) Vysazení motoru v simulátoru těsně za V1 při velkém rozdílu V1/VR by neměly být používány rutinně, protože v takovém případě je řízení letadla při rotaci velmi náročné.



**P1.4 Položka 2.6 Rejected Take-off**

- a) Přerušení vzletu (RTO) by mělo být provedeno s úplným závěrem. Např.: Může letadlo pojíždět na stojánku? Je zvaženo chlazení brzd, evakuace nebo další vzlet?
- b) V případě, že RTO není správně provedeno, je nutno vzít v úvahu rozdělení povinností při RTO a hodnocení FAIL by mělo být dáno tomu pilotovi, kterého se daná nesplněná povinnost týkala.
- c) RTO se nesmí provádět v letadle kromě doteků.
- d) V některých letadlech druhý pilot nikdy nepřerušuje vzlet. V těchto případech musí examinator vytvořit důvod, aby vzlet přerušil druhý pilot, např.: Inkapacitace kapitána, který pak zablokuje řízení. Tento scénář by měl být zahrnut v tříletém cyklu.
- e) V simulátoru žadateli nesmí být řečeno, kdy dojde k přerušení vzletu. Přerušování vzletu je nutno provádět jak při nízkých tak při vysokých rychlostech.

**P1.5 Vybrané položky 3.4 a 3.6**

- a) Tyto položky jsou povinné pro zkoušku dovednosti i pro přezkoušení odborné způsobilosti.

**P1.6 Položky 3.4.10. a 3.6.9 EGPWS/ACAS**

- a) EGPWS/ACAS mohou být prováděny na pouze simulátoru za předpokladu, že jejich verze a indikace je totožná, jako na provozovaných letadlech.

**P1.7 Položka 3.9.1 Departure and arrival procedures**

- a) Mohou být kombinované s abnormálními a nouzovými postupy.
- b) Plné použití automatizace a bočního vedení (LNAV) je povoleno. Examinátor by však v takovém případě měl před zatáčkou využít zadání změn rychlosti nebo ATC povolení, které by vyžadovalo, aby žadatel musel přeprogramovat FMS.
- c) Zahrnout stoupání přes převodní výšku a klesání přes převodní hladinu pro správné nastavení výškoměrů.
- d) Vedení letu je předvedeno vedením záznamů do OFP, monitorování paliva, kontrola systémů a popřípadě použití odmrazovacího systému.

**P1.8 Přístrojové přiblížení - všeobecně**

- a) Pokud je to možné, tak při všech přezkoušeních použít kombinaci radarového vektorování a procedurálního přístrojového přiblížení.

**P1.9 Položka 3.9.3.1 Precision Approach flown manually without Flight Director**

- a) Tuto položku musí examinator nechat žadatele zaletět bez dalšího zatížení, nekombinovat s dalšími položkami. Pro účely zkoušky dovednosti se tato položka musí letět s použitím manuálně ovládaného tahu motorů na všech typech letadel.

**P1.10 Položka 3.9.3.4 Manual Precision Approach with One Engine Inoperative**

- a) Žadatel musí dokončit bezpečné ILS přiblížení manuálně bez autopilota do DA/DH. Autopilot by měl být odpojen před nalétnutím LOC a před plnou konfigurací na přiblížení a přistání. Vysazení motoru musí být provedeno před touto fází.



**P1.11 Položka 3.9.4 Non-Precision Approach**

- a) Přiblížení může být letěno automaticky nebo manuálně. Pokud je schváleno LNAV, pak může toto být použito. To však nesnímá z přezkušované posádky odpovědnost za monitorování radiových prostředků k zabezpečení dodržení přiblížení v požadovaných limitech. Přiblížení má být letěno do stanovené DA/DH, MDA/MDH.
- b) OPS požaduje, aby NPA byly letěny technikou CDFa.
- c) Provedení RNAV, NPA nebo APV Baro approach plně splňují požadavky položky 3.9.4.

**P1.12 Položka 4.3 Manual Go-Around from Instrument Approach**

- a) Musí být proveden bezpečný postup nezdařeného přiblížení z DA/DH a letadlo se nesmí dostat pod MDA/MDH. Správná činnost spočívá v okamžité reakci a minimální ztrátě výšky.
- b) Přístrojové přiblížení by mělo být letěno v asymetrické konfiguraci. Examinátor by měl ponechat publikovaný postup nezdařeného přiblížení, nebo jej modifikovat jako ATC, musí se však vyhnout frázi: Pokračujte přímo...
- c) Asymetrický postup nezdařeného přiblížení musí být letěn manuálně až do dokončení tohoto postupu.

**P1.13 Položka 5.5 Landing with One Engine Inoperative**

- a) Přistání musí být provedeno manuálně. Směrové řízení musí být udrženo a použity brzdy a ostatní vybavení k deceleraci k bezpečnému výběhu.
- b) Žadatel musí dokončit bezpečné přistání ze stabilizovaného přiblížení na požadované skluzové rovině (GP). V úvahu by mělo být vzato počasí, vítr, povrch RWY a překážky.

**P1.14 Položka 6 LVO**

- a) Výcvik a přezkušování v simulátoru musí být prováděno na letištích se správným světelným systémem a pozemním značením. Generická letiště pro tento účel nejsou akceptována.
- b) Kde je to možné, tak pojíždění by mělo být ze stojánky na stojánku. To umožňuje examinatorovi vyhodnotit situační povědomí (Situational awareness) a další technické a netechnické chování. Examinátor by měl kontrolovat u žadatele stanovování priorit, čtení letištních map, kontrolu pojezdových drah s kompasem, použití správného vyčkávacího místa.
- c) Žadatel si vždy musí vyžádat povolení přejezdu Stop Bars.
- d) Pojíždění za podmínek LVO musí být zahrnuto periodicky, ale nemusí být každých 6 měsíců. Mělo by být provedeno a dokumentováno minimálně v tříletém cyklu.

**P1.15 Pilot Incapacitation**

- a) Examinátor by se měl zaměřit na to, kdy a jak byla ztráta schopnosti zjištěna a na využití automatizace.
- b) Tato položka by se měla dávat při výcviku LVO a měla by se opakovat v tříletém cyklu.

**P1.16 CRM**

- a) CRM musí být hodnoceno v průběhu celé zkoušky/přezkoušení. Žadatel musí předvést CRM dovednosti a praktické činnosti. Žadatel by neměl být hodnocen FAIL z důvodu CRM, ale toto hodnocení by se mělo promítnout do technických dovedností. Hodnocení CRM by se mělo zapisovat do protokolu v položce „Remarks“.

**P1.17 Automatics**

- a) Na letadlech fly-by-wire při přezkoušení odborné způsobilosti ILS přiblížení s jedním nepracujícím motorem (položka 3.9.3.4) je použití manuálního tahu dle uvážení examinatora.



### **P1.18 Radiotelephony**

- a) Examinátor sám musí používat správnou RTF frazeologii. Během zkoušky sleduje a hodnotí RTF komunikaci žadatele s důrazem na pilnostní a nouzovou komunikaci, která je nedílnou součástí zkoušky/přezkoušení.

### **P1.19 Situational awareness (SA)**

- a) Examinátoři jsou důrazně žádáni, aby během celé zkoušky/přezkoušení v úloze ATC nutili přezkušovanou posádku k situačnímu povědomí (SA). Situační povědomí je často spolupůsobícím nebo hlavním faktorem při incidentech nebo haváriích a proto je nutno (SA) hodnotit po celou dobu zkoušky. V případě abnormální nebo nouzové situace je lépe použít procedurální vyčkávání než radarové vektorování z důvodu, že přezkušovaná posádka si musí uvědomit, jaký je postup vyčkávání, jaká je minimální bezpečná výška, musí naprogramovat FMS, musí si udělat časový rozvrh atd.
- b) Examinátoři v roli ATC by neměli přezkušované posádce být nápomocni, ale jejich reakce by se měly odvíjet od činnosti přezkušované posádky. ATC by nemělo nabízet zjednodušený postup nezdařeného přiblížení při jednomotorovém letu, toto by si měla přezkušovaná posádka vyžádat sama. Při vysazení motoru při vzletu by examinator neměl napovídat např.: aby snížili rychlost, nebo nabízet vektorování.

### **P1.20 Rizika**

- a) Jaká by měla být činnost examinatora, pokud má v posádce „pilota do počtu“ a tento pilot předvede neakceptovatelný výkon. Není správné odebrat výkon práv kvalifikace, protože tento pilot není přezkušovaný. Rovněž není správné takového pilota pustit do provozu, když předvedl nedostatek schopnosti v určité oblasti. Doporučuje se, aby tento pilot před navrácením do normálního provozu absolvoval dodatečný výcvik v oblasti, kde nedosáhl akceptovatelné úrovně. Při předletovém briefingu by měl examinator „pilota do počtu“ na tyto důsledky upozornit.



## PŘÍLOHA 2 KRITÉRIA VÝKONNOSTI

P2.1 Žadatel musí předvést schopnost:

- a) Provozovat letadlo v rámci omezení
- b) Plynule a přesně dokončit všechny požadované manévry
- c) Mít dobrý úsudek a letecké umění
- d) Používat letecké znalosti postupů a předpisů, které jsou aktuálně použitelné
- e) Po celou dobu řídit letadlo takovým způsobem, že o úspěšném výsledku daného postupu nebo manévru nebude pochybnost. Žadatelovo letecké umění musí být hodnoceno při každé úloze a musí zahrnovat pozornost, kontroly a návyky, postupy v kabině, RTF komunikaci, řízení paliva, prevenci námrazy, využití vzdušného prostoru.
- f) Řízení posádky
- g) Udržovat si obecný přehled o provozu.
- h) Stanovení priorit a učinit rozhodnutí v souladu s bezpečnostními aspekty, příslušnými pravidly a předpisy s ohledem na provozní situaci včetně nouzové.
- i) Rozumět a používat spolupráci v posádce a postupy při ztrátě způsobilosti člena posádky.
- j) Efektivně komunikovat s ostatními členy posádky
- k) Žadatel musí předvést znalost nouzového vybavení a postupů vhodných k zajištění bezpečnosti cestujících.

### P2.2 Tolerance letu

P2.2.1 Výška:

Normální let:	± 100 ft
Se simulovaným vysazením motoru	± 100 ft
Zahájení postupu nezdařeného přiblížení v DA/DH	+50 ft/-0 ft
LNAV/VNAV	+/- 75 ft
APV Baro konečné přiblížení	+/- 75 ft
MDA/MDH	+50 ft/- 0 ft

Žadatel nemusí být hodnocen „FAIL“, pokud dvakrát nebo třikrát přesáhne výšku 100 ft. Nicméně examinator by měl hodnotit „FAIL“ v případě, že:

- a) Chyba výšky je více než 200 ft, nebo
- b) Chyba výšky více než 100 ft není opravena po neodůvodnitelnou dobu.

P2.2.2 Přiblížení:

Přesné přiblížení	Poloviční výchylka LOC a GS
RNAV, NPA APV Baro přiblížení	± poloviční požadovaná RNP
Ostatní přiblížení	± 5 <sup>0</sup>

Minima přiblížení:

- a) Při NPA, které je letěno technikou CDFA, se nesmí klesat pod MDA/MDH při postupu nezdařeného přiblížení.
- b) Před zahájením přiblížení na přistání musí být zkontrolována RVR s ohledem na letištní minima.

Dodržení tratě přiblížení: Kdykoli během zkoušky by mělo být uděleno hodnocení „FAIL“, pokud žadatel neprokáže schopnost letět přiblížení v toleranci ± 5<sup>0</sup> od dané tratě přiblížení, nebo je provedena oprava na nesprávnou stranu a udržována po neodůvodnitelnou dobu.



**P2.2.3 Kurs:**

Všechny pracující motory  $\pm 5^0$   
Se simulovaným vysazením motoru  $\pm 10^0$

**P2.2.4 Rychlost:**

Všechny pracující motory  $\pm 5$  kt  
Se simulovaným vysazením motoru + 10 kt/- 5 kt

*Poznámka: pokud provádíme hodnocení, měly by být vzaty v úvahu kvalita řízení a výkony letadla.*

Přesnost rychlosti:

- V případě proudových letadel může být limit  $\pm 5$  kt navýšen až na 10 kt a chyba v rychlosti až na 15 kt.
- Při zkoušce v letadle může dát examinátor schválení k překročení tolerancí v podmínkách turbulence.
- Limity rychlostí a minimální rychlosti (např.: V2) uvedené v AFM dávají přednost před tolerancemi zkoušky

**P2.2.5 Význam symbolů v protokolu**

a) Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci velitele letadla nebo druhého pilota a pilota řídicího (PF) a pilota neřídicího (PNF) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné.

X = pro tento úkol se musí použít letové simulátory, jsou-li dostupné; jinak se musí použít letoun, pokud je to vhodné pro daný obrat nebo postup.

P # = výcvik musí být doplněn prohlídkou letounu pod dozorem.

b) Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (→).

K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

A = letoun

FFS = typový letový simulátor

FTD = letové výcvikové zařízení

OTD = jiná výcviková zařízení.

- Úlohy označené (\*) se musejí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.
- Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.





**PŘÍLOHA 3 BRIEFING A DEBRIEFING**

**P3.1 Briefing s žadatelem**

Žadateli by měl být dán dostatečný čas a prostředky na přípravu ke zkoušce/přezkoušení. Briefing by měl zahrnovat následující:

- a) Účel letu
- b) Kontrola průkazu způsobilosti (Platnosti kvalifikací, platnost průkazu způsobilosti), odlétaných 10 sektorů v době platnosti kvalifikace.
- c) Examinátor by měl dát volný prostor pro dotazy žadatele.
- d) Provozní postupy
- e) Počasí, NOTAMy, mapy atd.
- f) Role žadatele, PNF a examinátora
  - Jednopilotní/vícepilotní provoz
  - PF/PNF – odpovědnosti za používání vybavení a systémů
  - PF/PNF – identifikace radionavigačních prostředků před jejich použitím
  - PF/PNF – používání checklistů
  - Examinátor – ATC, provoz, pozemní personál, kabinová posádka CC
- g) Obsah cvičení, která budou provedena – bez podrobného popisu a bez pořadí, jak budou prováděna.
- h) Odsouhlasené rychlosti
- i) Řízení a použití automatizace
- j) Rozdíly simulátoru a provozovaného letadla
- k) Administrativní postupy (zjištění počasí, podání FPL, omezení SLOT)
- l) Examinátor se musí ujistit, že žadatel porozuměl briefing.

Examinátor musí udržovat s žadatelem nezbytnou úroveň komunikace. Po dobu zkoušky musí mít na paměti:

- a) Zapojení examinátora do vícepilotního provozu, pokud je zkouška prováděna na letadle.
- b) Examinátor má odpovědnost za bezpečné provedení letu (na letadle)
- c) Examinátor musí dávat žadateli přesné instrukce.
- d) Examinátor musí zasáhnout, pokud je to nezbytné.
- e) V roli ATC musí dávat stručné a srozumitelné instrukce.
- f) Vést stručné a věcné poznámky pro debriefing.



### **P3.2 Debriefing s žadatelem**

P3.2.1 Po ukončení zkoušky musí examinátor provést s žadatelem spravedlivý a nezaujatý debriefing založený na konkrétních položkách. Z tohoto důvodu je vhodné poslat přezkušovanou posádku na přestávku a vzít si nějaký čas na přípravu debriefingu. Cílem je dosáhnout vyváženost mezi přátelským a pevným postojem.

- a) Examinátor nesmí zahájit debriefing dotazem, jestli má žadatel nějaké otázky před tím, než oznámí výsledek zkoušky/přezkoušení s odůvodněním.
- b) Oznámí celkový výsledek:
  - PASS. Pokud je výsledek „prospěl“, pak použije dostupné prostředky k tomu, aby přezkušované posádce analyzoval průběh letu s poukázáním na to, kdy probíhal let dobře a zdůrazní správné postupy. Dále poskytne analýzu těch částí zkoušky, které je potřeba zlepšit a poskytne návody na jejich zlepšení.
  - FAIL nebo PARTIAL PASS. V tomto případě examinátor postupuje, jak je uvedeno níže.
- c) Examinátor sdělí přezkušované posádce důvody hodnocení FAIL v sestupném pořadí dle závažnosti (v tomto případě nelze postupovat chronologicky a examinátor musí dávat krátká, jasná a faktická prohlášení bez toho, aby otevíral možnost sporu nebo hádky). V této fázi není vhodný čas na rozbor drobných nedostatků.
- d) Stanoví požadavky na opakovanou zkoušku.
- e) Stanoví vliv na výkon práv žadatele. (Tímto je myšleno, že pokud je žadatel hodnocen FAIL nebo PARTIAL PASS, tak do doby, dokud nebude absolvovat dodatečný výcvik a úspěšně neabsolvuje opakovanou zkoušku, tak žadatel nemůže vykonávat práva daná typovou kvalifikací.)
- f) Stanoví požadavky na dodatečný výcvik.
- g) Po té je vhodný okamžik, aby examinátor okomentoval celý let, co bylo provedeno dobře a co špatně, včetně opakovaných položek. Tento komentář by měl také zahrnovat trendy během zkoušky a hodnocení CRM.
- h) V závěru debriefingu examinátor otevře prostor pro dotazy.
- i) Examinátor poučí žadatele, že v případě nesouhlasu s výsledkem zkoušky/přezkoušení může podat námitky. Examinátor tyto námitky zapíše do protokolu o zkoušce a pod tyto námitky se podepíše examinátor a žadatel. V případě podaných námitek examinátor postupuje následovně:
  - Pokud je ustanoven Senior examinátor, kopii tohoto protokolu předá Senior examinátorovi, který tyto námitky bude řešit s příslušným inspektorem pilotem OLD-ÚCL.
  - Kde Senior examinátor není ustanoven, examinátor řeší námitky s příslušným inspektorem pilotem OLD-ÚCL.
- j) Závěry z tohoto debriefingu by examinátor měl použít pro zpětnou vazbu pro výcvik.





### **P3.2.2 Administrativní postupy**

Examinátor provede příslušné administrativní postupy

- a) Vyplní a podepíše platnost kvalifikace v průkaze způsobilosti. Pro průkazy vydané ÚCL ČR platí následující pravidla:
- Prodloužení typové a přístrojové kvalifikace – bez omezení
  - Obnova typové a přístrojové kvalifikace – zápis může provést za následujících podmínek:
    1. Průkaz způsobilosti je vydán dle PART-FCL (číslo průkazu CZ/FCL/ATPL(A)XX)
    2. Obnovovaná typová a přístrojová kvalifikace je zapsaná v průkazu způsobilosti
    3. Od konce platnosti typové a přístrojové kvalifikace neuplynulo více než 3 roky
- b) Pro průkazy způsobilosti, které nebyly vydány ÚCL ČR platí pravidla, která jsou uvedena v Examiner Differences Documentu pro státy EU a pro ostatní státy se musí dodržovat pravidla, která jsou uvedena v Examiner briefingů nebo zasláná po prvotním kontaktu s úřadem příslušného státu.
- c) Vyplní Application and Report Form a udělá si kopii do své složky
- d) Vyplní „MPA TRAINING, SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK FOR ATPL, MPL AND TYPE RATINGS“ a udělá si kopii do své složky
- e) Vyplní OPC Form a udělá si kopii do své složky
- f) V případě hodnocení FAIL nebo PARTIAL PASS vyplní formulář Examiner Report - Failure of Test a udělá si kopii do své složky. Tento formulář musí být zaslán na ÚCL, odbor Obchodní letecké dopravy.

### **P3.2.3 Užitečné rady**

- a) Během zkoušky zaznamenávejte vše, co může být význačné, jak se to stalo.
- b) Hodnocení a požadavky na opakovanou zkoušku mohou být předmětem dotazů, proto musí být vše náležitě podloženo. Debriefing si naplánujte, konkrétně si určete, co a jak budete říkat.
- c) Protokol by měl přesně odrážet debriefing.
- d) Co byste měli a neměli během debriefingu:

Měli byste:

Být věcní  
Být spravedliví (chvalte, když si to zaslouží)  
Být konstruktivní (jak se vyhnout chybě nebo jak napravit)  
Být připraven uznat chybu  
Vést žadatele k sebeanalýze (ne k sebehodnocení)  
Vzít v úvahu situační vědomí, RTF disciplínu, Trendy a CRM.  
Zahrnout všechny body, kde žadatel neprospěl  
Naslouchat

Neměli byste:

Chtít po žadateli sebehodnocení  
Být nekonkrétní  
Být emotivní (vyhnout se agresivitě, podrážděnosti, zesměšňování)  
Cítit se provinile  
Kritizovat drobné a nepodstatné chyby  
Personalizovat  
Přehánět nebo zveličovat  
Mluvit nesouvisle, plácát páte přes deváté  
Zmiňovat položky, kde si nejste jisti  
Vnucovat vlastní SOP  
Podceňovat SOP provozovatele



**PŘÍLOHA 4 SIMULÁTORY VŠEOBECNĚ**

- P4.1 Osoby, které mají oprávnění provádět zkoušky/přezkoušení musí absolvovat praktický výcvik pro daný simulátor s důrazem na funkčnost z instruktorského místa.
- P4.2 Před každou zkouškou se musí examinator ujistit, že simulátor má platný EASA Certifikát, platné povolení uživatele (User Approval), zkontroluje technický deník s ohledem na závady a prostor v blízkosti simulátoru.
- P4.3 Všem žadatelům musí být před zkouškou/přezkoušením poskytnut bezpečnostní briefing týkající se požáru, cestách pro opuštění simulátoru, bezpečnostního vybavení, rozdílech mezi simulátorem a provozovatelem používanými letadly.
- P4.4 Všechny osoby musí mít zapnuty všechny upínací popruhy včetně ramenních před zapnutím systému pohybu.
- P4.5 Celá zkouška by měla pokud možno probíhat v reálném čase. Použití zmrazení polohy je akceptovatelné, pokud je žadatel o této skutečnosti informován a toto není použito v případě, že žadatel nezná svoji polohu nebo pro získání času k dokončení nějakého checklistu atd.
- P4.6 Po zkoušce musí examinator zapsat jakoukoli závadu nebo časové zdržení kvůli závadě do technického deníku simulátoru.
- P4.7 Nastává otázka, jakou úroveň turbulence nastavit při zkoušce/přezkoušení. Rutinní stanovení úrovně turbulence by ubíralo examinatorovi možnost použít vlastní úsudek. Úroveň turbulence by měla odrážet momentální podmínky (vítr, oblačnost atd.) Nastavení nulové úrovně turbulence je neakceptovatelné s výjimkou LVO.



**PŘÍLOHA 5 BEZPEČNOSTNÍ KRITÉRIA PRO ZKOUŠKY PROVÁDĚNÉ V LETADLE**

- P5.1 U examinátora se předpokládá, že použije dobrý úsudek při simulaci nějakého nouzového nebo abnormálního postupu s ohledem na místní podmínky a bezpečnost letadla po celou dobu letu.
- P5.2 Provádění zkoušky/přezkoušení na letadle je mnohem nebezpečnější, než rutinní let, které může být zhoršeno nesprávným prováděním manévru žadatelem a pokud examinátor nechá žadateli příliš velké pole působnosti. Všechny situace nemohou být předpokládány, ale některé obecné instrukce jsou uvedeny níže:
- a) Je důrazně doporučeno, aby briefing s žadatelem byl jasný včetně pořadí událostí, které budou simulovány.
  - b) Pádové rychlosti budou prováděny v bezpečné výšce.
  - c) Letadlové systémy nebudou používány mimo omezení, která jsou uvedena v Letové příručce (AFM).
  - d) Rozpoznání závady na kompasu a umělém horizontu nebudou prováděny na letadle, ale pouze na FSTD.
  - e) Rozpoznání závady na LOC nebo G/S nebudou prováděny na letadle, ale pouze na FSTD.
  - f) Simulace vysazení motoru po vzletu na letadle bude prováděna pouze v bezpečné výšce.
  - g) Vybírání nezvyklých poloh po vysazení kompasu nebo umělého horizontu:
    - Na letadlech vybavených záložním systémem umělý horizont/kompas mohou být prováděny.
    - Musí být stanovena omezení v souladu s AFM
    - Hodnocen bude manévr pro vybrání nezvyklé polohy, není nutno provádět extrémní manévry.
    - Examinátor musí zavčas zasáhnout, pokud bude použit špatný nebo pomalý manévr.
    - Úloha musí být po celou dobu prováděna za VMC.
  - h) Vypnutí motoru by mělo být prováděno v bezpečné výšce nad zemí.
  - i) Protokol o zkoušce/přezkoušení by měl přesně odrážet debriefing.



**PŘÍLOHA 6 PODROBNÉ STANDARDY ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ**

**Úvodní poznámka:** *Tyto standardy byly ponechány v původním anglickém znění, aby jejich překladem nevznikly nepřesnosti.*

The Tables in this Appendix give a practical guide to the criteria to be considered by the examiner when assessing each item of Part-FCL aeroplane tests and checks. The table should be used in conjunction with the appropriate Part-FCL test schedule.

**INTRODUCTORY NOTES**

Using a reference system of 7 Phases of Flight table describes the required competency standards for every item of tests or check listed in Part-FCL.

The Phase of Flight headings are:

	<u>Page</u>
1 PRE FLIGHT PROCEDURES	26
2 TAKE OFF AND DEPARTURE PROCEDURE	29
3 GENERAL HANDLING	32
4 ENROUTE PROCEDURES	36
5 ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	39
6 INSTRUMENT PROCEDURES	44
7 ARRIVAL AND LANDING PROCEDURES	49
NIGHT OPERATIONS	52
(Applies to all phases of flight)	

The table is separated into 4 cells as follows:

<b>PHASE OF FLIGHT</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
Title of assessed item taken from JAR-FCL schedule	
This cell describes that which is to be determined by the examiner.	<i>TECHNICAL:</i> This cell describes competence criteria that involve the applicant demonstrating knowledge and skills in operating systems or controlling the aeroplane
	<i>PROCEDURAL:</i> This cell describes competence criteria in complying with procedures, operating manuals, ATC clearances, published procedures and checklists.
	<i>NONTECHNICAL:</i> This cell describes competence criteria encapsulated by Airmanship, CRM, decision making, awareness, threat and error management etc.

**General**

In most phases of flight there are competencies that apply to a group of manoeuvres e.g. turns, or even the whole phase. In order to avoid repetition, the common competencies are grouped under the 'General' item heading. Examiners must refer to both the 'General' heading criteria and the criteria under the specific item being assessed e.g. 'Turns General' plus 'Steep Turns' as the specific item. Multiple cell borders at the beginning and end of the group identify the group.

*Note: It is possible sometimes to place a competence in either of 2 columns because physical skills, knowledge etc cannot always be clearly separated; for assessment this is not critical. The intention is to assist the examiner in identifying what competencies are required for satisfactory performance of a test item and to assist in identifying why an applicant may have failed to achieve a pass in an item.*



**Airmanship.** Several of the test schedules require the assessment of Airmanship. In general and especially for SPA tests this word covers Non-technical areas of competency. Airmanship is the complex of all resources enabling the pilot safely to handle his aircraft with due regard to rules and regulations and good aviation practice, whatever the circumstances, both on the ground and in the air. It is not practical to give a comprehensive list of airmanship considerations, however, the Nontechnical column attempts to describe as many of these items as possible. Errors in this area should not constitute reason for failure unless satisfactory achievement of the Objective or the safety of the flight are compromised. It is the examiner's role to observe how the applicant manages the resources available to him to achieve a safe and uneventful flight. If the applicant shows early and consistent awareness of particular airmanship considerations (e.g. repetitive checking of icing conditions in a level cruise clear of icing conditions) the examiner may allow the applicant to brief only changes during the remainder of the flight.

Examiners are required to exercise proper Airmanship/nontechnical competencies in conducting tests/checks as well as expecting the same from applicants.



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 30

01.11.2016

Změna č. 1

### PRE-FLIGHT PROCEDURES

**Examiner**

**Requirements for Applicant**

## Licences

To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to licence and documents by explaining-

**PROCEDURAL:**

- Pilot licence privileges and limitations.
- Medical certificate class and duration and how to renew it.
- Pilot logbook or flight records.

## Flight Documents

To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to flight preparation, with regard to:

**PROCEDURAL:**

- Airworthiness and registration certificates.
- Operating limitations, placards, and instrument markings.
- Weight and balance data and equipment list.
- Airworthiness directives, compliance records, maintenance requirements, and appropriate records.
- NOTAMS

## Weather information

To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the elements related to aviation weather information by obtaining, reading, and analysing the applicable items such as-

**PROCEDURAL:**

- Weather reports and forecasts.
- Pilot and radar reports.
- Surface analysis charts.
- Radar summary charts.
- Significant weather prognostics.
- Winds and temperatures aloft.
- Freezing level charts
- Stability charts.
- Severe weather outlook charts.
- Tables and conversion graphs.
- SIGMETs.
- ATIS and VOLMET reports.
- Correctly analyses the assembled weather information pertaining to the proposed route of flight and destination aerodrome, and determines whether an alternate aerodrome is required, and, if required, whether the selected alternate aerodrome meets the regulatory requirement.
- Makes a competent "go/no-go" decision based on available weather information.
- Completes the appropriate checklist.

## National Airspace System

To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to the National Airspace System by explaining:

**PROCEDURAL:**

- Basic VFR Weather Minimums - for all classes of airspace.
- Airspace classes – their boundaries and specifications IFR/VFR for the following :
  - Class A.
  - Class B.
  - Class C.
  - Class D.
  - Class E.
  - Class F.
  - Class G.
- Special use airspace and other airspace areas.

## Preparation of Flight Plan

To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the elements by presenting and explaining a pre-planned flight as previously assigned by the examiner (pre-planning at examiner's discretion). The Examiner must ensure that the Applicant:

*Note; The flight should be planned using marginal weather conditions and conform to the regulatory requirements for flight rules within the airspace in which the flight will be conducted.*

**PROCEDURAL:**

- Exhibits adequate knowledge of the aeroplane's performance capabilities by calculating the estimated time en-route and total fuel requirement based upon such factors as-
  - Power settings.
  - Operating altitude or flight level.
  - Wind.
  - Fuel reserve requirements.
- Selects and correctly interprets the current and applicable en-route charts, maps, SID (standard instrument departure), STAR (standard terminal arrival), and standard instrument approach procedure charts, as appropriate to the flight.
- Obtains and correctly interprets applicable NOTAM information.
- Determines the calculated performance is within the aeroplane's capability and operating limitations.
- Completes and files a flight plan in a manner that accurately reflects the conditions of the proposed flight.



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

**str. 31**  
01.11.2016  
Změna č. 1

<b>PRE-FLIGHT PROCEDURES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Mass and Balance Calculation</b>	
<p>To determine that the applicant:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Computes the centre-of-gravity location for a specific load condition (as specified by the examiner), including adding, removing, or shifting mass.</li> <li>• Determines if the computed centre of gravity is within the forward and aft centre-of-gravity limits, and that lateral fuel balance is within limits for takeoff and landing.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates good planning and knowledge of procedures in applying operational factors affecting aeroplane performance.</li> </ul>
<b>Performance Calculation</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of performance and limitations, including:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A thorough knowledge of the adverse effects of exceeding any limitation.</li> <li>• Proficient use of (as appropriate to the aeroplane) performance charts, tables, graphs, or other data relating to items such as:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Accelerate-stop distance.</li> <li>– Accelerate-go distance.</li> <li>– Takeoff performance-all engines, engine(s) inoperative.</li> <li>– Climb performance including segmented climb performance; with all engines operating-with one or more engine(s) inoperative, and with other engine malfunctions as may be appropriate.</li> <li>– Service ceiling-all engines, engine(s) inoperative(s), including drift down, if appropriate.</li> <li>– Cruise performance.</li> <li>– Fuel consumption, range, and endurance.</li> <li>– Descent performance.</li> <li>– Go-around from rejected landings.</li> <li>– Operational factors affecting aeroplane performance.</li> <li>– Other performance data appropriate to the test aeroplane.</li> </ul> </li> <li>• Describing (as appropriate to the aeroplane) the airspeeds used during specific phases of flight.</li> <li>• Describing the effects of meteorological conditions upon performance characteristics and correctly applies these factors to a specific chart, table, graph or other performance data.</li> </ul>
<b>Theoretical Knowledge</b>	
<p><b>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge appropriate to the aeroplane; its systems and components; its normal, abnormal, and emergency procedures; and uses the correct terminology with regard to the following items:</b></p> <p><i>Note: Applicants must exhibit adequate knowledge of the contents of the Pilot's Operating Handbook or AFM with regard to the systems and components listed; the Minimum Equipment List (MEL), if appropriate; and the Operations Specifications, if applicable</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <p>The examiner is expected to question the applicant on a selection from the following list.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landing gear-indicators, brakes, antiskid, tyres, nose-wheel steering, and shock absorbers.</li> <li>• Engine-controls and indications, induction system, carburettor and fuel injection, turbocharging, cooling, fire detection/protection, mounting points, turbine wheels, compressors, and de-icing, anti-icing, and other related components.</li> <li>• Propellers-type, controls, feathering/unfeathering, autofeather, negative torque sensing, synchronising, and synchrophasing.</li> <li>• Fuel system-capacity; drains; pumps; controls; indicators; crossfeeding; transferring; jettison; fuel grade, colour and additives; fuelling and defueling procedures; and substitutions, if applicable.</li> <li>• Oil system-capacity, grade, quantities, and indicators.</li> <li>• Hydraulic system-capacity, pumps, pressure, reservoirs, grade, and regulators.</li> <li>• Electrical system-alternators, generators, battery, circuit breakers and protection devices, controls, indicators, and external and auxiliary power sources and ratings.</li> <li>• Environmental systems heating, cooling, ventilation, oxygen and pressurisation, controls, indicators, and regulating devices.</li> <li>• Avionics and communications-autopilot; flight director; Electronic Flight Indicating Systems (EFIS); Flight Management System(s) (FMS); Radar; Inertial Navigation Systems (INS); Global Positioning System (GPS); VOR, NDB, ILS/MLS, RNAV systems and components; indicating devices; transponder; emergency locator transmitter, TCAS, EGPWS.</li> <li>• Ice protection-anti-ice, de-ice, pitot-static system protection, propeller, windshield, wing and tail surfaces.</li> <li>• Crewmember and passenger equipment-oxygen system, survival gear, emergency exits, evacuation procedures and crew duties, and quick donning oxygen mask for crewmembers and passengers.</li> <li>• Flight controls-ailerons, elevator(s), rudder(s), winglets, control tabs, balance tabs, stabiliser, flaps, spoilers, and leading edge flaps/slats and trim systems.</li> <li>• Pitot-static system with associated instruments and the power source for the flight instruments.</li> </ul>





**PRE-FLIGHT PROCEDURES**

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Inspection of Aeroplane and Equipment</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the following elements:</p> <p><i>NOTE: If a flight engineer is a required crewmember for a particular type aeroplane, the actual visual inspection may be waived. The actual visual inspection may be replaced by using an approved pictorial means that realistically portrays the location and detail of inspection items. On aeroplanes requiring a flight engineer, a candidate must demonstrate adequate knowledge of the flight engineer functions for the safe completion of the flight if the flight engineer becomes ill or incapacitated during a flight.</i></p>	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Required instruments and equipment for day VFR.(night if applicable)</li> <li>• Procedures and limitations for operating the aeroplane with inoperative instruments.</li> <li>• Exhibits adequate knowledge of the pre-flight inspection procedures including:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– The purpose of inspecting the items which must be checked</li> <li>– How to detect possible defects.</li> <li>– The corrective action to take.</li> <li>– Process for obtaining an MEL to include a letter of authorisation.</li> <li>– When a special flight permit would be required.</li> <li>– Procedures for obtaining a special flight permit.</li> </ul> </li> <li>• Exhibits adequate knowledge of the operational status of the aeroplane by locating and explaining the significance and importance of related documents such as:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Airworthiness and registration certificates.</li> <li>– Operating limitations, handbooks, and manuals.</li> <li>– Mass and balance data.</li> <li>– Maintenance requirements, tests, and appropriate records applicable to the proposed flight or operation; and maintenance that may be performed by the pilot</li> </ul> </li> <li>• Uses the checklist to inspect the aeroplane externally and internally.</li> <li>• Verifies the aeroplane is safe for flight by emphasising (as appropriate) the need to look at and explain the purpose of inspecting items such as:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Engine, including controls and indicators.</li> <li>– Fuel quantity, grade, type, contamination safeguards, and servicing procedures.</li> <li>– Oil quantity, grade, and type.</li> <li>– Hydraulic fluid quantity, grade, type, and servicing procedures.</li> <li>– Oxygen quantity, pressures, servicing procedures, and associated systems and equipment for crew and passengers.</li> <li>– Hull, landing gear, float devices, brakes, and steering system.</li> <li>– Tires for condition, inflation, and correct mounting, where applicable.</li> <li>– Fire protection/detection systems for proper operation, servicing, pressures, and discharge indications.</li> <li>– Pneumatic system pressures and servicing.</li> <li>– Ground environmental systems for proper servicing and operation.</li> <li>– (Reserved)</li> <li>– Flight control systems including trim, spoilers, and leading/trailing edge.</li> <li>– Anti-ice, de-ice systems, servicing, and operation.</li> </ul> </li> <li>• Co-ordinates with ground crew and ensures adequate clearance prior to moving any devices such as door, hatches, and flight control surfaces.</li> <li>• Complies with the provisions of the appropriate Operations Specifications, if applicable, as they pertain to the particular aeroplane and operation.</li> <li>• Demonstrates proper operation of all applicable aeroplane systems.</li> <li>• Notes any discrepancies, determines if the aeroplane is airworthy and safe for flight, or takes the proper corrective action.</li> <li>• Checks the general area around the aeroplane for hazards to the safety of the aeroplane and personnel.</li> <li>• Makes a correct passenger and departure briefing</li> <li>• Performs all items up to start procedures by systematically following the check list items.</li> </ul>
<b>Engine starting</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the correct engine start procedures including:</p>	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Use of an auxiliary power unit (APU) or external power source (GPU and/or ASU).</li> <li>• Starting under various atmospheric conditions, normal and abnormal starting limitations, and the proper action required in the event of a malfunction.</li> <li>• Ensuring the ground safety procedures are followed during the before-start, start, and after-start phases.</li> <li>• Ensuring the use of appropriate ground crew personnel during the start procedures.</li> <li>• All items of the start procedures by systematically following the approved briefing/checklist items for the before-start, start, and after-start phases.</li> <li>• Demonstrates sound judgement and operating practices in those instances where specific instructions or briefing/checklist items are not published.</li> <li>• Completes the appropriate briefing/checklist.</li> </ul>





# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 33

01.11.2016

Změna č. 1

### TAKE – OFF AND DEPARTURE PROCEDURES (TAKE-OFF)

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Taxiing</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of safe taxi procedures:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates proficiency by maintaining correct and positive aeroplane control.</li> <li>• Maintains proper spacing on other aeroplane, obstructions, and persons.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exhibits adequate knowledge of safe taxi procedures (as appropriate to the aeroplane including push-back or powerback, as may be applicable).</li> <li>• Accomplishes the applicable briefing/checklist items and performs recommended procedures.</li> <li>• Complies with instructions issued by ATC (or the examiner simulating ATC).</li> <li>• Observes runway hold lines, localizer and glide slope critical areas, beacons, and other surface control markings and lighting.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains constant vigilance and lookout during taxi operation.</li> <li>• Demonstrates correct crew co-ordination (MPA)</li> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Obtains appropriate clearance before crossing/entering active runways.</li> </ul>
<b>Before Take-off</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the pre-take-off procedures and actions:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensures that all systems are within their normal operating range prior to beginning, during the performance of, and at the completion of those checks required by the approved checklist.</li> <li>• Ensures that the aeroplane is correctly configured for take-off</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exhibits adequate knowledge of the pre-takeoff checks by stating the reason for checking the items outlined on the checklist and explaining how to detect possible malfunctions.</li> <li>• Explains, as may be requested by the examiner, any normal or abnormal system-operating characteristic or limitation and the corrective action for a specific malfunction.</li> <li>• Determines the aeroplane's takeoff performance, considering such factors as wind, density altitude, weight, temperature, pressure altitude, and runway condition and length.</li> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Determines if the aeroplane is safe for the proposed flight or requires maintenance.</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Ensures or confirms that passengers, crew etc are correctly secured for take-off.</li> <li>• Obtains appropriate take-off clearance using standard R/T phraseology</li> <li>• Notes any surface conditions, obstructions or other hazards that might hinder a safe takeoff.</li> </ul>
<b>Take-off (General)</b>	
<p>To determine the Applicant exhibits adequate knowledge of normal take-offs and climbs including (as appropriate to the aeroplane) airspeeds, configurations, and emergency/abnormal procedures.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aligns the aeroplane on the runway centreline.</li> <li>• Applies the controls correctly to maintain longitudinal alignment on the centreline of the runway prior to initiating and during the take-off.</li> <li>• Correctly sets take-off power.</li> <li>• Adjusts the controls to attain the desired pitch attitude at the predetermined airspeed to obtain the desired performance.</li> <li>• Maintains the appropriate climb attitude.</li> <li>• Performs or calls for and verifies the accomplishment of gear and flap retractions, power adjustments, and other required pilot related activities at the required airspeeds within the tolerances established in the Pilot's Operating Handbook or AFM.</li> <li>• Adjusts the engine controls as recommended by the approved guidance for the existing conditions.</li> <li>• Achieves the appropriate airspeeds and climb segment airspeeds.</li> <li>• Maintains desired heading.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verifies and correctly applies correction for the existing wind component to the takeoff performance.</li> <li>• Completes required checks prior to starting takeoff to verify the expected engine performance. Performs all required pre-takeoff checks.</li> <li>• Monitors engine controls, settings, and instruments during takeoff to ensure all predetermined parameters are maintained.</li> <li>• Uses the applicable noise abatement and wake turbulence avoidance procedures, as required.</li> <li>• Completes the appropriate briefing and checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correct crew co-ordination as required by type of operation (MPA)</li> <li>• Correctly assesses aeroplane acceleration during take-off.</li> <li>• Correctly assesses take-off and climb hazards particularly those related to obstacles.</li> </ul>



**TAKE – OFF AND DEPARTURE PROCEDURES (TAKE-OFF)**

<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
	<b>Instrument Take-off</b> see Take-off (General)
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of an instrument takeoff with instrument meteorological conditions simulated at or before reaching an altitude of 100 feet (30 meters) AGL:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sets the applicable radios/flight instruments to the desired setting prior to initiating the take-off.</li> <li>• Transitions smoothly and accurately from visual meteorological conditions to actual or simulated instrument meteorological conditions.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accomplishes the appropriate briefing/checklist items to ensure that the aeroplane systems applicable to the instrument take-off are operating properly.</li> <li>• Complies with ATC clearances and instructions issued by ATC (or the examiner simulating ATC).</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Takes into account, prior to beginning the take-off, operational factors which could affect the manoeuvre such as Takeoff Warning Inhibit Systems or other aeroplane characteristics, runway length, surface conditions, wind, wake turbulence, obstructions, and other related factors that could adversely affect safety.</li> </ul>
	<b>Crosswind Take-off</b> see Take-off (General)
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of crosswind take-off and climb techniques: <i>NOTE: If no crosswind condition exists, the use of proper techniques may be orally checked.</i>	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sets correct configuration for cross wind take-off and makes suitable adjustments to airspeed as required.</li> <li>• Applies the controls correctly for the cross wind condition, to maintain longitudinal alignment on the centreline of the runway prior to initiating and during the takeoff.</li> <li>• Transitions smoothly and accurately from the runway, into balanced, climbing flight maintaining the runway centreline.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensures operation of the aircraft within the airframe limitations as determined by the Pilots' Operating Handbook / AFM and Operations Manual, as appropriate</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly assesses the cross wind component</li> </ul>
	<b>Short field Operations</b> see Take-off (General)
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of short-field take-off and initial climb:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sets correct configuration for short field take-off and makes suitable adjustments to airspeed as required.</li> <li>• Taxies into the takeoff position so as to allow maximum utilisation of available take-off area and aligns the aeroplane on the runway centreline.</li> <li>• Rotates at the recommended airspeed, lifts off and accelerates to the recommended obstacle clearance airspeed or VX.</li> <li>• Establishes the pitch attitude for the recommended obstacle clearance airspeed, or VX and maintains that airspeed until the obstacle is cleared, or until the aeroplane is 50 feet (20 meters) above the surface whichever is greater.</li> <li>• After clearing the obstacle, accelerates to and maintains best rate of climb airspeed or Vy, Maintains take-off power to a safe manoeuvring altitude.</li> <li>• Maintains directional control and proper wind-drift correction throughout the take-off and climb.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determines maximum performance, configuration, power and airspeeds in accordance with Operations Manual or AFM.</li> </ul>
	<b>Take-off at Maximum Mass</b> see Take-off (General)
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements of takeoff and climb at maximum take-off mass:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sets correct configuration for maximum mass take-off and makes suitable adjustments to airspeed as required.</li> <li>• Positions and aligns the aeroplane for maximum utilisation of available take-off area.</li> <li>• Establishes the pitch attitude for the recommended obstacle clearance airspeed, or VX and maintains that airspeed until the obstacle is cleared, or until the aeroplane is 50 feet (20 meters) above the surface.</li> <li>• Establishes correct obstacle clearance track during climb.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determines maximum performance, configuration, power and airspeeds in accordance with Operations Manual or AFM.</li> </ul>



**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

**str. 35**  
 01.11.2016  
 Změna č. 1

<b>TAKE-OFF AND DEPARTURE PROCEDURES (AERODROME DEPARTURE)</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>ATC Clearances</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the elements related to ATC clearances and pilot/controller responsibilities to include tower en-route control and clearance</p> <p><i>NOTE: The ATC clearance may be an actual or simulated ATC clearance based upon the flight plan.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sets the appropriate communication and navigation frequencies and transponder codes in compliance with the ATC clearance.</li> </ul>
	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determines that it is possible to comply with ATC clearance</li> <li>• Uses standard phraseology when reading back clearance.</li> </ul>
	<p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Copies correctly, in a timely manner, the ATC clearance as issued.</li> <li>• Interprets correctly the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification, or change.</li> <li>• Reads back correctly, in a timely manner, the ATC clearance in the sequence received.</li> </ul>
<b>IFR/VFR Departures</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of VFR or IFR departure procedures:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes correct use of Instruments, flight director, autopilot, navigation equipment and communication equipment appropriate to the performance of the procedure.</li> <li>• Intercepts, in a timely manner, all courses, radials, and bearings (QDM/QDR's) appropriate to the procedure, route, ATC clearance, or as directed by the examiner.</li> <li>• Maintains the appropriate airspeed, altitude, headings.</li> </ul>
	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses the current and appropriate navigation publications for the proposed flight.</li> <li>• Performs the aeroplane briefing/checklist items appropriate to the departure.</li> <li>• Establishes communications with ATC, using proper phraseology.</li> <li>• Complies, in a timely manner, with all ATC clearances, instructions, and restrictions.</li> <li>• Exhibits adequate knowledge of two-way communications failure procedures.</li> <li>• Adheres to airspeed restrictions and adjustments required by regulations, ATC, the Pilot's Operating Handbook, the AFM, and the examiner.</li> <li>• Complies with the provisions of the climb profile, SID, and other departure procedures, as appropriate.</li> </ul>
	<p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interprets correctly the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification, or change.</li> <li>• Demonstrates terrain awareness, orientation, division of attention, and proper planning.</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Liaises with other crewmembers for correct operation of the aircraft systems during departure. (MPA)</li> <li>• Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning.</li> <li>• In VMC, demonstrates adequate lookout and traffic avoidance.</li> </ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 36

01.11.2016

Změna č. 1

### GENERAL HANDLING OR MANOEUVRES

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Normal Operation of All Systems</b>	
To determine that the applicant possesses adequate knowledge of the normal and abnormal procedures of the systems, subsystems, and devices relative to the aeroplane type (as may be determined by the examiner)	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates the proper use of the aeroplane systems, subsystems, and devices (as may be determined by the examiner) appropriate to the aeroplane.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes the appropriate checklist</li> <li>• Follow correct procedures for controlling the aircraft with or without automatic flight control systems, in accordance with the Aircraft / Systems Manual and Operations manual, as appropriate</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaise with other crewmembers for correct operation of the aircraft systems.</li> </ul>
<b>Aeroplane control (General)</b>	
To determine that the Applicant exhibits safe control of the aeroplane throughout the flight and any manoeuvres required by the examiner: <i>Note: Where Part- FCL requires Instrument flight to be demonstrated, Simulated IMC conditions must be generated by a means acceptable to the National Authority and the Examiner. This method is to be agreed with the applicant, before flight.</i>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <p>Exhibits safe control of the aeroplane by observing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Magnitude of control input</li> <li>• Smoothness of control, within the limitations of the airframe and control systems.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates correct use of cockpit check lists</li> <li>• Demonstrates management and monitoring of engine(s) and other aeroplane systems.</li> <li>• Follows correct procedures for controlling the aircraft with automatic flight control systems, in accordance with the Pilots' Operating Handbook / AFM and Operations manual, as appropriate.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates correct use of cockpit check lists</li> <li>• Demonstrates management and monitoring of engine(s) and other aeroplane systems.</li> <li>• Follows correct procedures for controlling the aircraft with automatic flight control systems, in accordance with the Pilots' Operating Handbook / AFM and Operations manual, as appropriate.</li> </ul>
<b>Turns (General)</b>	
To determine that the Applicant exhibits safe control of the aeroplane by reference to visual attitudes (and by instruments where appropriate to the flight) and is able to;	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transition to the turning attitude, using proper instrument crosschecks and co-ordinated control application.</li> <li>• Turn onto specific visual references and headings by visual references (and solely by reference to instruments where appropriate to the flight).</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Follow correct procedures for the controlling the aircraft with/without automatic flight control systems, in accordance with the Aircraft / Systems Manual and Operations manual, as appropriate</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintain adequate lookout, before, during and after turning by visual references.</li> <li>• Demonstrate orientation throughout the manoeuvre</li> <li>• Liaise with other crew members for lookout (MPA)</li> <li>• Follow appropriate SOP for the confirmation of intended heading (MPA).</li> </ul>
<b>Medium Turns (30° bank) see Aeroplane Control (General) and Turns (General)</b>	
To determine that the applicant exhibits safe control of the aircraft during level, constant airspeed, medium (30° bank) turns and;	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes the configuration specified by the examiner.</li> <li>• Maintains the assigned altitude and airspeed throughout the turn</li> </ul>
<b>Steep Turns (45° bank or More) see Aeroplane Control (General) and Turns (General)</b>	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of steep turns (if applicable to the aeroplane) and the factors associated with performance, wing loading, angle of bank, stall speed, pitch, power requirements, and over-banking tendencies:	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selects a safe height as recommended by the manufacturer, training syllabus, or other training directive, or as agreed with the Examiner.</li> <li>• Establishes the recommended entry airspeed, in straight and level flight.</li> <li>• Rolls into a co-ordinated turn of 360° with a bank angle of not less than 45°. Maintains the bank angle in a stable, balanced turn.</li> <li>• Applies smooth co-ordinated pitch, bank, and power adjustments to maintain the specified altitude, attitude and airspeed.</li> <li>• Avoids any indication of an approaching stall, abnormal flight attitude, or exceeding any structural or operating limitation during any part of the manoeuvre.</li> <li>• Rolls out of the turn, stabilises the aeroplane in straight-and level flight or, at the discretion of the examiner, reverses the direction of turn and repeats the manoeuvre in the opposite direction.</li> <li>• Recovers accurately onto the desired heading and at the desired airspeed for straight and level flight.</li> </ul>



<b>GENERAL HANDLING OR MANOEUVRES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Aeroplane Specific Handling Including Critical Mach No., Buffet and Tuck Under.</b> see Aeroplane Control (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of, and recognises, the elements related to Tuck under and Mach buffets, after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll):</p> <p><i>Note: an aeroplane may not be used for this exercise.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes the recommended configuration and airspeed/Mach, and maintain that airspeed/Mach</li> <li>• Uses proper technique to enter into, operate within, and recover from, specific flight situations.</li> </ul>
<b>Straight and level flight at constant speed and with speed changes</b> see Aeroplane Control (General)	
<p>Objective. To determine that the Applicant exhibits safe control of the aircraft, by reference to visual attitudes (and by instruments where appropriate) in balanced, straight and level flight:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains altitude, heading and balance, by visual references (and solely by reference to instruments, if applicable to flight) using correct instrument confirmation, and co-ordinated control application.</li> <li>• Maintains altitude, heading and balance, whilst accelerating / decelerating to specific speeds, as determined by the Aircraft Flight, Operations or Training manual, or as specified by the Examiner.</li> <li>• Maintains altitude, heading and balance, at different airspeeds, power settings and configurations as determined by the Aircraft Flight / Operations or Training manuals or as specified by the Examiner.</li> </ul>
<b>Climbs (General)</b> see Aeroplane Control (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to climbing at different speeds and configurations, by visual references (and solely by reference to instruments, if applicable to flight) throughout all operational levels of the aeroplane:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transitions to the climb power setting and pitch attitude, on an assigned heading, using proper instrument crosschecks and interpretation, and co-ordinated control application.</li> <li>• Demonstrates climbing at correct airspeed, to specific altitudes / levels, in straight flight, and whilst turning onto specific headings.</li> <li>• Levels off at the assigned altitude or level and establishes straight and level cruise.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Applies correct altimeter setting procedures as appropriate to the level change required.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses correct RT phraseology for level change requests and instructions from ATC</li> <li>• Follows appropriate procedure for the confirmation of intended level (MPA)</li> </ul>
<b>Climbing at Vy</b> see Aeroplane Control (General) and Climbs (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the performance elements relevant to climbing the best rate of climb in accordance with the Pilots' Operating Handbook / AFM:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes best rate of climb speed and configuration, specified in the Pilots' Operating Handbook / AFM.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates knowledge of climb performance and procedures</li> </ul>
<b>Climbing at Vx</b> see Aeroplane Control (General) and Climbs (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the performance elements relevant to climbing at the best angle of climb (obstacle clearance climb) in accordance with the Pilots' Operating Handbook / AFM:</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes best angle of climb speed and configuration, specified in the Pilots' Operating Handbook / AFM.</li> <li>• Turns onto specified headings whilst preserving the best angle of climb.</li> <li>• Transitions to climbing flight at best rate or other configuration, as determined by the examiner.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates knowledge of obstacle clearance climb requirements</li> </ul>
<b>Flight at Critically High Airspeed</b> see Aeroplane Control (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to critically high airspeeds.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recognises the critical high airspeed.</li> <li>• Establishes the recommended configuration and airspeed, and maintains that airspeed</li> <li>• Controls aeroplane smoothly within aeroplane limitations.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Follows the appropriate action in accordance with the flight manual</li> </ul>





# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 38  
01.11.2016  
Změna č. 1

<b>GENERAL HANDLING OR MANOEUVRES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Flight at Critically Low Airspeed</b> see Aeroplane Control (General)	
Objective. To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to critically low airspeed.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recognises the critical low airspeed.</li> <li>Establishes the recommended configuration and airspeed, and maintains that airspeed and desired heading</li> <li>Controls aeroplane smoothly within aeroplane limitations.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Follows the appropriate action in accordance with the flight manual</li> </ul>
<b>Stalling General</b> see Aeroplane Control (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the factors which influence stall characteristics, including the use of various drag configurations, power settings, pitch attitudes, mass, and bank angles. Also, exhibits adequate knowledge of the proper procedure for resuming normal flight:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Slowly establishes the pitch attitude (using trim or elevator/stabiliser), bank angle, and power setting that will induce stall at the desired target airspeed. Trim must not be used at less than 1.3 of <math>V_s</math></li> <li>Recognizes and announces the first indication of a stall appropriate to the specific aeroplane design and initiates recovery as directed by the examiner.</li> <li>Recovers to a reference airspeed, altitude and heading, allowing only the acceptable altitude or airspeed loss, and heading deviation using manufacturers recommended technique.</li> <li>Demonstrates smooth, positive control during entry, approach to a stall, and recovery.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selects an entry altitude in accordance with safety requirements. When accomplished in an FTD or flight simulator, the entry altitude may be at low, intermediate, or high altitude as appropriate for the aeroplane and the configuration, at the discretion of the examiner</li> <li>Completes appropriate before stalling checklist.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ensures the aeroplane is in a safe area and clear of hazards prior to accomplishing an approach to a stall.</li> </ul>
<b>Full Stall &amp; Recovery in the Clean Configuration</b> see Aeroplane Control (General) and Stalling (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the full stall and recovery with entry from level flight with gear and flaps retracted:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maintains level flight and desired heading on entry.</li> <li>Recovers at the first sign of the full stall or as directed by examiner.</li> </ul>
<b>Approach to Stall &amp; Recovery in Different Configurations</b> see Aeroplane Control (General) and Stalling (General)	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to manoeuvring during slow flight and approaching a stall in various configurations:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Configures the aeroplane as required by the examiner, from level flight, or descending as if on an approach path.</li> <li>Recovers at the first indication of an impending stall as appropriate to aeroplane design, and initiates recovery or as directed by the examiner.</li> <li>Retracts gear and flaps as appropriate.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selects an entry altitude in accordance with AFM or POH.</li> <li>Completes the appropriate briefing/checklist including go-around or after take-off checks.</li> </ul>
<b>Descent With and Without Power</b> see Aeroplane Control (General)	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to visual attitude/instrument flying during straight, constant airspeed and constant rate descents:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Establishes the descent configuration</li> <li>Transitions to the descent pitch attitude and power setting on an assigned heading using proper instrument crosscheck and interpretation, and co-ordinated control application.</li> <li>Level off at the assigned altitude with correct co-ordination of power, attitude and balance.</li> <li>Achieves straight and level flight at the assigned altitude, at the correct speed, heading and in trim.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Apply correct changes to altimeter settings as appropriate to the level change required.</li> <li>Use correct RT phraseology for level change requests and instructions from ATC.</li> </ul>
<b>Recovery from Unusual Attitudes (visual and instrument flying)</b> see Aeroplane Control (General)	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to attitude flying during recovery from unusual attitudes. <i>Note: includes recovery from spiral dive.</i>	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recovers promptly to a stabilised level flight attitude using smooth, co-ordinated control application in the correct sequence using visual attitude flying or instruments as required.</li> <li>Avoids exceeding airframe limitations.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning.</li> <li>Recognises unusual flight attitudes.</li> </ul>



**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

**str. 39**  
01.11.2016  
Změna č. 1

**GENERAL HANDLING OR MANOEUVRES**

<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
	<b>Limited Panel Instrument Flying</b> see Aeroplane Control (General)
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to attitude instrument flying with limited panel during straight-and-level flight, straight, constant airspeed climbs, straight constant airspeed descents, turns to headings and unusual attitudes solely by reference to the basic flight instruments to simulate a system failure, a failure of the vacuum- and gyro-powered instruments (e.g. the attitude and heading indicators ) using proper instrument crosscheck and interpretation, and co-ordinated control application.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Does not exceed airframe limitations.</li><li>• Turns using no more than rate 1.</li><li>• When making small heading corrections with the magnetic compass — as when tracking a VOR radial or localizer — use timed turns</li><li>• Does not chase instrument indications or is not overcontrolling</li><li>• Maintains a proper instrument scan.</li><li>• Maintains heading altitude and airspeed within the prescribed limits</li></ul> <b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Turns on the pitot heat well before flying in cloud or visible precipitation no matter what the temperature.</li><li>• Opens a dedicated alternate source of static air for the aeroplane's pitot-static instruments.</li><li>• Completes the appropriate checklist.</li><li>• Use correct R/T procedures with ATC.</li></ul> <b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning.</li></ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 40

01.11.2016

Změna č. 1

### EN-ROUTE PROCEDURES

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Flight Planning</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of flight planning by planning a VFR navigation flight as assigned by the examiner. The flight shall be planned using latest forecast/actual weather.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plots a course for the intended route of flight.</li> <li>• Identifies airspace, obstructions, and terrain features.</li> <li>• Selects easily identifiable en route checkpoints.</li> <li>• Selects the most favourable altitudes.</li> <li>• Computes headings, flight time, and fuel requirements.</li> <li>• Selects appropriate navigation systems/facilities and communication frequencies.</li> <li>• Confirms availability of alternate aerodromes.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses appropriate current aeronautical charts.</li> <li>• Extracts and records pertinent information from NOTAM'S, the Aerodrome/Facility Directory, and other flight publications.</li> <li>• Completes a navigation log and files a VFR flight plan.</li> </ul>
<b>VFR Navigation (Dead reckoning, Map reading and Orientation.)</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related VFR navigation.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Follows the pre-planned track solely by reference to landmarks.</li> <li>• Identifies landmarks by relating surface features to chart symbols.</li> <li>• Navigates by means of pre-computed headings, groundspeeds, and elapsed time.</li> <li>• Verifies the aeroplane's position in relation to the flight-planned route.</li> <li>• Correctly assesses track error and makes suitable adjustments to heading.</li> <li>• Arrives at the en route checkpoints and destination at the revised ETA.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corrects for and records the differences between pre-flight fuel, groundspeed, and heading and time calculations and those determined en route.</li> <li>• Completes all appropriate checklists.</li> <li>• Uses correct altimetry procedures.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning</li> <li>• Maintains adequate lookout for other air traffic.</li> </ul>
<b>Navigation Systems &amp; Radar Services</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to navigation systems and radar services.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locates the aeroplane's position using radials, bearing (QDM/QDR's), DME range or co-ordinates, as appropriate.</li> <li>• Intercepts and tracks a given radial or bearing (QDM/QDR), if appropriate.</li> <li>• Recognises and describes the indication of station passage, if appropriate.</li> <li>• Recognises signal loss and takes appropriate action.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selects, identifies and checks the appropriate navigation system/facility.</li> <li>• Uses proper communication procedures when utilising ATC radar services</li> <li>• Completes all appropriate checklists</li> <li>• Uses the appropriate level of service for phase of flight.</li> </ul>
<b>Lookout &amp; Collision Avoidance</b>	
To determine that the applicant exhibits collision avoidance by adequate lookout. In IMC makes suitable use of radar services or other sources of traffic information to avoid collision.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses proper visual scanning technique.</li> <li>• Understands relationship between poor visual scanning habits and increased collision risk.</li> <li>• Uses TCAS or other collision avoidance equipment if fitted.</li> <li>• Takes appropriate avoiding action if required.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly divides attention inside and outside the cockpit.</li> <li>• Correctly shares lookout and collision avoidance task with other crew members</li> <li>• Uses correct R/T procedure for collision avoidance.</li> <li>• Uses correct TCAS procedure where appropriate.</li> <li>• Requests correct level of radar service appropriate to flight conditions.</li> <li>• Avoids situations that involve the greatest collision risk.</li> </ul>





# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 41  
01.11.2016  
Změna č. 1

EN-ROUTE PROCEDURES	
Examiner	Requirements for Applicant
<b>Maintenance of Altitude, Heading &amp; Speed</b>	
To determine that the applicant is able to fly accurately while carrying out other activities such as navigation.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains straight-and-level flight by visual attitude flying (or solely by reference to instruments in IMC) using proper instrument crosscheck and interpretation, and co-ordinated control application.</li> <li>• Maintains the applicable airspeed, headings and altitude.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes checklist items.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates correct crew co-ordination.</li> </ul>
<b>Altimeter Setting</b>	
To determine that the applicant applies correct altimeter setting procedures:	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Applies correct altimeter sub scale settings for each stage of flight</li> <li>• Carries out altimeter checks and altitude call-out in accordance with Operations Manual.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates correct crew co-ordination as required by type of operation (MPA)</li> </ul>
<b>Timing &amp; Revision of ETA's</b>	
<p>To determine that the applicant correctly assesses and adjusts timing (ETA)</p> <p><i>Note: also see VFR Navigation</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensures arrival at navigation point at ETA <math>\pm</math> 3 minutes.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitors flight progress and uses flight plan to give estimated time of arrival (ETA) at navigation points.</li> <li>• Revises ETA when appropriate</li> </ul>
<b>Monitoring of Flight Progress, Flight Log, Fuel Usage, Instrument Monitoring</b>	
To determine that the applicant can maintain good cockpit management, monitor the flight and keep suitable records.	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains a flight log of Clearances, position fixes, times, ETAs, fuel states, and information as required by Operating Procedures, such that the flight may be reconstructed from the log after landing.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manages cockpit duties in an efficient manner.</li> <li>• Ensures correct division of crew duties.(MPA)</li> <li>• Monitors fuel usage.</li> <li>• Monitors aircraft systems and instruments.</li> </ul>
<b>Observation of Weather Conditions</b>	
To determine that the applicant is able to assess weather conditions, decide whether flight may continue in accordance with VFR, or plan and execute alternative action.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exhibits adequate knowledge of the elements of observation of weather conditions and obtaining preflight weather briefings and in-flight weather information.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Complies with Operations Manual or aircraft manual weather limitations.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exhibits adequate assessment when VFR flight is proposed and sky conditions or visibilities are present, or forecast, that would make flight under VFR doubtful.</li> <li>• Exhibits adequate assessment of winds aloft.</li> <li>• Exhibits adequate assessment of current and reported weather conditions.</li> <li>• Makes satisfactory GO/NO GO or in-flight decisions based on correct assessment of weather conditions.</li> <li>• Plans and correctly executes weather avoidance when necessary in-flight.</li> </ul>
<b>Diversion to Alternate Destination/Aerodrome</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of planning and executing a diversion from pre-planned track to an alternative destination/aerodrome</p> <p><i>Note: Diversion to a new destination is normally initiated by the examiner</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains the applicable airspeed, headings and altitude</li> <li>• Exhibits adequate navigational skill to reach destination within time limit.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> <li>• Obtains appropriate ATC service.</li> <li>• Completes flight log.</li> <li>• Complies with Operations Manual procedures.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selects an appropriate alternate aerodrome if necessary.</li> <li>• Plans a suitable route to the new destination.</li> <li>• Diverts promptly toward the new destination</li> <li>• Makes an accurate estimate of heading, groundspeed, arrival time, and fuel consumption to the alternate aerodrome/destination</li> </ul>



**EN-ROUTE PROCEDURES**

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Intercepting &amp; Tracking Radio Navigation Aids (VOR, NDB, DME)</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the use of Radio Navigation aids, and is able to intercept and maintain specified bearings or radials or tracks.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intercepts and tracks a specific bearing/radial (QDM/QDR) to or from the NDB facility, using appropriate interception procedures.</li> <li>• Intercepts and tracks a specific DME arc if required, using appropriate interception procedures.</li> <li>• Maintains, while intercepting and tracking, the applicable airspeed, headings and altitude.</li> <li>• Applies proper correction for wind to maintain track.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly tunes and identifies the facility.</li> <li>• Correctly sets cockpit displays (HSI, RMI etc.)</li> <li>• Correctly monitors the facility for failure (failure flags, coding etc as appropriate)</li> <li>• Recognises facility failure, and, when required, reports the failure to ATC.</li> <li>• Determines accurately the relative bearing (QDM/QDR) of the VOR/ NDB facility.</li> <li>• Determines the aircraft position relative to the facility.</li> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly utilises crew to operate equipment and identify navigational aids (MPA).</li> </ul>
<b>Ice Protection Procedures</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to ice protection equipment and procedures.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspects all surfaces of the aeroplane with emphasis on ice.</li> <li>• Clears all surfaces of ice before flight</li> <li>• Operates anti/de-icing equipment correctly.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxies and accomplishes the before takeoff check adhering to good operating practice for flight into icing conditions.</li> <li>• Performs takeoff and climb, cruise, descent and landing with emphasis on correct procedures in icing conditions.</li> <li>• Completes all appropriate briefing/checklists.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitors ice accretion during flight.</li> <li>• Plans and executes ice avoidance if necessary.</li> <li>• Demonstrates correct crew co-ordination as required by type of operation.</li> </ul>
<b>ATC Liaison – Compliance, RT Procedures – Airmanship (applies to all phases of flight)</b>	
<p>To determine that the applicant uses correct R/T procedures, complies with ATC instructions and conducts the flight efficiently and safely.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operates radio equipment correctly.</li> <li>• Operates transponder correctly.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses ICAO R/T phraseology.</li> <li>• Speaks clearly on R/T.</li> <li>• Reads back clearances correctly.</li> <li>• Complies with ATC clearances or instructions.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manages flight safely with due regard to weather, other traffic and procedures – <i>see description of Airmanship on page****</i></li> </ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 43

01.11.2016

Změna č. 1

### ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Abnormal and Emergency Procedures (General)</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the abnormal/emergency procedures (as may be determined by the examiner) relating to the particular aeroplane type.</p> <p><i>Notes:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Examiner selects suitable malfunctions in accordance with the FCL test schedule and aeroplane type.</li> <li>• It is <u>strictly forbidden</u> to disengage circuit breakers to simulate <u>any</u> kind of system failure(s) /malfunctions(s) in the aeroplane.</li> <li>• Depending on the aeroplane used these items may be checked by other means i.e. oral or by 'touch-drills' if required for safety</li> <li>• While simulating engine failure on a multi engine aeroplane, the examiner or the safety pilot must be able to cope with a real failure on an other engine.</li> <li>• The examiner or the safety pilot must also know the alarm inhibitions and the inefficacy of a continuous alarm due to any failure simulation.</li> </ul>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains control of aeroplane</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates the proper procedure for any emergency/abnormal situation (as determined by the examiner) in the appropriate approved AFM.</li> <li>• Completes the appropriate abnormal/emergency checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Shows correct fault diagnosis</li> <li>• Confirms fault diagnosis (with other crew members in MPA)</li> <li>• Reviews causal factors (with other crew members in MPA)</li> <li>• Identifies alternative courses of action</li> <li>• Involves other crew members in option analysis (MPA)</li> <li>• Considers and shares the risks of alternative courses of action</li> <li>• Confirms intended plan of action (with other crew members in MPA)</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Maintains adequate lookout, before, during and after execution of any manoeuvre by visual references.</li> <li>• Alerts ATC if necessary and obtains appropriate level of service</li> </ul>
<b>Rejected Take-off</b> <span style="float: right;"><b>see Abnormal and Emergency Procedures (General)</b></span>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the technique and procedure for accomplishing a rejected takeoff after engine/system(s) failure/warnings, including related safety factors.</p> <p><i>Note: if no FTD available a rejected take-off reasonable speed must be determined (e.g. 50% of VMCA) –giving due consideration to aeroplane characteristics, runway length, surface conditions, wind direction, brake heat energy, and any other factors that might adversely affect safety.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abandons the takeoff if any major problem or failure occurs at a point during the takeoff where the abort procedure can be initiated and the aeroplane can be safely stopped on the remaining runway/stop way.</li> <li>• Uses spoilers, propeller reverse, thrust reverse, wheel brakes, and other drag/braking devices, as appropriate, maintaining positive control in such a manner as to bring the aeroplane to a safe stop.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accomplishes the appropriate engine failure or other procedures and/or briefing/checklists as set forth in the Pilot's Operating Handbook or AFM.</li> <li>• Completes the appropriate briefing/checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Takes into account, prior to beginning the takeoff, operational factors, which could affect the manoeuvre such as Takeoff Warning Inhibit Systems or other aeroplane characteristics, runway length, surface conditions, wind, obstructions, and other related factors that could affect takeoff performance and could adversely affect safety.</li> <li>• Identifies critical situation and makes timely decision to abandon take-off.</li> <li>• Informs ATC when practicable.</li> </ul>



**ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES**

Examiner	Requirements for Applicant
<p><b>Simulated Engine Failure Between <math>V_1</math> &amp; <math>V_2</math> (ME Aeroplanes Simulator Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)</p>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the procedures used during engine failure on takeoff, the appropriate reference airspeeds, and the specific pilot actions required.</p> <p><b>SIMULATOR ONLY:</b>            On a multi-engine aeroplane with published <math>V_1</math>, <math>V_R</math>, and/or <math>V_2</math> speeds (performance Class A), the failure of the most critical engine should be simulated at a point:            After <math>V_1</math> and prior to <math>V_2</math>, or            As close as possible after <math>V_1</math> when <math>V_1</math> and <math>V_2</math> or <math>V_1</math> and <math>V_R</math> are identical.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains the aeroplane alignment with the heading appropriate for climb performance and terrain clearance when engine failure occurs.</li> <li>• Adjusts the engine controls as recommended by the approved guidance for the existing conditions.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes required checks prior to starting takeoff to verify the expected engine performance.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Takes into account, prior to beginning the takeoff, operational factors which could affect the manoeuvre such as Takeoff Warning Inhibit Systems or other aeroplane characteristics, runway length, surface conditions, wind, wake turbulence, obstructions, and other related factors that could adversely affect safety.</li> <li>• Identifies critical situation and makes timely decision to continue take-off.</li> </ul>
<p><b>Simulated Engine Failure After Take-off, (SE Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)</p>	
<p>To determine that the candidate exhibits knowledge of the elements related to engine failure after take-off.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains control following engine failure</li> <li>• Establishes the recommended glide airspeed.</li> <li>• Trims the aeroplane, and maintains control.</li> <li>• Simulates feathering the propeller if applicable.</li> <li>• Flies a suitable approach to chosen landing area such that a safe landing would not be in doubt.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carries out the recommended emergency procedure.</li> <li>• Follows the checklist to verify procedures for securing the engine.</li> <li>• Demonstrates engine restart in accordance with recommended procedures if appropriate</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recognises engine failure.</li> <li>• Attempts to determine the reason for the engine malfunction, if appropriate.</li> <li>• Selects a suitable landing area, noting any surface conditions, obstructions or other hazards that might hinder a safe landing.</li> </ul>
<p><b>Simulated Engine Failure After Take-off, ME Aeroplane Only</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)</p>	
<p>To determine that the candidate exhibits knowledge of the elements related to engine failure after take-off.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains control following engine failure.</li> <li>• Reduces drag, and verifies the inoperative engine.</li> <li>• Secures the inoperative engine, if appropriate.</li> <li>• Simulates feathering the propeller of the inoperative engine, if appropriate.</li> <li>• Establishes VYSE; if obstructions are present, establishes V XSE or VMC +10, whichever is greater, until obstructions are cleared, then transitions to VYSE..</li> <li>• Banks toward the operating engine up to 5° as required for best performance, trims the aeroplane and maintains control.</li> <li>• Monitors the operating engine and makes adjustments as necessary.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carries out the recommended emergency procedure.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recognises engine failure promptly, and correctly identifies inoperative engine.</li> <li>• Assesses the aeroplane's performance capabilities and makes suitable decision to continue climb, return to aerodrome or prepare for a forced landing.</li> </ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 45

01.11.2016

Změna č. 1

ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	
Examiner	Requirements for Applicant
<b>Simulated Engine Failure, Shutdown and Restart at Safe Height (ME Aeroplanes Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the flight characteristics and controllability associated with manoeuvring with engine(s) inoperative. To determine that the applicant can demonstrate an engine restart in flight.</p> <p><i>Note: These procedures must be initiated at a safe height</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains positive aeroplane control to maintain co-ordinated flight, and properly trims for that condition.</li> <li>• Sets engine controls, reduces drag as necessary</li> <li>• Maintains the operating engine(s) within acceptable operating limits.</li> <li>• Maintains desired altitude when a constant altitude is specified and is within the capability of the aeroplane.</li> <li>• Maintains the desired airspeed and heading.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Follows the prescribed aeroplane checklist, and verifies the procedures for securing the inoperative engine(s).</li> <li>• Demonstrates proper engine restart procedures in accordance with approved procedure/checklist or the manufacturer's recommended procedures and pertinent checklist items.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly identifies and verifies the inoperative engine(s) after the failure</li> <li>• Determines the cause for the engine(s) failure and if a restart is a viable option.</li> </ul>
<b>Simulated Engine Failure During Approach (ME Aeroplanes Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to an approach and landing with an inoperative engine.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains crosswind correction and directional control throughout the approach and landing.</li> <li>• Sets the engine controls, reduces drag, and identifies and verifies the inoperative engine after simulated engine failure.</li> <li>• Simulates feathering the propeller of the inoperative engine, if appropriate.</li> <li>• Establishes the recommended best engine inoperative approach landing configuration, and airspeed.</li> <li>• Monitors the operating engine and makes adjustments as necessary.</li> <li>• Maintains a stabilised approach and the recommended approach airspeed until landing is assured.</li> <li>• Makes smooth, timely, and correct control application during the round out and touchdown.</li> <li>• Touches down smoothly at the predetermined zone, with no drift, and with the aeroplane's longitudinal axis aligned with and over the runway centreline.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carries out the recommended emergency procedure.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recognises engine failure promptly, and correctly identifies inoperative engine.</li> <li>• Considers the wind conditions, landing surface, and obstructions, and selects the most suitable touchdown point.</li> </ul>
<b>Asymmetric Approach (ME Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to a published instrument approach with one engine inoperative (by reference to instruments).</p> <p><i>Note: see 'Instrument Approach Procedures' for assessment of instrument procedures and apply the additional criteria for asymmetric approaches.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes and maintains the recommended flight attitude and configuration for the best performance for all manoeuvring necessary for the instrument approach procedure.</li> <li>• Maintains a stabilised approach and the recommended approach airspeed until landing is assured.</li> <li>• Monitors the operating engine(s) and makes adjustments as necessary.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Complies with the published approach procedure.</li> <li>• Applies additional allowance to approach minima as required for asymmetric condition.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Displays efficient cockpit management procedures throughout the approach.</li> </ul>





**ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES**

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Go-around with Engine(s) (Simulated) Inoperative (ME Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of a go-around procedure with one engine simulated inoperative, including the conditions that dictate a rejected landing, the importance of a timely decision, the recommended airspeeds.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Applies the appropriate power setting for the flight condition and establishes a pitch attitude necessary to obtain the desired performance.</li> <li>• Establishes a positive rate of climb and climb at the appropriate airspeed to the correct acceleration altitude.</li> <li>• Retracts the wing flaps/drag devices and landing gear, if appropriate, in the correct sequence.</li> <li>• Trims the aeroplane as necessary, and maintains the proper ground track and altitudes during the rejected landing procedure.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accomplishes the appropriate briefing/checklist items in a timely manner in accordance with approved procedures.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes a timely decision to reject the landing for actual or simulated circumstances and makes appropriate notification when safety-of-flight is not an issue.</li> </ul>
<b>Landing with Engine(s) (Simulated) Inoperative (ME Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the flight characteristics and controllability associated with manoeuvring to a landing with (a) engine(s) inoperative (or simulated inoperative) including the controllability factors associated with manoeuvring, and the applicable emergency procedures.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes the approach and landing configuration appropriate for the runway and meteorological conditions; and adjusts the engine controls as required.</li> <li>• Maintains a stabilised approach and the desired airspeed</li> <li>• Maintains the operating engine(s) within acceptable operating limits</li> <li>• Accomplishes a smooth, positively controlled transition from final approach to touchdown.</li> <li>• Uses spoilers, propeller reverse, thrust reversers, wheel brakes, and other drag/braking devices, as appropriate, in such a manner to bring the aeroplane to a safe stop after landing.</li> <li>• Maintains positive directional control and crosswind corrections during the after-landing roll.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes the applicable before landing checklist.</li> <li>• Completes the applicable after-landing briefing/checklist items in a timely manner, after clearing the runway, and as recommended by the manufacturer.</li> </ul>
<b>Emergency &amp; Survival Equipment</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to emergency equipment and survival gear appropriate to the aeroplane provided for the flight test.</p> <p><i>Note: Examiner questions applicant on location and use of emergency equipment.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Location in the aeroplane.</li> <li>• Method of operation or use.</li> <li>• Servicing requirements.</li> <li>• Method of safe storage.</li> <li>• Equipment and survival gear appropriate for operation in various climates and topographical environments</li> </ul>
<b>Simulated Forced Landing (SE Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the flight characteristics, approach and forced (emergency) landing procedures, and related procedures to use in the event of an engine failure (as appropriate to the aeroplane).</p> <p><i>NOTE: No simulated engine failure shall be given by the examiner in an aeroplane when an actual touchdown could not be safely completed should it become necessary.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains positive control throughout the manoeuvre.</li> <li>• Establishes and maintains the recommended best glide airspeed and configuration during a simulated engine failure.</li> <li>• Establishes a proper flight circuit to the selected aerodrome or landing area</li> <li>• Uses configuration devices such as landing gear and flaps in a manner recommended by the manufacturer and/or approved.</li> <li>• Flies a suitable approach to chosen landing area such that a safe landing would not be in doubt.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Follows the emergency checklist items appropriate to the aeroplane</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selects a suitable aerodrome or landing area, which is within the performance capability of the aeroplane.</li> <li>• Takes into account altitude, wind, terrain, obstructions, and other pertinent operational factors.</li> <li>• Determines the cause for the simulated engine failure (if altitude permits) and if a restart is a viable option.</li> </ul>





**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

str. 47

01.11.2016

Změna č. 1

<b>ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Simulated Precautionary Landing (With Power) – (SE Aeroplane Only)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to lost procedures and precautionary forced landing with power.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains the appropriate heading, and if necessary, climbs.</li> <li>• Establishes a proper flight circuit to the selected aerodrome or landing area.</li> <li>• Flies a suitable approach to chosen landing area such that a safe landing would not be in doubt.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selects the best course of action when given a lost situation.</li> <li>• Attempts to identify nearest prominent landmark(s).</li> <li>• Uses available navigation aids and/or contacts an appropriate facility for assistance.</li> <li>• Plans a precautionary landing if deteriorating weather and/or fuel exhaustion is impending.</li> <li>• Selects a suitable aerodrome or landing area, which is within the performance capability of the aeroplane.</li> </ul>
<b>Fire Drills</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
To determine that the applicant possesses adequate knowledge of the emergency procedures (as may be determined by the examiner) relating to the particular aeroplane type.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exhibits adequate knowledge of fire detection and extinguishing systems.</li> <li>• Performs all actions required by the fire drills.</li> <li>• Maintains aeroplane control.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates proper procedures in accordance with approved procedure/briefing/checklist or the manufacturer's recommended procedures</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifies source of smoke/fire in a timely manner.</li> <li>• Takes care of passenger/crew safety.</li> <li>• Initiates emergency descent/diversion if appropriate.</li> </ul>
<b>Wind shear During Take-off &amp; Landing</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of wind shear at take-off/landing.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates sound judgement and knowledge of the aeroplane manoeuvring capabilities throughout the procedure.</li> <li>• Adjusts aeroplane configuration and speeds as appropriate.</li> <li>• Maintains smooth and positive control within aeroplane limitations.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Performs all procedures required for wind shear at take-off/landing and aeroplane control in a smooth, positive, and timely manner.</li> </ul>
<b>Simulated Cabin Pressure Failure/Emergency Descent</b> See Abnormal and Emergency Procedures (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge (simulated) cabin pressure failure/emergency descent.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates sound judgement and knowledge of the aeroplane manoeuvring capabilities throughout the procedure.</li> <li>• Performs emergency descent in a smooth, positive, and timely manner without exceeding limitations.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates proper procedures in accordance with approved procedure/briefing/checklist or the manufacturer's recommended procedures and pertinent briefing/checklist items.</li> </ul>
<b>Incapacitation of Flight Crew Member (only for MPA)</b> see Abnormal and Emergency Procedures (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of incapacitation of flight crewmember.	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains aeroplane control in a smooth, positive, and timely manner.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Performs all procedures for incapacitation of flight crewmember in accordance with approved procedure/briefing/checklist or the manufacturer's recommended procedures and pertinent briefing/checklist items.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifies crew incapacitation in a timely manner.</li> <li>• Ensures safety of crewmember and clear of aeroplane controls.</li> </ul>



**INSTRUMENT PROCEDURES**

Examiner	Requirements for Applicant
<b>Arrival Procedures and Instrument Procedures (General)</b>	
<p>To determine that the applicant, in actual or simulated instrument conditions, exhibits adequate knowledge of En Route Low and High Altitude Charts, STARS, Instrument Approach Procedure Charts, and related pilot and controller responsibilities.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes correct use of Instruments, flight director, autopilot, navigation equipment and communication equipment appropriate to the performance of the procedure.</li> <li>• Intercepts, in a timely manner, all courses, radials, and bearings (QDM/QDR's) appropriate to the procedure, route, ATC clearance, or as directed by the examiner.</li> <li>• Establishes, where appropriate, a rate of descent consistent with the aeroplane operating characteristics and safety.</li> <li>• Maintains the appropriate airspeed- altitude, headings and accurately tracks radials, courses, and bearing (QDM/QDR's).</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses the current and appropriate navigation publications for the proposed flight.</li> <li>• Performs the aeroplane briefing/checklist items appropriate to the arrival.</li> <li>• Establishes communications with ATC, using proper phraseology.</li> <li>• Complies, in a timely manner, with all ATC clearances, instructions, and restrictions.</li> <li>• Exhibits adequate knowledge of two-way communications failure procedures.</li> <li>• Adheres to airspeed restrictions and adjustments required by regulations, ATC, the Pilot's Operating Handbook, the AFM, and the examiner.</li> <li>• Complies with the provisions of the descent profile, STAR, and other arrival procedures, as appropriate.</li> <li>• Performs correct altimetry procedures, in accordance with the regulations, operational procedures and ATC requirements.</li> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interprets correctly the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification, or change.</li> <li>• Demonstrates terrain awareness, orientation, division of attention, and proper planning.</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Liaises with other crew members for correct operation of the aircraft systems during approach and landing</li> <li>• Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning</li> </ul>
<b>Setting Navigation Aids and Identification of Facilities see Arrival Procedures and Instrument Procedures (General)</b>	
<p>To determine that the applicant correctly selects and identifies all navigation and communications equipment, instrument references, flight director and associated navigational aids, for descent and arrival and exhibits adequate knowledge of the Morse Code.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tunes and identifies navigational facilities as appropriate to the procedure.</li> <li>• Correctly selects Navigational aids to flight instruments such as HSI, RMI, OBS, flight director, autopilot etc. as appropriate.</li> <li>• Demonstrates adequate knowledge of Morse Code to identify aids.</li> <li>• Demonstrates correct use of course indicators to indicate QDM/QDR.</li> <li>• Demonstrates correct use of communications equipment including SSR equipment.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitors Navigation equipment for signal/equipment failure.</li> </ul>



**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

str. 49

01.11.2016

Změna č. 1

<b>INSTRUMENT PROCEDURES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Approach and Landing Briefing, Including Descent, Approach and Landing Checks</b> see Arrival Procedures and Instrument Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of approach and landing briefings, whether single or multi-pilot, including descent, approach and landing checks.</p> <p><b>NOTES:</b></p> <p><i>The approach briefing should include weather considerations and confirmation of instrument approach procedure minima. All procedures, checks and drills in preparation for landing and for missed approach. The briefing shall include appropriate corrections for PEC and temperature adjustments, as well as performance considerations and reference speeds to be used.</i></p> <p><i>The applicant shall be required also, to ensure that the passengers receive a safety briefing.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates sound judgement and consideration of the aeroplane manoeuvring capabilities throughout the briefings.</li> <li>• Performs all procedures required and maintains aeroplane control in a smooth, positive, and timely manner.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presents proper briefings in accordance with the operator's standard, approved procedures or the manufacturer's recommended procedures for the correct operation of the aircraft systems.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Involves other crew members in the briefing and correctly follows correct SOP for confirmation of the intended approach procedure, approach minima and missed approach procedure.</li> <li>• Demonstrates orientation, division of attention and proper planning for the approach and landing phase.</li> <li>• Includes due consideration for missed approach procedures and diversion planning, in the briefing.</li> </ul>
<b>Holding Procedures</b> see Arrival Procedures and Instrument Procedures (General)	
<p>To determine that the applicant, in actual or simulated instrument conditions, exhibits adequate knowledge of and proficiency in holding procedures for standard and non-standard, published and non-published IFR holding patterns.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Changes to the recommended holding airspeed appropriate for the aeroplane and holding altitude, so as to cross the holding fix at or below maximum holding airspeed.</li> <li>• Uses wind-drift correction techniques accurately to maintain the appropriate joining and holding pattern and to establish and maintain the correct tracks and bearings.</li> <li>• Maintains the appropriate airspeed, altitude and headings accurately to establish and maintain the correct tracks and bearings.</li> <li>• Demonstrates adequate knowledge of holding endurance, including, but not necessarily limited to, fuel on board, fuel flow while holding, fuel required to alternate, etc.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recognises arrival at the clearance limit or holding fix.</li> <li>• Follows appropriate entry procedures in accordance with standard operational procedures or as required by ATC or the examiner.</li> <li>• Complies with ATC reporting requirements.</li> <li>• Uses the correct timing criteria where required by the holding procedure, ATC or the examiner's instructions.</li> <li>• Makes appropriate adjustments to the procedure timing, to allow for the effects of known wind.</li> <li>• Makes appropriate adjustments in order to arrive over the holding fix as close as possible to the "Expected Approach Time".</li> </ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 50

01.11.2016

Změna č. 1

### INSTRUMENT PROCEDURES

#### Examiner

#### Requirements for Applicant

#### Instrument Approaches (General)

To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of altitude, speed and heading control and performs a stabilised approach in the correct configuration.

#### TECHNICAL:

- Establishes the appropriate aeroplane configuration and airspeed considering turbulence, wind shear, microburst conditions, or other meteorological and operating conditions.
- Prior to beginning the final approach segment, maintains the desired altitude, heading and airspeed and accurately tracks radials, courses, and bearings, in accordance with the approach procedure or as directed by ATC.
- Demonstrates satisfactory altitude, speed and heading control, with the aircraft in trim such that a stable approach path is achieved and maintained to the approach minima.
- Transitions to a normal landing approach only when the aeroplane is in a position from which a descent to a landing on the runway can be made at a normal rate of descent using normal manoeuvring.

#### PROCEDURAL:

- Selects, tunes, identifies, and monitors the operational status of ground and aeroplane navigation equipment used for the approach.
- Advises ATC anytime the applicant is unable to comply with a clearance.
- Completes the aeroplane briefing/checklist items appropriate to the phase of flight or approach segment, including engine out approach and landing briefing/checklists.
- Follows the published approach procedure in accordance with ATC instructions, or as directed by the examiner.
- Makes appropriate adjustments to the procedure timing, to allow for the effects of known wind.
- Applies the necessary adjustments to the published approach minima criteria for the aeroplane approach category, and with due regard for
  - NOTAMS
  - Inoperative navigation equipment
  - Inoperative visual aids associated with the landing environment.
  - Reported weather conditions
- Completes the appropriate briefing/checklist.

#### NONTECHNICAL:

- Establishes two-way communications with ATC using the proper communications phraseology and techniques.
- Copies correctly, in a timely manner, the ATC clearance as issued.
- Ensures that correct crew and passenger briefings are completed
- Ensures or confirms that passengers, crew etc are correctly secured for landing.
- Demonstrates correct crew co-ordination as required by type of operation
- Demonstrates orientation throughout the manoeuvre
- Encourages participation of other crewmembers in accordance with approved SOP.



INSTRUMENT PROCEDURES	
Examiner	Requirements for Applicant
<b>Precision approach</b>	see Instrument Approaches (General)
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge and skill in accomplishing the precision instrument approach procedures, as determined by the examiner, with all engines operating, and / or with one engine inoperative, where applicable.</p> <p><i>NOTE: Precision approaches, using aeroplane NAVAIID equipment for centreline and glide slope guidance may be accomplished in simulated or actual instrument conditions to Decision Altitude/Height (DA/DH) and must be flown without the use of an autopilot.</i></p> <p><i>Where the approach is required to be flown with one engine inoperative, simulated engine shut-down must be completed before the final approach segment. This engine out condition should be preserved until completion of the landing run or throughout the go-around procedure.</i></p> <p><i>For ILS displays with a normal scale, the approach should be contained within a half scale deflection of the localizer and glide slope indications. For aircraft with an expanded scale display of the localizer, the approach should be contained within the full scale deflection of the localizer and half scale deflection of the glide slope indications.</i></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intercepts and tracks localizer within prescribed limits.</li> <li>• Establishes a predetermined rate of descent at the point where the electronic glide slope begins, in order to follow the glide slope. Maintains electronic glide slope within prescribed limits.</li> <li>• Arrives at the DA/DH in such a position that a landing, go-around or circling approach may be accomplished safely.</li> <li>• Avoids descent below the DA/DH before initiating a missed approach procedure or transitioning to a landing.</li> <li>• Initiates immediately the missed approach, when at the DA/DH, if the required visual references for the runway are not unmistakably visible and identifiable.</li> <li>• Maintains localizer and glide slope during the visual descent from DA/DH to a point over the runway where glide slope must be abandoned to accomplish a normal landing.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• See Instrument Approaches General</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• See Instrument Approaches General</li> </ul>
<b>Non Precision approach</b>	see Instrument Approaches (General )
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge and skill in accomplishing the non-precision instrument approach procedures, as determined by the examiner, with all engines operating, and / or with one engine inoperative, where applicable.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes a rate of descent that will ensure arrival at the MDA/H (at, or prior to reaching, the visual descent point if published) with the aeroplane in a position from which a descent from MDA/H to a landing on the intended runway can be made, at a normal rate using normal manoeuvring.</li> <li>• Executes the missed approach if the required visual references for the intended runway are not unmistakably visible and identifiable at the missed approach point.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates adequate judgement and knowledge of the aeroplane. performance in order to comply with published approach procedures equipment used for the approach.</li> </ul>



**INSTRUMENT PROCEDURES**

<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Circling Approach</b> see Instrument Approaches (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge and skill in accomplishing circling approach procedures, as determined by operational conditions, or by the examiner, with all engines operating, and / or with one engine inoperative, where applicable.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Demonstrates knowledge of circling approach categories, speeds and procedures.</li><li>• Uses the appropriate aeroplane configuration for normal and abnormal situations and procedures.</li><li>• Manoeuvres the aeroplane, by visual references, after reaching the authorised circling approach altitude, to maintain a flight path that permits a normal landing on a runway at least 90° from the final approach course, or according to published procedure.</li><li>• Maintains at least the published minimum circling level throughout the circling procedure until a position is reached, from which a descent to a normal landing can be made.</li><li>• Maintains visual contact with the landing threshold throughout the circling procedure.</li><li>• Performs the procedure without excessive manoeuvring and without exceeding the normal operating limits of the aeroplane (the angle of bank should not normally exceed 30°).</li></ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Confirms the direction of traffic and adheres to all restrictions and instructions issued by ATC.</li><li>• Maintains the correct circling pattern and follows any prescribed tracks in accordance with the published procedure or as directed by ATC or the Examiner.</li><li>• Turns in the appropriate direction, when a missed approach is dictated during the circling approach, and uses the correct procedure and aeroplane configuration.</li></ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Demonstrates sound judgement and knowledge of the aeroplane manoeuvring capabilities throughout the circling approach.</li></ul>
<b>Go-Around &amp; Missed approach</b> see Instrument Approaches (General)	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge and skill in the application of missed approach procedures associated with standard instrument procedures.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Initiates the missed approach procedure promptly by the timely application of power, establishes the proper climb attitude, and re-configures the aircraft in accordance with the approved procedures.</li><li>• Maintains the desired altitudes, airspeed, heading and accurately tracks courses, radials, and bearings.</li></ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Follows the recommended aeroplane briefing/checklist items appropriate to the go-around procedure for the aeroplane used.</li><li>• Complies with the appropriate missed approach procedure or ATC clearance</li></ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Requests clearance, if appropriate, to the alternate aerodrome, another approach, a holding fix, or as directed by the examiner.</li><li>• Interprets correctly the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification, or change.</li></ul>





# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

**str. 53**  
01.11.2016  
Změna č. 1

<b>ARRIVAL AND LANDING PROCEDURES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Aerodrome Arrival Procedures</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the appropriate arrival procedures and relevant pilot and controller responsibilities, and makes proper reference to the appropriate navigation publications and charts.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains the appropriate airspeed- altitude, headings</li> <li>• Exhibits adequate knowledge of two-way communications failure procedures.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses the current and appropriate navigation publications for the proposed arrival routeing.</li> <li>• Complies in a timely manner with ATC instructions and airspace restrictions.</li> <li>• Performs the aeroplane briefing / checklist items appropriate to the arrival.</li> <li>• Performs correct altimetry procedures, in accordance with the regulations, operational procedures and ATC requirements.</li> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes communications with ATC, using proper phraseology.</li> <li>• Interprets correctly the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification, or change.</li> <li>• Demonstrates terrain awareness, orientation, division of attention, and proper planning.</li> <li>• Liaises with other crewmembers for correct operation of the aircraft systems throughout the arrival phase.</li> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Liaises with other crew members for lookout (where appropriate)</li> </ul>
<b>All landings (Including Normal Landing) General</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits satisfactory knowledge and skill in the execution of landings, with due regard for recommended approach angles, airspeed, configuration, performance limitations, wake turbulence, and safety factors (as appropriate to the aeroplane).</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes the recommended approach and landing configuration and airspeed, and adjusts pitch attitude and power as required, to maintain the correct approach path and airspeed.</li> <li>• Maintains a ground track that ensures the desired traffic circuit will be flown, taking into account any obstructions and ATC or examiner requirements.</li> <li>• Makes proper correction for drift, (using existing wind conditions ) and maintains a precise ground track.</li> <li>• Achieves and maintains a stabilised approach.</li> <li>• Accomplishes a smooth, positively controlled transition from final approach to touchdown.</li> <li>• Achieves a landing within the designated touchdown zone, at the correct speed, in the correct attitude and on the runway centreline.</li> <li>• Touches down with no side drift and with the aeroplane aligned with the runway centreline.</li> <li>• Maintains positive directional control throughout the landing roll.</li> <li>• Uses spoilers, propeller reverse, thrust reverse, wheel brakes, and other drag/braking devices, as appropriate, in such a manner to bring the aeroplane to a safe stop.</li> </ul> <p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes the appropriate pre-landing checklist</li> <li>• Completes the appropriate after-landing checklist items.</li> </ul> <p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensures or confirms that passengers and crew are correctly secured for take-off / landing.</li> <li>• Correctly interprets the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification or change</li> <li>• Liaises with other crew members for correct operation of the aircraft systems during approach and landing.</li> <li>• Considers the wind conditions, landing surface and obstructions, and selects the correct touch down point.</li> <li>• Listens to the RT environment to establish satisfactory awareness of other traffic</li> <li>• Demonstrates orientation, division of attention, and proper planning</li> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> <li>• Maintains adequate look-out for other aeroplanes</li> <li>• Notes any surface conditions, obstructions or other hazards that might hinder a safe takeoff / landing</li> <li>• Shows consideration for other aeroplanes on the ground and in the air</li> </ul>
<b>Short Field Approach &amp; Landing</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits satisfactory knowledge and skill in the execution of a short-field approach and landing.</p>	<p style="text-align: right;">See All Landings General</p> <p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains a stabilised approach and achieves the recommended approach airspeed, or in its absence at 1.3 VSO , with gust factor applied</li> <li>• Achieves a landing, accurately within the runway touchdown zone.</li> <li>• Applies brakes, spoilers, reverse thrust and / or such other devices for the slowing of the aircraft in accordance with the manufacturers recommendations, to stop in the shortest distance consistent with safety and the certificated performance of the aircraft.</li> </ul>



**ARRIVAL AND LANDING PROCEDURES**

<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Flapless Landing</b> See All Landings General	
To determine that the applicant exhibits satisfactory knowledge and skill in the execution of a safe landing without flaps or with slats /flaps malfunction.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains a stabilised approach at an appropriate approach speed, in accordance with the Pilot's Operating Handbook / AFM</li> <li>• Accomplishes a smooth, positively controlled transition from final approach to touchdown.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes due allowance for landing performance in the no flap/no slat configuration.</li> </ul>
<b>Approach and Landing with Idle Power (Single Engine Aeroplanes Only)</b> See All Landings General	
To determine that the applicant exhibits satisfactory knowledge and skill in the execution of a safe landing with the engine at idle power.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduces to idle power in such a position as to achieve a glide descent and landing on the runway, in an area pre-selected by the applicant or nominated by the examiner.</li> <li>• Adjusts pitch attitude to maintain the correct gliding airspeed.</li> <li>• Uses drag and configuration changes to ensure the touchdown point is within the selected area.</li> <li>• Applies brakes, to stop in the shortest distance consistent with safety.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uses correct RT phraseology to obtain the appropriate clearance and advise ATC of any technical problem.</li> <li>• Makes due allowance for traffic pattern and other aeroplanes</li> <li>• Correctly assess effect of wind on glide performance.</li> </ul>
<b>Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position</b> See All Landings General	
To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of the factors which influence control of the aircraft with jammed stabilizer, in any out-of-trim position, including the use of various drag configurations, power settings, pitch attitudes, weights, and bank angles	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates sound judgement and knowledge of the aeroplane manoeuvring capabilities throughout the procedure.</li> <li>• Maintains safe aeroplane control in a smooth, positive, and timely manner.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates proper procedures in accordance with approved procedure/briefing/checklist or the manufacturer's recommended procedures and pertinent briefing/checklist items.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates satisfactory situation / problem analysis</li> <li>• Involves other crew members in problem analysis (MPA)</li> <li>• Shows correct fault diagnosis</li> <li>• Confirms fault diagnosis (with other crew members in MPA)</li> <li>• Reviews causal factors (with other crew members in MPA)</li> <li>• Identifies alternative courses of action, if appropriate</li> <li>• Involves other crew members in option analysis (MPA)</li> <li>• Confirms intended plan of action (with other crew members in MPA)</li> <li>• Uses correct RT phraseology to obtain the appropriate clearance and advise ATC of any technical problem.</li> </ul>
<b>Touch and go</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to a touch and go including the importance of a timely decision to continue or to stop on the runway.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establishes the recommended take-off configuration and applies take-off power, to transition safely to a normal or short field take-off, as appropriate to the aircraft type and the conditions</li> <li>• Maintains directional control and drift correction.</li> <li>• Establishes a safe climb in the correct configuration and at the correct speed.</li> </ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Complies with the appropriate traffic pattern and noise abatement procedures.</li> </ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes a timely decision to discontinue the landing.</li> </ul>



# ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

## PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)

str. 55

01.11.2016

Změna č. 1

<b>ARRIVAL AND LANDING PROCEDURES</b>	
<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Go-around from low height</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge and skill in a rejected landing procedure, including the conditions that dictate a rejected landing, the importance of a timely decision, the recommended airspeeds, and also the appropriate re-configuration procedure.</p> <p><b>NOTE: The manoeuvre may be combined with visual, instrument, circling, or missed approach procedures, but instrument conditions need not be simulated below 100 feet (30 meters) above the runway. This manoeuvre should be initiated in the landing configuration, when approximately 50 feet (15 meters) above the runway and approximately over the runway threshold or as recommended.</b></p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Applies the appropriate power setting for the flight condition and establishes a pitch attitude necessary to obtain the desired performance.</li> <li>• Retracts the wing flaps/drag devices and landing gear, if appropriate, in the correct sequence and at a safe altitude, establishes a positive rate of climb and the appropriate airspeed</li> <li>• Trims the aeroplane as necessary, and maintains the proper ground track during the rejected landing procedure.</li> </ul>
	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accomplishes the appropriate checklist items in a timely manner in accordance with approved procedures.</li> </ul>
	<p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Makes a timely decision to reject the landing for actual or simulated circumstances and makes appropriate notification when safety-of-flight is not an issue.</li> <li>• Demonstrates proper consultation with other crew members (MPA)</li> <li>• Liaises with other crew members for correct operation of the aircraft systems whilst changing power setting, configuration and airspeed (MPA).</li> <li>• Correctly interprets the ATC clearance received and, when necessary, requests clarification, verification or change</li> </ul>
<b>After Landing and taxiing</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of safe after landing and taxi procedures as appropriate.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates proficiency by maintaining correct and positive control.</li> <li>• Maintains proper spacing on other aeroplane, obstructions, and persons. Maintains the appropriate speed</li> <li>• Maintains constant vigilance and aeroplane control during the taxi operation.</li> </ul>
	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accomplishes the applicable briefing/checklist items and performs the recommended procedures.</li> <li>• Complies with instructions issued by ATC (or the examiner simulating ATC).</li> <li>• Observes runway hold lines, localizer and glide slope critical areas, and other surface control markings and lighting.</li> <li>• Completes the appropriate checklist.</li> </ul>
	<p><b>NONTECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demonstrates correct crew co-ordination as required by type of operation (MPA)</li> <li>• Ensures that correct crew and passenger briefings are completed</li> <li>• Liaises with other crew members for lookout (MPA)</li> <li>• Divides attention properly inside and outside cockpit.</li> </ul>
<b>Parking and Securing</b>	
<p>To determine that the applicant exhibits adequate knowledge of parking and securing aeroplane procedures.</p>	<p><b>TECHNICAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Correctly parks and secures aeroplane.</li> </ul>
	<p><b>PROCEDURAL:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completes the aeroplane flight records including flight time records and discrepancies.</li> </ul>



**ODBOR OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY**  
**PŘÍRUČKA EXAMINÁTORA TRE(A), SFE(A)**

**str. 56**  
01.11.2016  
Změna č. 1

**NIGHT OPERATIONS APPLICABLE TO ALL FLIGHT PHASES**

<b>Examiner</b>	<b>Requirements for Applicant</b>
<b>Night Preparation</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to night operations by explaining:	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lighting systems identifying aerodromes, runways, taxiways and obstructions, and pilot controlled lighting.</li><li>• Aeroplane lighting systems.</li><li>• Personal equipment essential for night flight.</li><li>• Night orientation, navigation, and chart reading techniques.</li></ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Safety precautions and emergencies peculiar to night flying.</li></ul>
	<b>NONTECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Physiological aspects of night flying including the effects of changing light conditions, coping with illusions, and how the pilot's physical condition affects visual acuity.</li></ul>
<b>Night Operation including Night circuit, go-around and landing with landing lights off</b>	
To determine that the applicant exhibits knowledge of the elements related to night flight.	<b>TECHNICAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inspects the interior and exterior of the aeroplane with emphasis on those items essential for night flight.</li><li>• Taxies adhering to good operating practice for night conditions.</li><li>• Performs takeoffs and climbs with emphasis on correct visual and instrument references.</li><li>• Navigates and maintains orientation .</li><li>• Approaches, lands, and taxies, adhering to good operating practices for night conditions.</li></ul>
	<b>PROCEDURAL:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Completes all appropriate briefing/checklists.</li></ul>



## **PŘÍLOHA 7 ŽÁDOSTI A ADMINISTRATIVNÍ POSTUPY**

### **P7.1 Prvotní vydání osvědčení examinátora**

- P7.1.1 Žádost o vydání osvědčení examinátora, příslušný postup a doklady, které musí žadatel předložit, jsou zveřejněny na webových stránkách ÚCL [www.caa.cz/provoz/postupy-pro-udeleni-zmenu-schvaleni](http://www.caa.cz/provoz/postupy-pro-udeleni-zmenu-schvaleni). Postupy jsou uvedeny ve směrnici CAA-SLP-041-n-14 a pod touto směrnici jsou publikovány příslušné žádosti.
- P7.1.2 Provozovatel (kandidát) zašle žádost o vydání osvědčení examinátora na odbor OLD ÚCL minimálně 12 týdnů před zamýšleným datem zahájení činnosti. V žádosti musí být vyplněny oddíly 1 - 4. U provozovatelů, kde není ustanoven Senior examinátor, musí být vyplněny oddíly 1 - 3.
- P7.1.3 Kandidát bude pozván na odbor OLD ÚCL k pohovoru. Před zahájením pohovoru předloží ke kontrole zápisník letů a prokáže uvedenou praxi.
- P7.1.4 Pokud kandidát nebude splňovat kvalifikační požadavky, nebo uvede nesprávné údaje, bude řízení ukončeno.
- P7.1.5 Pokud komise odboru OLD při pohovoru dojde k závěru, že kandidát nemá osobnostní a charakterové předpoklady pro výkon práv examinátora, řízení bude ukončeno.
- P7.1.6 Kandidát v případě odsouhlasení bude absolvovat schválený standardizační kurz u pověřené ATO (ATO-004 CATC Praha). Úspěšné absolvování standardizačního kurzu pověřená ATO potvrdí do žádosti do oddílu 6. Během kurzu bude stanoven termín hodnocení způsobilosti kandidáta.
- P7.1.7 Po úspěšném absolvování standardizačního kurzu bude provedeno hodnocení způsobilosti Kandidáta.

### **P7.2 Prodloužení platnosti osvědčení examinátora**

- P7.2.1 Provozovatel (žadatel) zašle žádost o prodloužení platnosti osvědčení examinátora na odbor OLD ÚCL minimálně 10 týdnů před koncem platnosti.
- P7.2.2 Doloží absolvování udržovacího semináře u pověřené ATO.
- P7.2.3 Doloží, že v každém roce platnosti oprávnění vykonal minimálně dvě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti.
- P7.2.4 Bude provedeno hodnocení způsobilosti examinátora.

### **P7.3 Obnova platnosti osvědčení examinátora**

- P7.3.1 Provozovatel (žadatel) zašle žádost o obnovu osvědčení examinátora na odbor OLD ÚCL minimálně 10 týdnů před zamýšleným zahájením činnosti.
- P7.3.2 Doloží absolvování udržovacího semináře u pověřené ATO.
- P7.3.3 Doloží, že v každém roce platnosti oprávnění vykonal minimálně dvě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti.
- P7.3.4 Bude provedeno hodnocení způsobilosti examinátora.



## **PŘÍLOHA 8 SENIOR EXAMINÁTOR**

U větších provozovatelů, kde je více examinátorů, bude ustanoven zkušený examinátor do pozice Senior examinátora, který je přímým partnerem příslušného letového inspektora odboru OLD-ÚCL.

### **P8.1 Kvalifikační předpoklady Senior examinátora**

P8.1.1 Být držitelem platného osvědčení examinátora s odpovídajícími právy.

P8.1.2 Má úroveň zkušeností jako examinátor, která je akceptovatelná pro ÚCL.

P8.1.3 Má vykonán dostatečný počet zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti jako Part-FCL examinátor.

P8.1.4 Kandidát na Senior examinátora by se měl zúčastnit briefingu, který by měl obsahovat:

- a) Požadavky na samostudium
- b) Legislativa
- c) Role Senior examinátora
- d) Hodnocení odborné způsobilosti examinátora
- e) Národní administrativní postupy

P8.1.5 Dle uvážení ÚCL by mělo být provedeno hodnocení způsobilosti Senior examinátora při zkoušce dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pod dohledem inspektora ÚCL.

P8.1.6 Na základě splnění požadavků bude Senior examinátorovi vydáno osvědčení Senior examinátora se stejnou dobou platnosti, jako má osvědčení examinátora.

### **P8.2 Úlohy senior examinátora**

P8.2.1 Je odpovědný ÚCL za standardizaci examinátorů na stanoveném typu letadla,

P8.2.2 Doporučuje ÚCL k akceptaci nové kandidáty pro výkon funkce examinátora TRE(A)/SFE(A),

P8.2.3 Navrhuje ÚCL prodloužení platnosti vydaného pověření TRE(A)/SFE(A),

P8.2.4 Navrhuje ÚCL odebrání vydaného pověření TRE(A)/SFE(A),

P8.2.5 Ve výjimečných případech může letový inspektor odboru OLD-ÚCL písemně pověřit Senior examinátora, aby provedl „Hodnocení odborné způsobilosti (EAoC)“ sám.

P8.2.6 Ve spolupráci s letovým inspektorem odboru OLD-ÚCL hodnotí činnost examinátorů TRE(A)/SFE(A) a instruktorů TRI(A)/SFI(A) na příslušném typu letadla,

P8.2.7 Ve spolupráci s letovým inspektorem odboru OLD-ÚCL řeší problematiku nebo neúspěšné zkoušky dovednosti pro vydání typové kvalifikace, přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení nebo obnovu typové a přístrojové kvalifikace, přezkoušení odborné způsobilosti prováděná provozovatelem a zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti ATPL(A).

### **P8.3 Výkon dohledu senior examinátorem nad examinátory a instruktory**

P8.3.1 Rozdělení examinátorů pod senior examinátory pro účely dohledu:

- Senior examinátor CATC A320 – examinátoři a instruktoři A320 CATC
- Senior examinátor CATC B 737 300-900 – examinátoři a instruktoři B 737 300-900 CATC
- Senior examinátor ČSA A320/A330 – examinátoři a instruktoři A320/A330 ČSA
- Senior examinátor ČSA ATR 42/72 – examinátoři a instruktoři ATR 42/72 ČSA a CATC
- Senior examinátor TVS B 737 300-900 – examinátoři a instruktoři B 737 300-900 TVS
- Senior examinátor L410 – všichni examinátoři a instruktoři L410





P8.3.2 Senior examinátor zpracuje roční plán dohledu nad examinátory a instruktory. Tento plán by měl obsahovat kontrolu jedné třetiny jím dozorovaných examinátorů a instruktorů. Dohled u examinátorů by se měl provádět mezi prvním a druhým rokem platnosti osvědčení examinátora.

P8.3.3 Zpracovaný roční plán senior examinátor zašle na ÚCL na adresu: [komjati@caa.cz](mailto:komjati@caa.cz) vždy do 15.12. pro nadcházející rok.

P8.3.4 Výkon dohledu bude zaměřen na následující oblasti:

- Briefing s přezkušovanou/cvičenou posádkou – musí být v souladu s Přílohou 3 s důrazem na strukturu briefingu, atmosféru briefingu, prostor pro dotazy
- Dodržování scénáře a časového harmonogramu přezkoušení/výcviku – scénář i časový harmonogram by měl být dodržen, vynechání povinných položek nebo výrazné nedodržení časového harmonogramu nejsou akceptovatelné.
- Výkon funkce ATC, MECH a CC
- Dodržování SOP – není akceptovatelné zavádění vlastních SOP.
- Přístup examinátora/instruktora při přezkoušení/výcviku – vytvoření klidné, přátelské a spravedlivé atmosféry, dusná atmosféra, hádky, pokřiky a nespravedlnost nejsou akceptovatelné.
- Ovládání simulátoru – examinátor/instruktor ovládá simulátor s dostatečným přehledem, pokud se v ovládání neustále hledá, není to akceptovatelné.
- Debriefing – musí být v souladu s Přílohou 3 s důrazem na vyváženost a postup debriefingu.
- Systém hodnocení – hodnocení musí být v souladu s normativy a musí být spravedlivé.
- Vyplňování protokolů.

P8.3.5 Senior examinátor je povinen po výkonu dohledu vyplnit předepsaný protokol, kde vyhodnotí předepsané položky a do pole pro slovní hodnocení stručně popíše hodnocení examinátora/instruktora.

P8.3.6 Administrativní postupy pro Senior examinátora:

- Naskenovaný a dobře čitelný protokol zašle emailem na adresu: [komjati@caa.cz](mailto:komjati@caa.cz)
- Originál protokolu si ponechá pro vlastní potřebu pro hodnocení examinátorů
- Senior examinátor si vytvoří složku, kde bude mít uložený plán dohledu a protokoly z kontrol. Tato složka může být buď v papírové, nebo elektronické formě.



## **PŘÍLOHA 9 DISCIPLINÁRNÍ OPATŘENÍ**

Každý examinator je při výkonu práv povinen dodržovat příslušná ustanovení Part-FCL a Příručky examinatora TRE(A), SFE(A). V těchto dokumentech je uvedeno, jak se má examinator chovat, jaký má mít přístup a jaké jsou standardy zkoušky/přezkoušení. Cílem práce examinatorů je zvyšování standardů u leteckých provozovatelů a s tím související zvyšování bezpečnosti letu.

V případě nedodržení ustanovení Part-FCL nebo Příručky examinatora bude uplatněno podle povahy porušení následující disciplinární opatření:

- pohovor
- písemná výstraha
- dodatečný výcvik
- zahájení správního řízení k omezení nebo odebrání osvědčení examinatora

**Zneužití výkonu práv examinatora k jiným účelům, než je stanoveno v Part-FCL bude mít vždy za následek zahájení správního řízení k odebrání osvědčení examinatora.**