

## II

(Nelegislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/539

ze dne 6. dubna 2016,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jde o výcvik, zkoušky a pravidelné přezkušování pilotů týkající se navigace založené na výkonnosti

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 7 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011<sup>(2)</sup> stanoví podmínky pro piloty zapojené do provozu některých letadel a zařízení pro výcvik pomocí letové simulace a osoby a organizace podílející se na výcviku, zkouškách a přezkušování těchto pilotů.
- (2) Do tohoto nařízení je nutné zahrnout dodatečné požadavky na výcvik, zkoušky a pravidelné přezkušování pilotů, kteří létají podle postupů navigace založené na výkonnosti (dále jen „PBN“), a proto potřebují, aby práva pro PBN byla zanesena do jejich přístrojové kvalifikace (IR). Zanesení záznamu o získání práv pro PBN by pro příslušný orgán nemělo vytvořit další administrativní zátěž.
- (3) Pilot (držitel přístrojové kvalifikace), který na základě platných vnitrostátních právních předpisů nebo jinak získal teoretické znalosti a praktické dovednosti s provozem s navigací PBN před datem použitelnosti tohoto nařízení, by měl být považován za osobu, která splnila dodatečné požadavky, pokud může ke spokojenosti příslušného orgánu prokázat, že takto získané znalosti a dovednosti jsou rovnocenné s výsledky získanými prostřednictvím kurzů a výcviku požadovaných tímto nařízením. Příslušné orgány by měly svá rozhodnutí o rovnocennosti těchto znalostí a dovedností zakládat na objektivních informacích a kritériích.
- (4) Ne všichni piloti, zejména v oblasti všeobecného letectví, létají podle postupů PBN, neboť např. jejich letadla nebo místní letiště nemusí disponovat vhodným zařízením s certifikací pro tento účel. Od těchto pilotů se proto v současnosti nemusí vyžadovat, aby prošli dodatečným výcvikem a přezkoušením týkajícím se navigace PBN. Vzhledem k tempu, jakým v celé Unii probíhá vybavování zařízení a postupy PBN, by toto nařízení mělo poskytnout dostatek času, po němž by pro tyto piloty vstoupily v platnost dodatečné požadavky na výcvik, zkoušky a pravidelné přezkušování pilotů v létání podle postupů PBN.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 79, 13.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

- (5) Období, během kterého mohou členské státy rozhodnout o neuplatnění ustanovení nařízení (EU) č. 1178/2011 na svém území v případě pilotů, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti pilota a souvisejícího osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných třetí zemí, kteří se podílejí na neobchodním provozu některých letadel, by mělo být prodlouženo z důvodu probíhajících jednání Unie s některými třetími zeměmi, jejichž cílem je usnadnit změnu těchto průkazů způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti. Mělo by být jasné stanoveno, že pokud členský stát přijme či přijal takové rozhodnutí, měl by toto rozhodnutí zveřejnit vhodným způsobem, který všem dotčeným stranám umožní, aby je vzaly na vědomí, a zajistí plnění požadavků transparentnosti a právní jistoty.
- (6) Do nařízení (EU) č. 1178/2011 by měly být rovněž zahrnuty dodatečné požadavky týkající se výsadních práv pilotů zkušebních letů s cílem umožnit těmto pilotům provozovat letadla pro určitý druh letů, aniž by museli splnit požadavek na držení příslušné třídní nebo typové kvalifikace.
- (7) Nařízení (EU) č. 1178/2011 stanoví, že výcvikový kurz pro získání průkazu MPL může schválit pouze schválená organizace pro výcvik, jež je součástí provozovatele letecké dopravy. Dále se v tomto nařízení stanoví, že dokud držitel neabsolvuje přeškolovací kurz téhož provozovatele, nemůže vykonávat práva udělená průkazem MPL. Existují případy, kdy kvůli pochybení provozovatele někteří držitelé průkazu MPL nemohou absolvovat přeškolovací kurz daného provozovatele, a nemohou proto pracovat ani pro tohoto, ani pro jiného provozovatele. Omezení výkonu práv udělených průkazem MPL tak znevýhodňují držitele tohoto průkazu, aniž by k tomu existovaly bezpečnostní důvody. Piloti, kteří změnili provozovatele, jsou povinni absolvovat přeškolovací kurz nového provozovatele i přesto, že již absolvovali tento kurz u předešlého provozovatele. Přeškolovací kurz kteréhokoliv provozovatele musí nadto plně zohlednit úroveň zkušeností pilotů, kteří k tomuto provozovateli nastupují. Je proto třeba toto omezení odstranit. Požadavky na získání průkazu MPL je tudíž nutné uvést do souladu se standardy ICAO.
- (8) Nařízení (EU) č. 1178/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku Evropské agentury pro bezpečnost letectví<sup>(1)</sup> v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

- 1) Vkládá se nový článek 4a, který zní:

„Článek 4a

#### **Práva udělená přístrojovou kvalifikací pro navigaci založenou na výkonnosti**

1. Podle postupů navigace založené na výkonnosti (PBN) smějí piloti létat až poté, co získali práva pro PBN a tato práva byla začleněna do jejich přístrojové kvalifikace (IR).
2. Práva pro PBN pilot obdrží, když splní všechny tyto požadavky:
  - a) pilot úspěšně absolvoval kurz teoretických znalostí mj. z navigace PBN v souladu s článkem FCL.615 přílohy I (část FCL);
  - b) pilot úspěšně absolvoval letový výcvik mj. s navigací PBN v souladu s článkem FCL.615 přílohy I (část FCL);
  - c) pilot úspěšně absolvoval buď zkoušku dovedností v souladu s dodatkem 7 přílohy I (část FCL), nebo zkoušku dovedností, nebo přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 přílohy I (část FCL).

<sup>(1)</sup> Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 03/2015 ze dne 31. března 2015 týkající se nařízení Komise o revizi operačních kritérií pro schválení navigace založené na výkonnosti (PBN).

3. Požadavky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) se považují za splněné, pokud příslušný orgán shledal, že znalosti získané buď výcvikem, nebo na základě seznámení s provozem podle PBN, jsou rovnocenné znalostem získaným v kurzu uvedeném v odst. 2 písm. a) a b) a pilot takto získané znalosti prokáže ke spokojenosti examinátora při přezkoušení odborné způsobilosti nebo zkoušce dovedností uvedených v odst. 2 písm. c).
4. Po absolvování přezkoušení odborné způsobilosti nebo zkoušky dovedností uvedených v odst. 2 písm. c) se do zápisníku letů pilota nebo rovnocenného dokumentu zaneše záznam o úspěšném prokázání znalostí PBN a examinátor, který zkoušku či přezkoušení vedl, jej potvrdí podpisem.
5. Piloti s přístrojovou kvalifikací bez práv pro PBN mohou provozovat lety a přiblížení na trasách, kde se nepožadují práva pro PBN a kde se pro obnovu jejich přístrojové kvalifikace nepožaduje žádný z prvků PBN, pouze do 25. srpna 2020. Po uplynutí tohoto data musí být práva pro PBN součástí každé přístrojové kvalifikace.“
- 2) V článku 10a se doplňuje nový odstavec 5, který zní:
- „5. Organizace pro výcvik pilotů musí nejpozději do 25. srpna 2020 zajistit, aby jimi nabízené výcvikové kurzy zahrnovaly výcvik za účelem získání práv pro PBN v souladu s požadavky přílohy I (část FCL).“
- 3) V článku 12 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
- „4. Odchylně od odstavce 1 se členské státy mohou rozhodnout, že až do 8. dubna 2017 nebudou uplatňovat ustanovení tohoto nařízení v případě pilotů, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti pilota a souvisejícího osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných třetí zemí a kteří se podílejí na neobchodním provozu letadla, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 písm. b) nebo c) nařízení (ES) č. 216/2008. Tato rozhodnutí členské státy zpřístupní veřejnosti.“
- 4) Přílohy I a VII se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 8. dubna 2016.

Body 1, 2 a 4 článku 1 se však použijí ode dne 25. srpna 2018, s výjimkou bodu 1 písm. g) přílohy, který se použije do dne 8. dubna 2016.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 6. dubna 2016.

Za Komisi  
předseda  
Jean-Claude JUNCKER

## PŘÍLOHA

Přílohy I a VII nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) následující definice se vkládají do článku FCL.010:

„Provozem s úhlovými odchylkami“ se rozumí přiblížení podle přístrojů, při němž je maximální přípustná chyba/odchylka od plánované tratě (úhlová odchylka) vyjádřena vychýlením ukazatele indikátoru traťové odchylky (CDI) nebo na rovnocenném zobrazení v pilotním prostoru.

„Provozem s lineárními odchylkami“ se rozumí přiblížení podle přístrojů, při němž je maximální přípustná chyba/odchylka od plánované tratě (stranová odchylka) vyjádřena v jednotkách délky, např. v námořních mílech.

„LNAV“ se rozumí směrová navigace.

„LPV“ se rozumí výkonnost směrového majáku s vertikálním vedením.

„Navigací založenou na výkonnosti (PBN)“ se rozumí prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

„RNP APCH“ se rozumí specifikace PBN používaná pro přiblížení podle přístrojů.

„Provozem RNP APCH do minimálních výšek LNAV“ se rozumí 2D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové vedení provádí na základě určení polohy systémem GNSS.

„Provozem RNP APCH až do minim LNAV/VNAV“ se rozumí 3D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové vedení provádí na základě určení polohy systémem GNSS a vertikální vedení buď pomocí funkce BARO-VNAV, nebo na základě určení polohy systémem GNSS, včetně SBAS.

„Provozem RNP APCH až do minim LPV“ se rozumí 3D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové i vertikální vedení provádí na základě určení polohy systémem GNSS včetně rozšíření SBAS.

„RNP AR APCH“ se rozumí navigační specifikace používaná pro přiblížení podle přístrojů vyžadující specifické schválení.

„Trojrozměrným (3D) přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení.

„Dvourozměrným (2D) přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení.

„VNAV“ se rozumí vertikální navigace.“;

b) článek FCL.600.IR se nahrazuje tímto:

„Vyjma situací stanovených v článku FCL.825 mohou provoz podle IFR v letounu, ve vrtulníku, na vzducholodi nebo v letadle s pohonem vzlaku vykonávat pouze držitelé:

a) průkazu PPL, CPL, MPL a ATPL a

b) přístrojové kvalifikace s právy odpovídajícími platným požadavkům vzdušného prostoru a kategorii letadla, s výjimkou situací, kdy absolvují zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo dostávají výcvik ve dvojím řízení.“;

c) v článku FCL.605.IR se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Držitel přístrojové kvalifikace má práva k letu s letadlem podle IFR, včetně provozu podle PBN, s minimální relativní výškou rozhodnutí 60 m (200 stop)“;

d) v článku FCL.700 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Držitelé průkazu způsobilosti pilota nesmějí pracovat jako piloti letadla, pokud nemají platnou a odpovídající třídní nebo typovou kvalifikaci, s výjimkou těchto případů:

- i) jsou držiteli průkazů LAPL, SPL a BPL;
- ii) podstupují zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti pro obnovu třídní nebo typové kvalifikace;
- iii) podstupují letový výcvik;
- iv) jsou držitelem kvalifikace pro zkušební létání vydané v souladu s článkem FCL.820.“;

e) v článku FCL.700 se zrušuje písmeno c);

f) v článku FCL.820 písm. c) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) provádět lety bez typové nebo třídní kvalifikace stanovené v hlavě H, vyjma případu, kdy kvalifikace pro zkušební létání nesmí být používána k provozu obchodní letecké dopravy.“;

g) V dodatku 5 se bod 2 nahrazuje tímto:

„2. Výcvikový kurz pro získání průkazu MPL může být schválen pouze schválené organizací pro výcvik, jež je součástí provozovatele obchodní letecké dopravy, který má osvědčení v souladu s částí ORO nebo má s tímto provozovatelem uzavřenu zvláštní dohodu.“

h) dodatek 7 se mění takto:

i) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1. Žadatel o přístrojovou kvalifikaci absolvuje výcvik ve stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce a které musí být pro účely výcviku a zkoušek odpovídajícím způsobem vybaveno.“;

ii) bod 11 se nahrazuje tímto:

„11. Uplatní se tato omezení, upravená s ohledem na odchylky pro podmínky turbulence, ovládacích vlastností a výkonnosti použitého letadla:

#### Výška

Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/ nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)
Minimální výška pro klesání/MAP/nadmořská výška	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)

#### Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků	± 5°
V případě úhlových odchylek	Odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS)
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ stranové odchylky	stranová odchylka od tratě obvykle nesmí překročit ± ½ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV)	nikdy více než - 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.

## Kurz

se všemi pracujícími motory	$\pm 5^\circ$
se simulovanou poruchou motoru	$\pm 10^\circ$

## Rychlost

se všemi pracujícími motory	$\pm 5$ uzlů ( $\pm 9$ km/h)
se simulovanou poruchou motoru	10 uzlů/- 5 uzlů (+ 18,5 km/h/- 9 km/h)

## OBSAH ZKOUŠKY

**Letouny**

## ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET

Na všechny oddíly se vztahuje použití seznamu kontrol povinných úkonů, pilotní dovednost, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd.

a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště výpočet výkonnosti letadla, hmotnost a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/letového deníku
d	Identifikace požadovaných navigačních zařízení při postupech pro odlet, přilet a přiblížení
e	Předletová prohlídka
f	Meteorologická minima
g	Pojíždění
h	Odlet podle PBN (je-li použitelné): — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem odletových tratí
i	Příprava před vzletem, vzlet
j (°)	Přechod na let podle přístrojů
k (°)	Postupy pro odlet podle přístrojů, včetně odletů podle PBN, a nastavení výškoměru
l (°)	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA (°)	
a	Řízení letounu výhradně podle přístrojů zahrnující: vodorovný let při různých rychlostech, vyvážení
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem $45^\circ$ a ostrých klesavých zatáček

d (*)	Vybrání z blížícího se přetažení při vodorovném letu, ve stoupavých/klesavých zatáčkách a v přistávací konfiguraci – platí pouze pro letouny
e	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce; stabilizované stoupání nebo klesání, ploché zatáčky se standardní úhlovou rychlostí do určitých kurzů, vybírání z nezvyklých poloh – platí pouze pro letouny
ODDÍL 3 – TRAŽOVÉ POSTUPY IFR (*)	
a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, nebo tratě mezi tražovými body
b	Použití navigačního systému nebo radiových prostředků
c	Vodorovný let, udržování kurzu, nadmořské výšky a letové rychlosti, nastavení výkonu, technika vyvážení
d	Nastavení výškoměru
e	Měření času a oprava ETA (vyčkávání po trati – je-li požadováno)
f	Sledování postupu letu, letového deníku, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany proti námraze, v případě potřeby simulované
h	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 3a – POSTUPY PRO PŘÍLET	
a	Případné nastavení a kontrola navigačních prostředků
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Případná omezení nadmořské výšky a rychlosti
d	Případný přilet podle PBN: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem příletových tratí
ODDÍL 4 (*) — 3D PROVOZ (**)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků Kontrola úhlu vertikální dráhy V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním, včetně identifikace zařízení
c (*)	Postup vyčkávání

d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 5 (°) — 2D PROVOZ (**)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním, včetně identifikace zařízení
c (*)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky/vzdálenosti od MAPT, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení), Fix postupného klesání (SDF), je-li použitelné
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 6 – LET S JEDNÍM NEPRACUJÍCÍM MOTOREM (pouze vícemotorové letouny) (°)	
a	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu
b	Přiblížení, průlet a procedurální nezdařené přiblížení s jedním nepracujícím motorem
c	Přiblížení a přistání s jedním nepracujícím motorem
d	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
<p>(°) Je třeba provést s orientací výhradně podle přístrojů.  (*) Lze provést na FFS, FTD 2/3 nebo FNPT II.  (*) Lze provést buď v oddíle 5, nebo v oddíle 6.  (**) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5 být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).</p>	



**Vrtulníky****ODDÍL 1 – ODLET**

Na všechny oddíly se vztahuje použití seznamu kontrol povinných úkonů, pilotní dovednost, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd.

a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště výpočet výkonnosti letadla, hmotnosti a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/letového deníku
d	Identifikace požadovaných navigačních zařízení při postupech pro odlet, přilet a přiblížení
e	Předletová prohlídka
f	Meteorologická minima
g	Pojíždění/vzdušné pojíždění podle ATC nebo pokynů instruktora
h	Odlet podle PBN (je-li použitelné): — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem odletových tratí
i	Příprava před vzletem, postupy a kontroly
j	Přechod na let podle přístrojů
k	Postupy pro odlet podle přístrojů, včetně postupů podle PBN

**ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ VRTULNÍKU**

a	Řízení vrtulníku výhradně podle přístrojů zahrnující:
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem 30° a ostrých klesavých zatáček

**ODDÍL 3 – TRAŽOVÉ POSTUPY IFR**

a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, RNAV
b	Použití radiových prostředků
c	Vodorovný let, udržování kurzu, nadmořské výšky a letové rychlosti, nastavení výkonu
d	Nastavení výškoměru
e	Časový rozpočet a oprava ETA

f	Sledování postupu letu, letového deníku, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany proti námraze, v případě potřeby a je-li relevantní simulované
h	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 3a – POSTUPY PRO PŘÍLET	
a	Případné nastavení a kontrola navigačních prostředků
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Případná omezení nadmořské výšky a rychlosti
d	Případný přilet podle PBN — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiletových tratí
ODDÍL 4 — 3D PROVOZ (*)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků Kontrola úhlu vertikální dráhy u RNP APCH: a) zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a b) provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
c (*)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 5 — 2D PROVOZ (*)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení

b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním a identifikace zařízení
c (*)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížení (*)/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy

#### ODDÍL 6 – MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY

Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5. Zkouška musí brát zřetel na řízení vrtulníku, identifikaci motoru s poruchou, okamžité činnosti (náznakově nacvičené úkony), následné činnosti a kontroly a přesnost létání v těchto situacích:

a	Simulovaná porucha motoru po vzletu a při/během přiblížení (**) (v bezpečné nadmořské výšce, pokud se neprovádí na FFS nebo FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Porucha zařízení pro zvýšení stability/hydraulického systému (je-li vhodné)
c	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce
d	Autorotace a vybrání v předem zvolené nadmořské výšce
e	3D provoz ručně bez letového povelového přístroje (***) 3D provoz ručně s použitím letového povelového přístroje (***)

(†) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5 být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).

(\*) Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.

(\*\*) Pouze vícemotorový vrtulník

(\*\*\*) Bude zkoušena pouze jedna úloha.“

i) dodatek 8 se mění takto:

i) poznámka pod čarou k tabulce v oddíle A se nahrazuje tímto:

„(\*) Za předpokladu, že žadatel za předchozích dvanáct měsíců absolvoval alespoň tři odlety a přiblížení podle IFR při výkonu práv pro PBN, včetně jednoho přiblížení RNP APCH, v letounu třídy SP nebo v typu letounu v jednopilotním provozu, nebo pokud v případě jiných vícemotorových letounů než složitých letounů s vysokou výkonností úspěšně složil oddíl 6 zkoušky dovednosti pro jiné letouny SP než složitě letouny s vysokou výkonností řízené s orientací výhradně podle přístrojů v jednopilotním provozu.“;

ii) poznámka pod čarou k tabulce v oddíle B se nahrazuje tímto:

„(\*) Za předpokladu, že za předchozích dvanáct měsíců byly provedeny alespoň tři odlety a přiblížení podle IFR při výkonu práv pro PBN, včetně jednoho přiblížení RNP APCH (mohlo by se jednat o přiblížení v bodu v prostoru), ve vrtulníku typu SP v jednopilotním provozu.“;

j) dodatek 9 se mění takto:

i) bod 4 se v oddíle B nahrazuje tímto:

„4. Uplatní se následující omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu:

#### Výška

Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)
minimální relativní výška klesání/nadmořská výška klesání	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)

#### Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků	± 5°
V případě „úhlových“ odchylek	odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS).
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ odchylky	stranová odchylka od plánované tratě obvykle nesmí překročit ± ½ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV)	nikdy více než - 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.

#### Kurz

se všemi pracujícími motory	± 5°
se simulovanou poruchou motoru	± 10°

#### Rychlost

se všemi pracujícími motory	± 5 uzlů (± 9 km/h)
se simulovanou poruchou motoru	+ 10 uzlů/- 5 uzlů (+ 18,5 km/h/- 9 km/h)“

ii) v oddíle B se do bodu 5 vkládá nové písmeno h), které zní:

„h) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).“;

iii) řádky 3B.4 a 3B.5 tabulky v bodě 5 oddílu B se nahrazují tímto:

„3B.4*“	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení (autopilot smí být použit k nalétnutí na vertikální dráhu v úseku konečného přiblížení)	P—>	—>		M	
3B.5*	2D provoz do minimální relativní výšky klesání/minimální nadmořské výšky klesání	P—>	—>		M“	

iv) v oddíle B se do bodu 6 vkládá nové písmeno j), které zní:

„j) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).“;

v) řádek 3.9.3 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„3.9.3* 3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení							
---	--	--	--	--	--	--	--

Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. S přihlédnutím k takovým omezením musí být vybrán postup, u něž má být létání provedeno ručně (například pro 3.9.3.1 zvolit ILS v případě takových omezení AFM).“

vi) řádky 3.9.3.4 a 3.9.4 tabulky v bodě 6 části B se nahrazují tímto:

„3.9.3.4* S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úrovní letiště do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s nepřesným přístrojovým přiblížením, jak je popsáno v 3.9.4. Průlet se však musí zahajovat po dosažení vyhlášené bezpečné výšky nad překážkami (OCH/A), avšak ne později než po dosažení MDH/A 150 m (500 stop) nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letouny kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s 3.9.3.4.			P—>	—>		M	
3.9.4* 2D provoz s klesáním na minimální relativní výšku klesání/minimální nadmořskou výšku klesání			P*—>	—>		M*	

vii) řádek 4.1 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„4.1 Průlet se všemi pracujícími* motory po přiblížení ILS a dosažení relativní výšky rozhodnutí			P*—>	—>“			
--	--	--	------	-----	--	--	--

viii) řádek 5.1 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„5.1 Normální přistání* s vizuální orientací získanou po dosažení relativní výšky rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů			P“				
--	--	--	----	--	--	--	--

- ix) v řádku 6.2 tabulky v bodě 6 oddílu B se výraz „ILS“ nahrazuje tímto: „KAT. II/III“,  
 x) v bodě 4 oddílu C se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Letová omezení IFR

Výška

Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/ nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)
minimální relativní výška klesání/nadmořská vý- ška klesání	+ 50 stop/- 0 stop (+ 15 m/- 0 m)

Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků	± 5°
3D „úhlové“ odchylky	odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azi- mutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS).
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ od- chylka:	stranová odchylka od plánované tratě obvykle nesmí překročit ± ½ hodnoty RNP, která je spo- jena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV):	nikdy více než - 75 stop pod vertikálním profi- lem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profiem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.

Kurz

běžné činnosti	± 5°
mimořádné činnosti/nouzové situace	± 10°

Rychlost

Všeobecně	± 10 uzlů (± 18,5 km/h)
při simulovaném vysazení motoru	10 uzlů/- 5 uzlů (+ 18,5 km/h/- 9 km/h)“

- xi) řádky 5.4, 5.4.1 a 5.4.2 tabulky v bodě 12 oddílu C se nahrazují tímto:

„5.4	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmoř- ské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblí- žení	P*	—>*	—>*			
5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vy- žadovat použití autopilota nebo letového povelov- ého přístroje. S přihlédnutím k takovým omezení musí být vybrán postup, u něž má být létání pro- vedeno ručně (například pro 5.4.1 zvolit ILS v pří- padě takových omezení AFM).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	—>*	—>*		M**	

xii) řádky 5.4.4 a 5.5 tabulky v bodě 12 oddílu C se nahrazují tímto:

„5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úrovní letiště do dosednutí, nebo před dokončením postupu nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	2D provoz do minimální výšky pro klesání MDA/H	P*	—>*	—>*		M**	

2) V příloze VII se v článku ORA.ATO.135 písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Schválená organizace pro výcvik využívá dostatečně rozsáhlý park cvičných letadel či zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), jehož vybavení je vhodné pro potřeby poskytovaných výcvikových kurzů.“.