

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/539 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Απριλίου 2016

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 όσον αφορά την εκπαίδευση, τις δοκιμές και τον περιοδικό έλεγχο των χειριστών σχετικά με την πλοήγηση βάσει επιδόσεων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ⁽²⁾ της Επιτροπής καθορίζει προϋποθέσεις για τους χειριστές που συμμετέχουν στη λειτουργία ορισμένων αεροσκαφών, καθώς και για τις εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης, τα άτομα και τους οργανισμούς που συμμετέχουν στην εκπαίδευση, τις δοκιμές ή τον έλεγχο των εν λόγω χειριστών.
- (2) Είναι αναγκαίο να περιληφθούν στον εν λόγω κανονισμό πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση, τις δοκιμές και τον περιοδικό έλεγχο των χειριστών που εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με τις διαδικασίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων («PBN») και, ως εκ τούτου, στην ειδικότητα πτήσης με όργανα («IR») πρέπει να καταχωρίζονται δικαιώματα PBN. Η καταχώριση PBN θα πρέπει να μην δημιουργεί πρόσθετο διοικητικό φόρτο για τις αρμόδιες αρχές.
- (3) Οι χειριστές κάτοχοι ειδικότητας πτήσης με όργανα, οι οποίοι απέκτησαν, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις εθνικού ή άλλου δικαίου, τις θεωρητικές γνώσεις και πρακτικές δεξιότητες σε λειτουργίες PBN πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις πρόσθετες απαιτήσεις, εφόσον είναι σε θέση να αποδείξουν σε ικανοποιητικό βαθμό στην αρμόδια αρχή ότι οι γνώσεις και οι δεξιότητες που απέκτησαν κατ' αυτόν τον τρόπο είναι ισοδύναμες εκείνων που απέκτησαν με τις εκπαιδευτικές σειρές και τα προγράμματα εκπαίδευσης που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να θεμελιώνουν με αντικειμενικά στοιχεία και κριτήρια τις αποφάσεις τους σχετικά με την ισοδυναμία των γνώσεων και των δεξιοτήτων.
- (4) Δεν εκτελούν πτήσεις όλοι οι χειριστές σύμφωνα με διαδικασίες PBN, ιδίως στη γενική αεροπορία, καθώς, για παράδειγμα, το αεροσκάφος τους ή το τοπικό αεροδρόμιο ενδέχεται να μη διαθέτει τον κατάλληλο και πιστοποιημένο προς τον σκοπό αυτό εξοπλισμό. Συνεπώς, οι εν λόγω χειριστές δεν χρειάζονται προς το παρόν πρόσθετη εκπαίδευση και έλεγχο σχετικά με την PBN. Λαμβανομένου υπόψη του ρυθμού εξάπλωσης του εξοπλισμού και των διαδικασιών PBN σε ολόκληρη την Ένωση, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει εύλογο χρονικό διάστημα, μετά το οποίο θα αρχίσουν να ισχύουν για τους χειριστές οι πρόσθετες απαιτήσεις PBN για την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τον περιοδικό έλεγχο των χειριστών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 13.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

- (5) Είναι απαραίτητη η παράταση της περιόδου κατά την οποία τα κράτη μέλη, λόγω των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων της Ένωσης με ορισμένες τρίτες χώρες, μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν στην επικράτειά τους τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 σε χειριστές που είναι κάτοχοι πτυχίου και του συναφούς ιατρικού πιστοποιητικού έκδοσης τρίτης χώρας και συμμετέχουν στη μη εμπορική λειτουργία ορισμένου αεροσκάφους, ώστε να διευκολυνθεί η μετατροπή των εν λόγω πτυχίων και ιατρικών πιστοποιητικών. Διευκρινίζεται ότι, όταν κράτος μέλος λαμβάνει ή έχει λάβει τέτοια απόφαση, οφείλει να τη δημοσιεύσει με κατάλληλο τρόπο, ο οποίος να καθιστά δυνατό να λάβουν γνώση της απόφασης όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και να διασφαλίζει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου.
- (6) Επιπλέον, κρίνεται αναγκαίο να περιληφθούν πρόσθετες απαιτήσεις σχετικά με τα δικαιώματα των χειριστών πτητικής δοκιμής στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, προκειμένου να επιτρέπεται στους εν λόγω χειριστές να εκτελούν ορισμένες πτήσεις χωρίς να πληρούν την απαίτηση να είναι κάτοχοι ειδικότητας της αντίστοιχης κατηγορίας ή τύπου.
- (7) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 ορίζεται ότι η εκπαιδευτική σειρά για πτυχίο πολλών χειριστών (MPL) επιτρέπεται να παρέχεται μόνο από εγκεκριμένο εκπαιδευτικό οργανισμό που είναι ενταγμένος σε φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών. Επιπλέον, στον εν λόγω κανονισμό προβλέπεται ότι ο κάτοχος MPL μπορεί να ασκεί δικαιώματα MPL μόνο μετά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής σειράς μετατροπής από τον ίδιο φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες, λόγω υπαιτιότητας του φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών, ορισμένοι κάτοχοι MPL δεν μπορούν να ολοκληρώσουν την εκπαιδευτική σειρά μετατροπής του φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να εργαστούν για τον συγκεκριμένο ούτε για άλλον φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών. Ο περιορισμός στην άσκηση των δικαιωμάτων MPL σε άλλο φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών θέτει αυτούς τους κατόχους πτυχίου MPL σε μειονεκτική θέση, χωρίς τούτο να δικαιολογείται για λόγους ασφαλείας. Απαιτείται από τους χειριστές που αλλάζουν φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών να ολοκληρώνουν την εκπαιδευτική σειρά μετατροπής του νέου φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών, παρά το γεγονός ότι έχουν συμμετάσχει σε εκπαιδευτική σειρά μετατροπής του προηγούμενου φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών. Επιπλέον, σε κάθε εκπαιδευτική σειρά μετατροπής που παρέχει φορέας εκμετάλλευσης αερομεταφορών πρέπει να λαμβάνεται πλήρως υπόψη το επίπεδο πείρας των χειριστών που προσλαμβάνονται από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αερομεταφορών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καταργηθεί ο εν λόγω περιορισμός. Επιπλέον, οι απαιτήσεις MPL ευθυγραμμίζονται με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ.
- (8) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη ⁽¹⁾ που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής τροποποιείται ως εξής:

1) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

«Άρθρο 4α

Δικαιώματα ειδικότητας ενόργανης πλοήγησης βάσει επιδόσεων

1. Οι χειριστές επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με τις διαδικασίες πλοήγησης βάσει επιδόσεων («PBN») μόνον αφού αποκτήσουν δικαιώματα PBN ως καταχώριση στην ειδικότητα πτήσης με όργανα («IR»).
2. Δικαιώματα PBN χορηγούνται σε χειριστή που πληροί όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) ο χειριστής έχει ολοκληρώσει επιτυχώς εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων συμπεριλαμβανομένης της PBN, σύμφωνα με την παράγραφο FCL.615 του παραρτήματος I (Μέρους-FCL).
 - β) ο χειριστής έχει ολοκληρώσει επιτυχώς πτητική εκπαίδευση συμπεριλαμβανομένης της PBN, σύμφωνα με την παράγραφο FCL.615 του παραρτήματος I (Μέρους-FCL).
 - γ) ο χειριστής έχει ολοκληρώσει επιτυχώς είτε δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με το προσάρτημα 7 του παραρτήματος I (Μέρους-FCL), είτε δοκιμασία δεξιοτήτων ή περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παραρτήματος I (Μέρους-FCL).

⁽¹⁾ Γνωμοδότηση αριθ. 03/2015, της 31.3.2015, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας σχετικά με κανονισμό της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κριτηρίων επιχειρησιακής έγκρισης για πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN).

3. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία α) και β) θεωρείται ότι πληρούνται όταν η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι οι επιδεξιότητες που αποκτώνται, είτε με την εκπαίδευση είτε με την εξοικείωση με πτητικές λειτουργίες PBN, είναι ισοδύναμες με τις επιδεξιότητες που αποκτώνται με την εκπαιδευτική σειρά που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), και ο χειριστής αποδεικνύει ικανοποιητικά στον εξεταστή τις επιδεξιότητες αυτές κατά τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων ή τη δοκιμασία δεξιοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ).

4. Εγγραφή της επιτυχούς επίδειξης της επιδεξιότητας σε PBN, μετά την ολοκλήρωση της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ), καταχωρίζεται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο έγγραφο του χειριστή και υπογράφεται από τον εξεταστή που διεξήγαγε τη δοκιμασία ή τον περιοδικό έλεγχο.

5. Οι χειριστές με ειδικότητα IR χωρίς δικαιώματα PBN επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις μόνο σε διαδρομές που δεν απαιτούν δικαιώματα PBN και προσεγγίσεις που δεν απαιτούν δικαιώματα PBN και, έως τις 25 Αυγούστου 2020, δεν απαιτείται κανένα στοιχείο PBN για την ανανέωση της ειδικότητας IR· μετά την ημερομηνία αυτή, απαιτούνται δικαιώματα PBN για κάθε ειδικότητα IR.».

2) Στο άρθρο 10α, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«5. Οι εκπαιδευτικοί οργανισμοί χειριστών εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο έως τις 25 Αυγούστου 2020, οι εκπαιδευτικές σειρές IR που προσφέρουν περιλαμβάνουν εκπαίδευση για δικαιώματα PBN σύμφωνα τις απαιτήσεις του παραρτήματος I (Μέρος-FCL).».

3) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού έως τις 8 Απριλίου 2017 σε χειριστές κατόχους πτυχίου και συναφούς ιατρικού πιστοποιητικού έκδοσης τρίτης χώρας οι οποίοι λαμβάνουν μέρος σε μη εμπορική πτητική λειτουργία αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) ή γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τις εν λόγω αποφάσεις.».

4) Τα παραρτήματα I και VII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 8 Απριλίου 2016.

Ωστόσο, τα σημεία 1, 2 και 4 του άρθρου 1 εφαρμόζονται από τις 25 Αυγούστου 2018, με εξαίρεση το σημείο 1 στοιχείο ζ) του παραρτήματος, το οποίο εφαρμόζεται από τις 8 Απριλίου 2016.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 6 Απριλίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I και VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιούνται ως εξής:

(1) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) στο FCL.010 παρεμβάλλονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

“γωνιακή λειτουργία”: η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης κατά την οποία το μέγιστο ανεκτό σφάλμα/η μέγιστη ανεκτή απόκλιση από το προγραμματισμένο ίχνος εκφράζεται με τη μετατόπιση των βελονών του ενδείκτη παρέκκλισης πορείας (CDI) ή ισοδύναμης οδόντης απεικόνισης εντός του θαλάμου διακυβέρνησης.

“γραμμική λειτουργία”: η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης κατά την οποία το μέγιστο ανεκτό σφάλμα/η μέγιστη ανεκτή απόκλιση από το προγραμματισμένο ίχνος εκφράζεται σε μονάδες μήκους, για παράδειγμα σε ναυτικά μίλια, για εγκάρσια πλευρική απόκλιση.

“LNAV”: η πλευρική πλοήγηση.

“LPV”: ο εντοπιστής επιδόσεων με κατακόρυφη καθοδήγηση.

“πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN)”: η πλοήγηση περιοχής με βάση απαιτήσεις επιδόσεων για αεροσκάφος που ίπταται σε διαδρομή σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο (ATS), βάσει διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης ή σε καθορισμένο εναέριο χώρο.

“RNP APCH”: οι προδιαγραφές PBN που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης.

“λειτουργία RNP APCH σε ελάχιστο LNAV”: η λειτουργία τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης για την οποία η πλευρική καθοδήγηση βασίζεται σε προσδιορισμό θέσης με τη χρήση GNSS.

“λειτουργία RNP APCH σε ελάχιστο LNAV/VNAV”: η λειτουργία τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης για την οποία η πλευρική καθοδήγηση βασίζεται σε προσδιορισμό θέσης με τη χρήση GNSS και η κατακόρυφη καθοδήγηση παρέχεται είτε μέσω της λειτουργίας βαρο-κατακόρυφης πλοήγησης (Baro VNAV) είτε μέσω προσδιορισμού θέσης με τη χρήση GNSS, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος SBAS.

“λειτουργία RNP APCH σε ελάχιστο LPV”: η λειτουργία τριδιάστατης ενόργανης προσέγγισης για την οποία τόσο η πλευρική όσο και η κατακόρυφη καθοδήγηση βασίζονται σε προσδιορισμό θέσης με τη χρήση GNSS, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος SBAS.

“RNP AR APCH”: οι προδιαγραφές πλοήγησης που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης για τις οποίες απαιτείται ειδική έγκριση.

“λειτουργία τριδιάστατης (3D) ενόργανης προσέγγισης”: η λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση πλευρικής και κατακόρυφης καθοδήγησης πλοήγησης.

“λειτουργία διδιάστατης (2D) ενόργανης προσέγγισης”: η λειτουργία ενόργανης προσέγγισης με τη χρήση μόνο πλευρικής καθοδήγησης πλοήγησης.

“VNAV”: η πλευρική πλοήγηση.»

β) το FCL.600.IR αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εξαιρουμένων όσων προβλέπονται στο FCL.825, οι πτητικές λειτουργίες IFR με αεροπλάνο, ελικόπτερο, αερόπλοιο ή μηχανοκίνητο αεροσκάφος με άντωση πραγματοποιούνται μόνον από κατόχους:

α) πτυχίων PPL, CPL, MPL και ATPL, και

β) εκτός από την περίπτωση που υποβάλλονται σε δοκιμές δεξιοτήτων, περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων ή λαμβάνουν εκπαίδευση σε διπλό χειρισμό, ειδικότητα IR με δικαιώματα κατάλληλα για τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου και για την κατηγορία αεροσκάφους.»

γ) το στοιχείο α) του FCL.605.IR αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα δικαιώματα του κατόχου ειδικότητας IR είναι να πετά αεροσκάφη με όργανα, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών PBN, με ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος 200 ποδιών (60 μέτρων).»

δ) το στοιχείο α) του FCL.700 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «α) Οι κάτοχοι πτυχίου χειριστή δεν ενεργούν σε καμία περίπτωση ως χειριστές αεροσκάφους, παρά μόνο εφόσον διαθέτουν κατάλληλη και ισχύουσα ειδικότητα κατηγορίας ή τύπου, με εξαίρεση οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
- i) την περίπτωση των πτυχίων LAPL, SPL και BPL·
 - ii) την περίπτωση που υποβάλλονται σε δοκιμασίες δεξιοτήτων ή περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων για την ανανέωση ειδικοτήτων κατηγορίας ή τύπου·
 - iii) σε περιπτώσεις όπου λαμβάνουν πτητική εκπαίδευση·
 - iv) όταν είναι κάτοχοι ειδικότητας πτητικών δοκιμών, η οποία έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο FCL.820.»

ε) το στοιχείο γ) του FCL.700 διαγράφεται·

στ) το στοιχείο γ) σημείο 3) του FCL.820 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «3) να πραγματοποιούν πτήσεις χωρίς ειδικότητα τύπου ή κατηγορίας όπως καθορίζεται στο τμήμα H, με την εξαίρεση ότι η ειδικότητα πτητικών δοκιμών δεν χρησιμοποιείται σε εμπορικές πτητικές λειτουργίες.»

ζ) το σημείο 2 του προσαρτήματος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «2. Έγκριση για κύκλο εκπαιδευτικών μαθημάτων για το πτυχίο MPL χορηγείται μόνο σε ΕΦΕ που είναι εγγεγραμμένος σε φορέα εμπορικών αερομεταφορών πιστοποιημένο σύμφωνα με το Μέρος ORO ή διαθέτει ειδική συμφωνία με τέτοιο φορέα.»

η) το προσάρτημα 7 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Οι υποψήφιοι για την ειδικότητα IR έχουν λάβει εκπαίδευση στην κατηγορία ή τον τύπο αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν στη δοκιμασία, τα οποία πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για τους σκοπούς της εκπαίδευσης και των δοκιμών.»

ii) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «11. Τα κάτωθι όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων και τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους:

Ύψος

Γενικά	± 100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό σχετικό/ απόλυτο ύψος	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου/σημείο αποτυχημένης προσέγγισης/απόλυτο ύψος καθόδου	+ 50 πόδια/- 0 πόδια

Τήρηση ίχνους

Επί ραδιοβοηθημάτων	± 5°
Για γωνιακές αποκλίσεις	Εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατω-λίσθησης (π.χ. LPV, ILS, MLS, GLS)
Δισδιάστατες (LNAV) και τρισδιάστατες (LNAV/VNAV) "γραμμικές" πλευρικές αποκλίσεις	Το εγκάρσιο σφάλμα / η εγκάρσια απόκλιση περιορίζεται κανονικά σε ± ½ τιμή RNP που σχετίζεται με τη διαδικασία. Επιτρέπονται σύντομες αποκλίσεις από το πρότυπο αυτό έως το πολύ 1 φορά την τιμή RNP.
Τρισδιάστατες γραμμικές κατακόρυφες αποκλίσεις (π.χ. RNP APCH (LNAV/VNAV) με χρήση Baro VNAV)	Το πολύ - 75 πόδια κάτω από το κατακόρυφο προφίλ ανά πάσα στιγμή, και το πολύ + 75 πόδια επάνω από το κατακόρυφο προφίλ στα ή κάτω από τα 1 000 πόδια επάνω από τη στάθμη του αεροδρομίου.

Πορεία

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία $\pm 5^\circ$ Με προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα $\pm 10^\circ$

Ταχύτητα

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία ± 5 κόμβοιΜε προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα $+ 10$ κόμβοι/ $- 5$ κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ

Αεροπλάνα

ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ

Η χρήση του καταλόγου ελέγχου, η ικανότητα διακυβέρνησης, οι διαδικασίες αντιπαγοποίησης/αποπαγοποίησης κ.λπ. ισχύουν για όλες τις ενότητες

α	Χρήση του εγχειριδίου πτήσης (ή αντίστοιχου), ιδιαιτέρως για τον υπολογισμό επιδόσεων αεροσκάφους, της μάζας και της ζυγοστάθμισης
β	Χρήση του εγγράφου των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, του εγγράφου της μετεωρολογικής υπηρεσίας
γ	Κατάρτιση σχεδίου πτήσης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, σχέδιο πτήσης IFR/ημερολόγιο
δ	Αναγνώριση των απαιτούμενων αεροναυτιλιακών βοηθημάτων για τις διαδικασίες αναχώρησης, άφιξης και προσέγγισης
ε	Επίθεωρηση προ της πτήσης
στ	Καιρικά ελάχιστα
ζ	Τροχοδρόμηση
η	Αναχώρηση PBN (αν εφαρμόζεται): — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη αναχώρησης.
θ	Ενημέρωση πριν από την απογείωση, απογείωση
ι (°)	Μετάβαση σε πτήση με όργανα
ια (°)	Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένης της αναχώρησης PBN, και ρύθμιση υψομέτρου
ιβ (°)	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — ΓΕΝΙΚΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ (°)

α	Έλεγχος του αεροπλάνου αποκλειστικά με βάση τα όργανα, συμπεριλαμβανομένων των εξής: οριζόντια πτήση σε διάφορα επίπεδα, αντιστάθμιση
β	Στροφές ανόδου και καθόδου με σταθερό ρυθμό 1 στροφής
γ	Επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις, που περιλαμβάνουν στροφές με σταθερή κλίση 45° και κλειστές στροφές καθόδου

δ (*)	Επαναφορά από προσέγγιση σε απώλεια στήριξης σε οριζόντια κλίση, στροφές ανόδου/καθόδου και σε διαμόρφωση προσγείωσης — ισχύουν μόνο για αεροπλάνα
ε	Περιορισμένος πίνακας οργάνων: σταθεροποιημένη άνοδος ή κάθοδος, οριζόντιες στροφές σταθερού ρυθμού σε συγκεκριμένες πορείες, επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις — ισχύουν μόνο για αεροπλάνα
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ IFR ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ (*)	
α	Τήρηση ίχνους, συμπεριλαμβανομένης της αναχαίτισης, π.χ. NDB, VOR ή ίχνος μεταξύ σημείων διαδρομής
β	Χρήση συστήματος πλοήγησης και ραδιοβοηθημάτων
γ	Οριζόντια πτήση, έλεγχος πορείας, ύψος και ταχύτητα αέρα, ρύθμιση ισχύος, τεχνική αντιστάθμισης
δ	Ρυθμίσεις υψομέτρου
ε	Χρονομέτρηση και αναθεώρηση των εκτιμώμενων ωρών άφιξης (αναμονή κατά τη διαδρομή, αν απαιτείται)
στ	Παρακολούθηση της εξέλιξης της πτήσης, ημερολόγιο πτήσης, χρήση καυσίμων, χειρισμός συστημάτων
ζ	Διαδικασίες προστασίας από πάγο, προσομοιούμενες αν είναι απαραίτητο
η	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας
ΕΝΟΤΗΤΑ 3α — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ	
α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας, αν εφαρμόζεται
β	Διαδικασίες άφιξης, έλεγχοι υψομέτρου
γ	Περιορισμοί στο απόλυτο ύψος και στην ταχύτητα, αν εφαρμόζεται
δ	Άφιξη PBN (αν εφαρμόζεται): — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη άφιξης.
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 (*) — ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (**)	
α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας Έλεγχος της γωνίας κατακόρυφης διαδρομής Για RNP APCH: — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη προσέγγισης.
β	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης των διευκολύνσεων
γ (*)	Διαδικασία αναμονής

δ	Συμμόρφωση με δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης
ε	Απόκριση προσέγγισης
στ	Έλεγχος ύψους, ταχύτητας και πορείας (σταθεροποιημένη προσέγγιση)
ζ (*)	Ενέργεια επανακύκλωσης
η (*)	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης/προσγείωσης
θ	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιο-τηλεφωνίας

ΕΝΟΤΗΤΑ 5 (°) — ΔΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (**)

α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας Για RNP APCH: — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη προσέγγισης.
β	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης των διευκολύνσεων
γ (*)	Διαδικασία αναμονής
δ	Συμμόρφωση με δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης
ε	Απόκριση προσέγγισης
στ	Έλεγχος απόλυτου ύψους/απόστασης από το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης (MAPt), ταχύτητας, πορείας (σταθεροποιημένη προσέγγιση), σταθερά σημεία καθόδου (Step Down Fixes — SDF), αν εφαρμόζεται
ζ (*)	Ενέργεια επανακύκλωσης
η (*)	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης/προσγείωσης
θ	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιο-τηλεφωνίας

ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — ΠΤΗΣΗ ΜΕ ΕΝΑΝ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (μόνο πολυκινητήρια αεροπλάνα) (°)

α	Προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα μετά την απογείωση ή κατά την επανακύκλωση
β	Προσέγγιση, επανακύκλωση και αποτυχημένη διαδικασία προσέγγισης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας
γ	Προσέγγιση και προσγείωση με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας
δ	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιο-τηλεφωνίας

(°) Πραγματοποιείται μόνο με βάση τα όργανα.

(*) Μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης, συσκευή πιπτητικής εκπαίδευσης 2/3 ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας II.

(*) Μπορεί να πραγματοποιηθεί στην ενότητα 5 ή στην ενότητα 6.

(**) Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση στην ενότητα 4 ή στην ενότητα 5 είναι RNP APCH. Όταν μια RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή εξομοίωσης πτήσης.

Ελικόπτερα**ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ**

Η χρήση του καταλόγου ελέγχου, η ικανότητα διακυβέρνησης, οι διαδικασίες αντιπαγοποίησης/αποπαγοποίησης κ.λπ. ισχύουν για όλες τις ενότητες

α	Χρήση του εγχειριδίου πτήσης (ή αντίστοιχου), ιδιαιτέρως για τον υπολογισμό επιδόσεων του αεροσκάφους· μάζα και ζυγοστάθμιση
β	Χρήση του εγγράφου των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, του εγγράφου της μετεωρολογικής υπηρεσίας
γ	Κατάρτιση σχεδίου πτήσης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, σχέδιο πτήσης IFR/ημερολόγιο
δ	Αναγνώριση των απαιτούμενων αεροναυτιλιακών βοηθημάτων για τις διαδικασίες αναχώρησης, άφιξης και προσέγγισης
ε	Επιθεώρηση προ της πτήσης
στ	Καιρικά ελάχιστα
ζ	Τροχοδρόμηση/αεροτροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή
η	Αναχώρηση PBN (αν εφαρμόζεται): — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη αναχώρησης.
θ	Ενημέρωση πριν από την απογείωση, διαδικασίες και έλεγχοι
ι	Μετάβαση σε πτήση με όργανα
ια	Διαδικασίες ενόργανης αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN)

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — ΓΕΝΙΚΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ

α	Έλεγχος του ελικοπτέρου αποκλειστικά με βάση τα όργανα, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
β	Στροφές ανόδου και καθόδου με σταθερό ρυθμό 1 στροφής
γ	Επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις, που περιλαμβάνουν στροφές με σταθερή κλίση 30° και κλειστές στροφές καθόδου

ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ IFR ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

α	Τήρηση ίχνους, συμπεριλαμβανομένης της αναχαίτισης, π.χ. NDB, VOR, RNAV
β	Χρήση ραδιοβοηθημάτων
γ	Οριζόντια πτήση, έλεγχος πορείας, ύψος και ταχύτητα αέρα, ρύθμιση ισχύος
δ	Ρυθμίσεις υψομέτρου
ε	Απόκριση και αναθεώρηση των εκτιμώμενων ωρών άφιξης

στ	Παρακολούθηση της εξέλιξης της πτήσης, ημερολόγιο πτήσης, χρήση καυσίμων, χειρισμός συστημάτων
ζ	Διαδικασίες προστασίας από πάγο, προσομοιούμενες, αν είναι απαραίτητο και αν εφαρμόζεται
η	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας
ΕΝΟΤΗΤΑ 3α — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΦΙΞΗΣ	
α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας, αν εφαρμόζεται
β	Διαδικασίες άφιξης, έλεγχοι υψομέτρου
γ	Περιορισμοί στο απόλυτο ύψος και στην ταχύτητα, αν εφαρμόζεται
δ	Άφιξη PBN (αν εφαρμόζεται) — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη άφιξης.
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (*)	
α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας Έλεγχος της γωνίας κατακόρυφης διαδρομής για RNP APCH: α) Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και β) διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη προσέγγισης.
β	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης
γ (*)	Διαδικασία αναμονής
δ	Συμμόρφωση με δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης
ε	Απόκριση προσέγγισης
στ	Ύψος, ταχύτητα, έλεγχος πορείας (σταθεροποιημένη προσέγγιση)
ζ (*)	Ενέργεια επανακύκλωσης
η (*)	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης/προσγείωσης
θ	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας
ΕΝΟΤΗΤΑ 5 — ΔΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (*)	
α	Ρύθμιση και έλεγχος βοηθημάτων αεροναυτιλίας Για RNP APCH: — Έλεγχος της φόρτωσης της ορθής διαδικασίας στο σύστημα πλοήγησης· και — διασταύρωση της απεικόνισης του συστήματος πλοήγησης με τον χάρτη προσέγγισης.

β	Ενημέρωση προσέγγισης και προσγείωσης, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καθόδου/προσέγγισης/προσγείωσης και της αναγνώρισης των διευκολύνσεων
γ (*)	Διαδικασία αναμονής
δ	Συμμόρφωση με δημοσιευμένες διαδικασίες προσέγγισης
ε	Απόκριση προσέγγισης
στ	Ύψος, ταχύτητα, έλεγχος πορείας (σταθεροποιημένη προσέγγιση)
ζ (*)	Ενέργεια επανακύκλωσης
η (*)	Διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης (*)/προσγείωσης
θ	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας

ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 5. Η δοκιμασία αφορά τον έλεγχο του ελικοπτήρου, την ταυτοποίηση του κινητήρα που παρουσιάζει απώλεια, άμεσες ενέργειες (ασκήσεις επαφής των τροχών στο διάδρομο), επόμενες ενέργειες και έλεγχοι και ακρίβεια πτήσης, στις εξής περιπτώσεις:

α	Προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα μετά την απογείωση και κατά την προσέγγιση/κατά τη διάρκεια της προσέγγισης (**) (σε ασφαλές ύψος, εκτός αν πραγματοποιείται σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας II/III ή συσκευή πτητικής εκπαίδευσης 2,3)
β	Απώλεια των συσκευών ενίσχυσης της ευστάθειας/υδραυλικού συστήματος (αν εφαρμόζεται)
γ	Περιορισμένος πίνακας οργάνων
δ	Αυτοπεριστροφή και επαναφορά σε προεπιλεγμένο ύψος
ε	Τρισδιάστατες μη αυτόματες λειτουργίες χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης (***) Τρισδιάστατες μη αυτόματες λειτουργίες με σύστημα διεύθυνσης πτήσης (***)

(⁺) Προς εκτέλεση στην ενότητα 4 ή στην ενότητα 5.

(*) Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση στην ενότητα 4 ή στην ενότητα 5 είναι RNP APCH. Όταν μια RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή εξομίωσης πτήσης.

(**) Μόνο πολυκινητήρια ελικόπτερα.

(***) Η δοκιμασία πραγματοποιείται μόνο σε ένα θέμα.»

θ) το προσάρτημα 8 τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα της ενότητας A, η υποσημείωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(*) Εφόσον κατά τη διάρκεια των 12 προηγούμενων μηνών ο υποψήφιος έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον τρεις αναχωρήσεις και προσεγγίσεις IFR, ασκώντας δικαιώματα PBN, συμπεριλαμβανομένης μιας προσέγγισης RNP APCH σε αεροπλάνο τάξης ή τύπου SP σε πτητικές λειτουργίες SP ή, στην περίπτωση πολυκινητήριων αεροπλάνων, πλην των σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων, ο υποψήφιος έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την ενότητα 6 της δοκιμασίας δεξιοτήτων για αεροπλάνο SP, πλην των σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων που πετούν μόνο με βάση όργανα σε πτητική λειτουργία SP.»

ii) στον πίνακα της ενότητας B, η υποσημείωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(*) Εφόσον κατά τη διάρκεια των 12 προηγούμενων μηνών έχουν πραγματοποιηθεί τουλάχιστον τρεις αναχωρήσεις και προσεγγίσεις IFR, ασκώντας δικαιώματα PBN, συμπεριλαμβανομένης μιας προσέγγισης RNP APCH [μπορεί να είναι προσέγγιση σημείου στο χώρο (PinS)], σε ελικόπτερο SP σε πτητική λειτουργία SP.»

ι) το προσάρτημα 9 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 4 της ενότητας Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα εξής όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αεροπλάνου:

Ύψος

Γενικά	± 100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό σχετικό ύψος	$+ 50$ πόδια/ $- 0$ πόδια
Ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	$+ 50$ πόδια/ $- 0$ πόδια

Τήρηση ίχνους

Επί ραδιοβοηθημάτων	$\pm 5^\circ$
Για “γωνιακές” αποκλίσεις	Εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατωλίσθησης (π.χ. LPV, ILS, MLS, GLS).
Διοδιάστατες (LNAV) και τρισδιάστατες (LNAV/VNAV) “γραμμικές” αποκλίσεις	Το εγκάρσιο σφάλμα/η εγκάρσια απόκλιση περιορίζεται κανονικά σε $\pm \frac{1}{2}$ τιμή RNP που σχετίζεται με τη διαδικασία. Επιτρέπονται σύντομες αποκλίσεις από το πρότυπο αυτό έως το πολύ 1 φορά την τιμή RNP.
Τρισδιάστατες γραμμικές κατακόρυφες αποκλίσεις (π.χ. RNP APCH (LNAV/VNAV) με χρήση Baro VNAV)	Το πολύ $- 75$ πόδια κάτω από το κατακόρυφο προφίλ ανά πάσα στιγμή, και το πολύ $+ 75$ πόδια επάνω από το κατακόρυφο προφίλ στα ή κάτω από τα 1 000 πόδια επάνω από τη στάθμη του αεροδρομίου.

Πορεία

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	$\pm 5^\circ$
Με προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα	$\pm 10^\circ$

Ταχύτητα

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5 κόμβοι
Με προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα	$+ 10$ κόμβοι/ $- 5$ κόμβοι»

ii) στο σημείο 5 του τμήματος Β παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο η):

«η) Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση είναι RNP APCH. Όταν μια RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή εξομοίωσης πτήσης.»

iii) στο σημείο 5 της ενότητας Β, οι σειρές 3B.4 και 3B.5 του πίνακα αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3B.4*	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς αποφασιστικό σχετικό ύψος/υψόμετρο 200 ποδών (60 μέτρων) ή προς υψηλότερα ελάχιστα εάν απαιτείται από τη διαδικασία προσέγγισης (μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο αυτόματος πιλότος για διασταύρωση με την κατακόρυφη διαδρομή στο τμήμα τελικής προσέγγισης)	P—>	—>		M	
3B.5*	Διοδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	P—>	—>		M»	

iv) στο σημείο 6 του τμήματος B παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ι):

- «i) Για την απόκτηση ή τη διατήρηση δικαιωμάτων PBN, μία προσέγγιση είναι RNP APCH. Όταν μια RNP APCH δεν είναι εφικτή, τότε πραγματοποιείται σε κατάλληλα εξοπλισμένη εκπαιδευτική συσκευή εξομοίωσης πτήσης.»

v) στο σημείο 6 του τμήματος B, η σειρά 3.9.3 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.9.3*	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος 200 ποδών (60 μέτρων) ή προς υψηλότερα ελάχιστα εάν το απαιτεί η διαδικασία προσέγγισης.						
---------	--	--	--	--	--	--	--

Σημείωση: Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι διαδικασίες RNP APCH ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση αυτόματου πιλότου ή συστήματος διεύθυνσης πτήσης. Η διαδικασία που πρέπει να εκτελείται με μη αυτόματο τρόπο επιλέγεται με βάση τους εν λόγω περιορισμούς (για παράδειγμα, επιλέγεται σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) για το 3.9.3.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους).»

vi) στο σημείο 6 του τμήματος B, οι σειρές 3.9.3.4 και 3.9.4 του πίνακα αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.9.3.4*	μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν το πέρασμα 1 000 πόδια επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου έως την προσγείωση ή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης. Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία δημοσίων μεταφορών (SFAR 23), η προσέγγιση με την προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα και τη συνεπακόλουθη επανακύκλωση αρχίζει σε συνδυασμό με την προσέγγιση μη ακριβείας όπως περιγράφεται στο 3.9.4. Η επανακύκλωση αρχίζει κατά την επίτευξη του σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH/A), ωστόσο, όχι αργότερα από την επίτευξη ελάχιστου/σχετικού ύψους καθόδου (MDH/A) 500 ποδών επάνω από το ύψος του κατωφλιού του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει την απώλεια του κινητήρα σύμφωνα με το 3.9.3.4.			P—>	—>		M
3.9.4*	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου			P*—>	—>		M»

vii) στο σημείο 6 του τμήματος B, η σειρά 4.1 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* στη διάρκεια τρισδιάστατης πτητικής λειτουργίας κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους			P*—>	—>»		
------	--	--	--	------	-----	--	--

viii) στο σημείο 6 του τμήματος B, η σειρά 5.1 του πίνακα αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.1	Κανονικές προσγειώσεις* με αναφορά οπτικής επαφής κατά την επίτευξη αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους έπειτα από πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης			P»			
------	---	--	--	----	--	--	--

- ix) στο σημείο 6 του τμήματος Β, στη σειρά 6.2 του πίνακα, ο όρος «με σύστημα ενόργανης προσγείωσης» αντικαθίσταται από τον εξής όρο: «CAT II/III»
- x) το σημείο 4 στοιχείο α) του τμήματος Γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Όρια πτήσης IFR

Καθ' ύψος

Γενικά	± 100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό σχετικό/ απόλυτο ύψος	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	+ 50 πόδια/- 0 πόδια

Τήρηση ίχνους

Επί ραδιοβοηθημάτων	± 5°
Τρισδιάστατες “γωνιακές” αποκλίσεις	Εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατωλίσθησης (π.χ. LPV, ILS, MLS, GLS).
Δισδιάστατη (LNAV) και τρισδιάστατη (LNAV/VNAV) “γραμμική” απόκλιση:	Το εγκάρσιο σφάλμα/η εγκάρσια απόκλιση περιορίζεται κανονικά σε ± ½ τιμή RNP που σχετίζεται με τη διαδικασία. Επιτρέπονται σύντομες αποκλίσεις από το πρότυπο αυτό έως το πολύ 1 φορά την τιμή RNP.
Τρισδιάστατες γραμμικές κατακόρυφες αποκλίσεις (π.χ. RNP APCH (LNAV/VNAV) με χρήση Baro VNAV):	Το πολύ - 75 πόδια κάτω από το κατακόρυφο προφίλ ανά πάσα στιγμή, και το πολύ + 75 πόδια επάνω από το κατακόρυφο προφίλ στα ή κάτω από τα 1 000 πόδια επάνω από τη στάθμη του αεροδρομίου.

Πορεία

Κανονικές πτητικές λειτουργίες	± 5°
Μη κανονικές πτητικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	± 10°

Ταχύτητα

Γενικά	± 10 κόμβοι
Με προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι»

- xi) στο σημείο 12 του τμήματος Γ, οι σειρές 5.4, 5.4.1 και 5.4.2 του πίνακα αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος 200 ποδών (60 μέτρων) ή προς υψηλότερα ελάχιστα εάν το απαιτεί η διαδικασία προσέγγισης	P*	—>*	—>*			
5.4.1	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης Σημείωση: Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι διαδικασίες RNP APCH ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση αυτόματου πιλότου ή συστήματος διεύθυνσης πτήσης. Η διαδικασία που πρέπει να εκτελείται με μη αυτόματο τρόπο επιλέγεται με βάση τους εν λόγω περιορισμούς (για παράδειγμα, επιλέγεται σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) για το 5.4.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	—>*	—>*		M*	»

xii) στο σημείο 12 του τμήματος Γ, οι σειρές 5.4.4 και 5.5 του πίνακα αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5.4.4.	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν το πέρασμα 1 000 πόδια επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου έως την προσγείωση ή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου	P*	—>*	—>*		M*	»

(2) Στο παράρτημα VII, το στοιχείο α) του ORA.ATO.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο ΑΤΟ πρέπει να έχει πρόσβαση σε επαρκή στόλο εκπαιδευτικών αεροσκαφών ή προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης κατάλληλα εξοπλισμένων για τις παρεχόμενες σειρές εκπαίδευσης.».