

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1974 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Δεκεμβρίου 2018

σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 23,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις για την πιστοποίηση εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης, την πιστοποίηση των χειριστών που συμμετέχουν στη λειτουργία ορισμένων αεροσκαφών, καθώς και για την πιστοποίηση των προσώπων και των οργανισμών που συμμετέχουν στην εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τους ελέγχους των χειριστών.
- (2) Την τελευταία δεκαετία διαπιστώθηκε ότι οι ασυνήθεις στάσεις ή η απώλεια ελέγχου αεροπλάνων συγκαταλέγονται στους σημαντικότερους παράγοντες διακινδύνευσης που ενδέχεται να προκαλέσουν θανατηφόρα ατυχήματα κατά τις πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών και η πρόληψή τους αποτελεί πλέον στρατηγική προτεραιότητα στην Ευρώπη ⁽³⁾ και σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό οδήγησε μεταξύ άλλων σε νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης με στόχο την καλύτερη προετοιμασία των χειριστών για την αντιμετώπιση αντίξωων καταστάσεων, όπως ασυνήθεις στάσεις και απώλεια ελέγχου αεροσκαφών.
- (3) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/445 της Επιτροπής ⁽⁴⁾, επικαιροποιήθηκαν οι υφιστάμενες απαιτήσεις εκπαίδευσης για τους χειριστές εμπορικών αερομεταφορών, ώστε να περιληφθεί η εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας (Upset prevention and recovery training/UPRT) ως υποχρεωτικό στοιχείο των θεωρητικών γνώσεων των χειριστών. Απαιτούνται περαιτέρω αναλυτικά στοιχεία εκπαίδευσης και εκπαιδευτικοί στόχοι, ώστε να βελτιωθούν οι ικανότητες των χειριστών όσον αφορά τόσο την πρόληψη ασυνήθων στάσεων που ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια ελέγχου αεροπλάνου και, τελικά, σε θανατηφόρο ατύχημα, όσο και την ανάκτηση κανονικής λειτουργίας.
- (4) Η UPRT πρέπει να ενσωματωθεί σε διάφορα στάδια της σταδιοδρομίας των επαγγελματιών χειριστών και θα πρέπει να αποτυπώνεται στα δικαιώματα που αναγράφονται στο ατομικό πτυχίο χειριστή. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι

⁽¹⁾ ΕΕ L 212 της 22.8.2018, 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).

⁽³⁾ Ευρωπαϊκό σχέδιο αεροπορικής ασφάλειας 2018-2022, σημείο 5.3.1, σ. 33.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/445 της Επιτροπής, της 17ης Μαρτίου 2015, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 όσον αφορά τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες για το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 74 της 18.3.2015, σ. 1).

επαγγελματίες χειριστές διαθέτουν και διατηρούν άρτια επάρκεια στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και την ανάκτηση κανονικής λειτουργίας. Η UPRT θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτικό μέρος της εκπαιδευτικής σειράς για πτυχίο χειριστή πολλαπλού πληρώματος (MPL), της ολοκληρωμένης εκπαιδευτικής σειράς για χειριστές αεροπλάνων αεροπορικών γραμμών (ATP(A)) και της εκπαιδευτικής σειράς για πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εμπορικών αερομεταφορών (CPL(A)), καθώς και για τις ειδικότητες σε κατηγορία και τύπο για αεροπλάνα ενός χειριστή σε λειτουργίες πολλαπλών χειριστών, σύνθετα αεροπλάνα μη υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων και ειδικότητες σε αεροπλάνα πολλών χειριστών. Για να δοθεί η δυνατότητα στους χειριστές να αναπτύξουν προηγμένες ικανότητες πρόληψης ασυνήθων στάσεων και ανάκτησης κανονικής λειτουργίας, η σχετική εκπαιδευτική σειρά θα πρέπει να περιλαμβάνει συναφείς ασκήσεις αέρος σε αεροπλάνα.

- (5) Μετά την εισαγωγή της νέας εκπαιδευτικής σειράς σχετικά με την ανάπτυξη προηγμένων ικανοτήτων χειριστή στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας, οι απαιτήσεις για τα πιστοποιητικά εκπαιδευτή θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να διασφαλιστεί ότι τα άτομα που παρέχουν την εκπαίδευση στη συγκεκριμένη σειρά είναι επαρκώς ειδικευμένα.
- (6) Ο παρών κανονισμός αποτυπώνει τις διατάξεις που ενέκρινε το 2014 ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σχετικά με την UPRT για το πτυχίο χειριστή πολλαπλού πληρώματος και τις ειδικότητες σε τύπο για αεροπλάνα πολλών χειριστών με την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με την αδειοδότηση του προσωπικού.
- (7) Είναι προς το συμφέρον της ασφάλειας της αεροπορίας να εφαρμοστούν το συντομότερο δυνατόν τα νέα στοιχεία σχετικά με την UPRT. Θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές διατάξεις για να καταστεί δυνατόν να ολοκληρωθούν χωρίς περαιτέρω προσαρμογή οι εκπαιδευτικές σειρές που άρχισαν πριν από την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων σχετικά με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης των χειριστών στην UPRT. Εν προκειμένω, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι χειριστές που εκτελούν πτήσεις για εμπορικούς αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁽¹⁾ πρέπει να παρακολουθούν τακτική εκπαίδευση από τον φορέα εκμετάλλευσης η οποία να περιλαμβάνει ήδη στοιχεία σχετικά με την UPRT. Επιπλέον, για τους εκπαιδευτικούς φορείς χειριστών θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος για να προσαρμόσουν τα εκπαιδευτικά προγράμματά τους, με σκοπό την τήρηση των νέων απαιτήσεων UPRT. Στο τέλος της μεταβατικής αυτής περιόδου, όλες οι σχετικές εκπαιδευτικές σειρές θα πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις UPRT.
- (8) Οι διαπραγματεύσεις της Ένωσης με ορισμένες τρίτες χώρες συνεχίζονται, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τη μετατροπή των πτυχίων χειριστών και των σχετικών ιατρικών πιστοποιητικών. Για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να αναγνωρίζουν τα πτυχία και τα ιατρικά πιστοποιητικά τρίτων χωρών για όσο διάστημα διαρκούν οι εν λόγω διαπραγματεύσεις, είναι αναγκαίο να παραταθεί η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 στο έδαφός τους για τους χειριστές, κατόχους πτυχίου και του σχετικού ιατρικού πιστοποιητικού που έχουν εκδοθεί από τρίτη χώρα, οι οποίοι λαμβάνουν μέρος στη μη εμπορική εκμετάλλευση ορισμένων αεροσκαφών.
- (9) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο εκτελεστικών κανόνων μαζί με τη γνώμη αριθ. 06/2017.
- (10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

- 1) Μετά το άρθρο 4α προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4β:

«Άρθρο 4β

Εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας

1. Η εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας αποτελεί υποχρεωτικό μέρος εκπαιδευτικής σειράς για το πτυχίο χειριστή πολλαπλού πληρώματος (MPL), ολοκληρωμένης εκπαιδευτικής σειράς για χειριστές αεροπλάνων αεροπορικών γραμμών (ATP(A)), εκπαιδευτικής σειράς για πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εμπορικών αερομεταφορών (CPL(A)) και εκπαιδευτικών σειρών για ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο για:

- α) αεροπλάνα ενός χειριστή σε λειτουργίες πολλαπλών χειριστών·
- β) σύνθετα αεροπλάνα μη υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή·
- γ) σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή· ή
- δ) αεροπλάνα πολλών χειριστών·

σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

2. Για τις εκπαιδευτικές σειρές που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίες αρχίζουν πριν από τις 20 Δεκεμβρίου 2019 σε εγκεκριμένο εκπαιδευτικό φορέα (ΑΤΟ), η εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας δεν είναι υποχρεωτική, υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) ολοκληρώνεται με άλλο τρόπο η εκπαιδευτική σειρά για την έκδοση πτυχίου CPL(A), ATP(A) ή MPL σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL) και ολοκληρώνεται η δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με την FCL.320 (CPL), την FCL.620 (IR) ή την FCL.415.A (MPL) του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) το αργότερο έως τις 20 Δεκεμβρίου 2021· ή
- β) ολοκληρώνεται με άλλο τρόπο η ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο για αεροπλάνα σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL) και ολοκληρώνεται η δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με το στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της FCL.725 του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του παρόντος κανονισμού το αργότερο έως τις 20 Δεκεμβρίου 2021.

Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η αρμόδια αρχή μπορεί κατόπιν αξιολόγησης που διενεργεί η ίδια και σύμφωνα με σύσταση εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα να αναγνωρίσει εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας που ολοκληρώθηκε πριν από τις 20 Δεκεμβρίου 2019 βάσει των εθνικών απαιτήσεων εκπαίδευσης.»

2) 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 20 Ιουνίου 2020 στους χειριστές κατόχους πτυχίου και συναφούς ιατρικού πιστοποιητικού έκδοσης τρίτης χώρας οι οποίοι λαμβάνουν μέρος σε μη εμπορική πτητική λειτουργία αεροσκάφους, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i) ή ii) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν τις εν λόγω αποφάσεις.»

3) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο

«8. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η FCL.315.A, η δεύτερη περίοδος του στοιχείου α) της FCL.410.A και το στοιχείο γ) της FCL.725.A του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) εφαρμόζονται από τις 20 Δεκεμβρίου 2019.»

4) Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ωστόσο:

- α) Το άρθρο 1 παράγραφος 1 εφαρμόζεται από τις 20 Δεκεμβρίου 2019.
- β) Το άρθρο 1 παράγραφος 4 εφαρμόζεται από τις 20 Δεκεμβρίου 2019.
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β) ανωτέρω, τα σημεία 2), 4), 5) και 12) του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται από τις 31 Ιανουαρίου 2022.

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

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Violeta BULC
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 (Μέρος-FCL) τροποποιείται ως εξής:

(1) Η FCL.010 τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL), εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:»

β) πριν από τον ορισμό της έννοιας «ακροβατική πτήση», παρεμβάλλεται νέος ορισμός της έννοιας «προσβάσιμη» ως εξής:

«προσβάσιμη»: συσκευή η οποία μπορεί να χρησιμοποιείται από:

- τον εγκεκριμένο εκπαιδευτικό φορέα (ΑΤΟ) υπό την έγκριση του οποίου διεξάγεται εκπαιδευτική σειρά για ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο· ή
- τον εξεταστή που διενεργεί την αξιολόγηση επάρκειας, τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας για τον σκοπό αξιολόγησης, δοκιμασίας ή περιοδικού ελέγχου.»

γ) ο ορισμός της έννοιας «ακροβατική πτήση» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ακροβατική πτήση»: σκόπιμος ελιγμός ο οποίος περιλαμβάνει απότομη αλλαγή στη στάση του αεροσκάφους, ασυνήθιστη στάση ή ασυνήθιστη επιτάχυνση, όχι απαραίτητη για κανονική πτήση ή για εκπαίδευση για πτυχία, πιστοποιητικά ή ειδικότητες πλην των ειδικοτήτων ακροβατικής πτήσης.»

δ) μετά τον ορισμό της έννοιας «αεροπλάνο που απαιτείται να λειτουργεί με συγκυβερνήτη», παρεμβάλλεται νέος ορισμός της έννοιας «εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας αεροπλάνου» ως εξής:

«εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας αεροπλάνου (Aeroplane upset prevention and recovery training/UPRT)»: εκπαίδευση που περιλαμβάνει:

- εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων αεροπλάνου: συνδυασμό θεωρητικών γνώσεων και πτητικής εκπαίδευσης με σκοπό την παροχή στο πλήρωμα πτήσης των απαιτούμενων ικανοτήτων για την πρόληψη ασυνήθων στάσεων αεροπλάνου· και
- εκπαίδευση στην ανάκτηση της κανονικής λειτουργίας αεροπλάνου: συνδυασμό θεωρητικών γνώσεων και πτητικής εκπαίδευσης με σκοπό την παροχή στο πλήρωμα πτήσης των απαιτούμενων ικανοτήτων για την ανάκτηση της κανονικής λειτουργίας αεροπλάνου.»

ε) μετά τον ορισμό της έννοιας «αερόπλοιο», παρεμβάλλεται νέος ορισμός της έννοιας «διαθέσιμη εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD)» ως εξής:

«διαθέσιμη εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD)»: εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD) διαθέσιμη για χρήση από τον φορέα εκμετάλλευσης FSTD ή τον πελάτη ανεξαρτήτως χρονικών παραγόντων.»

(2) Η FCL.310 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.310 CPL — Εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων

Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου CPL αποδεικνύουν επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα χορηγούμενα δικαιώματα στα εξής αντικείμενα:

- α) αεροπορικό δίκαιο·
- β) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών – άτρακτος/συστήματα/σύστημα παροχής ισχύος·
- γ) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών – όργανα·
- δ) μάζα και ζυγοστάθμιση·
- ε) επιδόσεις·
- στ) σχεδιασμός και παρακολούθηση πτήσης·
- ζ) ανθρώπινη απόδοση·
- η) μετεωρολογία·
- θ) γενική αεροναυτιλία·
- ι) ραδιοπλοήγηση·
- ια) επιχειρησιακές διαδικασίες·

- ιβ) αρχές πτήσης· και
- ιγ) επικοινωνίες.».

(3) Η FCL.410.A αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.410.A MPL – Εκπαιδευτική σειρά και εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων

α) Εκπαιδευτική σειρά

Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου MPL έχουν ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση σε ΑΤΟ, σύμφωνα με το προσάρτημα 5 του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).

β) Εξέταση

Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου MPL αποδεικνύουν επίπεδο θεωρητικών γνώσεων κατάλληλο για κατόχους πτυχίου ATPL(A), σύμφωνα με την FCL.515, και ειδικότητα σε τύπο αεροσκαφών πολλών χειριστών.».

(4) Η FCL.515 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.515 ATPL – Εκπαιδευτική σειρά και εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων

α) Εκπαιδευτική σειρά

Οι αιτούντες πτυχίο ATPL έχουν ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά σε ΑΤΟ. Η εκπαιδευτική σειρά είναι είτε ολοκληρωμένη είτε βαθμιαία εκπαίδευση, σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).

β) Εξέταση

Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL αποδεικνύουν επίπεδο γνώσεων κατάλληλο για τα χορηγούμενα δικαιώματα στα εξής αντικείμενα:

- 1) αεροπορικό δίκαιο·
- 2) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών – άτρακτος/συστήματα/σύστημα παροχής ισχύος·
- 3) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών – όργανα·
- 4) μάζα και ζυγοστάθμιση·
- 5) επιδόσεις·
- 6) σχεδιασμός και παρακολούθηση πτήσης·
- 7) ανθρώπινη απόδοση·
- 8) μετεωρολογία·
- 9) γενική αεροναυτιλία·
- 10) ραδιοπλοήγηση·
- 11) επιχειρησιακές διαδικασίες·
- 12) αρχές πτήσης· και
- 13) επικοινωνίες.».

(5) Η FCL.615 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.615 IR – Εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση

α) Εκπαιδευτική σειρά

Οι υποψήφιοι για ειδικότητα IR έχουν παρακολουθήσει εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων και έχουν λάβει πτητική εκπαίδευση σε ΑΤΟ. Η εκπαιδευτική σειρά είναι:

- 1) ολοκληρωμένη εκπαιδευτική σειρά που περιλαμβάνει εκπαίδευση για την ειδικότητα IR, σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL)· ή
- 2) σειρά βαθμιαίας εκπαίδευσης σύμφωνα με το προσάρτημα 6 του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).

β) Εξέταση

Οι υποψήφιοι αποδεικνύουν επίπεδο θεωρητικών γνώσεων κατάλληλο για τα χορηγούμενα δικαιώματα στα εξής αντικείμενα:

- 1) αεροπορικό δίκαιο·
- 2) γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών – όργανα·

- 3) σχεδιασμός και παρακολούθηση πτήσης·
 - 4) ανθρώπινη απόδοση·
 - 5) μετεωρολογία·
 - 6) ραδιοπλοήγηση· και
 - 7) επικοινωνίες.».
- (6) Στην FCL.725, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «δ) Οι αιτούντες που είναι ήδη κάτοχοι ειδικότητας σε τύπο για ορισμένο τύπο αεροσκάφους με δικαίωμα για πτητικές λειτουργίες είτε με έναν χειριστή είτε με πολλούς χειριστές θεωρείται ότι ήδη πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων όταν αιτούνται την προσθήκη του δικαιώματος για την άλλη μορφή πτητικής λειτουργίας στον ίδιο τύπο αεροσκάφους. Οι εν λόγω αιτούντες ολοκληρώνουν πρόσθετη πτητική εκπαίδευση για την άλλη μορφή πτητικής λειτουργίας σε ΑΤΟ ή σε κάτοχο πιστοποιητικού αερομεταφορέα, ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί συγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή για να παρέχει την εν λόγω εκπαίδευση. Η μορφή πτητικής λειτουργίας καταχωρίζεται στο πτυχίο.».
- (7) Η FCL.720.A αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.720.A Απαιτήσεις και προϋποθέσεις πείρας για την έκδοση ειδικοτήτων σε κατηγορία ή τύπο – αεροπλάνα

Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Ι (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 (OSD), οι αιτούντες την έκδοση ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο πληρούν τις εξής απαιτήσεις και προϋποθέσεις πείρας για την έκδοση της σχετικής ειδικότητας:

α) Αεροπλάνα ενός χειριστή

Οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο για αεροπλάνα ενός χειριστή που επιθυμούν να αποκτήσουν το δικαίωμα πτητικής λειτουργίας αεροπλάνων σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων β) 4) και β) 5).

Επιπλέον, για:

1) Πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή

Οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 70 ώρες ως κυβερνήτες σε αεροπλάνα.

2) Μη σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή

Πριν από την έναρξη πτητικής εκπαίδευσης, οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο για αεροπλάνα ενός χειριστή ταξινομημένα ως αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων:

- i) διαθέτουν συνολική πτητική πείρα τουλάχιστον 200 ωρών, από τις οποίες 70 ώρες ως κυβερνήτες σε αεροπλάνα· και
- ii) πληρούν μία από τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - A) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ικανοποιητικής ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς για πρόσθετες θεωρητικές γνώσεις σε ΑΤΟ· ή
 - B) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για το πτυχίο ATPL(A), σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL)· ή
 - Γ) πέραν του πτυχίου που εκδόθηκε σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL), είναι κάτοχοι πτυχίου ATPL(A) ή πτυχίου CPL(A)/IR με αναγνώριση θεωρητικών γνώσεων για πτυχίο ATPL(A), το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα 1 της σύμβασης του Σικάγου.

3) Σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή

Οι αιτούντες την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για σύνθετα αεροπλάνα ενός χειριστή ταξινομημένα ως αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων, πέραν της εκπλήρωσης των απαιτήσεων του σημείου 2), είναι ή ήταν κάτοχοι ειδικότητας IR(A) σε μονοκινητήρια ή πολυκινητήρια αεροπλάνα, ανάλογα με την περίπτωση και σύμφωνα με το τμήμα Z, και πληρούν τις απαιτήσεις του στοιχείου β) 5).

β) Αεροπλάνα πολλών χειριστών

Οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας σε τύπο για αεροπλάνα πολλών χειριστών είναι μαθητευόμενοι χειριστές που παρακολουθούν εκπαιδευτική σειρά για πτυχίο MPL ή πληρούν τις εξής απαιτήσεις:

- 1) διαθέτουν πτητική πείρα τουλάχιστον 70 ωρών ως κυβερνήτες σε αεροπλάνα·
- 2) είναι ή ήταν κάτοχοι ειδικότητας IR(A) σε πολυκινητήρια αεροπλάνα·

- 3) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για το πτυχίο ATPL(A), σύμφωνα με το παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL).
- 4) εκτός εάν η εκπαιδευτική σειρά ειδικότητας σε τύπο συνδυάζεται με εκπαιδευτική σειρά συνεργασίας πολλών πληρωμάτων:
- i) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ικανοποιητικής ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς συνεργασίας πολλών πληρωμάτων σε αεροπλάνα· ή
 - ii) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ικανοποιητικής ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς συνεργασίας πολλών πληρωμάτων σε ελικόπτερα και διαθέτουν πτητική πείρα άνω των 100 ωρών ως χειριστές ελικοπτέρων πολλών χειριστών· ή
 - iii) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες ως χειριστές ελικοπτέρων πολλών χειριστών· ή
 - iv) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 500 ώρες ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή, σε εμπορικές αερομεταφορές σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις περιπτητικών λειτουργιών· και
- 5) έχουν ολοκληρώσει την εκπαιδευτική σειρά που καθορίζεται στην FCL.745.A.
- γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου β), τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν ειδικότητα σε τύπο με περιορισμένα δικαιώματα για αεροπλάνα πολλών χειριστών, η οποία επιτρέπει στους κατόχους της εν λόγω ειδικότητας να ενεργούν ως αντικαταστάτες συγκυβερνήτες σε επίπεδο πτήσης άνω του 200, με την προϋπόθεση ότι δύο άλλα μέλη του πληρώματος διαθέτουν ειδικότητα σε τύπο σύμφωνα με το στοιχείο β).
- δ) Όταν ούτως ορίζεται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας, η άσκηση των δικαιωμάτων ειδικότητας σε τύπο μπορεί αρχικώς να περιορίζεται σε πτήση υπό την επίβλεψη εκπαιδευτή. Οι ώρες πτήσης υπό επίβλεψη καταχωρίζονται στο μητρώο ή σε ισοδύναμο αρχείο των χειριστών και υπογράφονται από τον εκπαιδευτή. Ο περιορισμός αίρεται όταν οι χειριστές αποδείξουν ότι έχουν συμπληρώσει τις ώρες πτήσης υπό επίβλεψη που απαιτούνται από τα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας.»
- (8) Η FCL.725.A αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«FCL.725.A Εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση για την έκδοση ειδικοτήτων σε κατηγορία και τύπο – αεροπλάνα

Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012:

- α) για πολυκινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή:
- 1) η εκπαιδευτική σειρά θεωρητικών γνώσεων για ειδικότητα σε κατηγορία πολυκινητήριων αεροπλάνων ενός χειριστή περιλαμβάνει τουλάχιστον 7 ώρες εκπαίδευσης σε πτητικές λειτουργίες πολυκινητήριων αεροπλάνων· και
 - 2) η σειρά πτητικής εκπαίδευσης για ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο πολυκινητήριων αεροπλάνων ενός χειριστή περιλαμβάνει τουλάχιστον 2 ώρες και 30 λεπτά πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό υπό κανονικές συνθήκες σε πτητικές λειτουργίες πολυκινητήριων αεροπλάνων και όχι λιγότερες από 3 ώρες και 30 λεπτά πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό σε διαδικασίες αστοχίας κινητήρα και ασυμμετρικές τεχνικές πτήσης·
- β) για αεροπλάνα ενός χειριστή (θαλάσσης):
- 1) η εκπαιδευτική σειρά για ειδικότητες σε αεροπλάνα (θαλάσσης) ενός χειριστή περιλαμβάνει εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και πτητική εκπαίδευση· και
 - 2) η πτητική εκπαίδευση για ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο (θαλάσσης) για αεροπλάνα (θαλάσσης) ενός χειριστή περιλαμβάνει τουλάχιστον 8 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό αν οι αιτούντες είναι κάτοχοι της έκδοσης ξηράς της σχετικής ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο ή 10 ώρες αν οι αιτούντες δεν είναι κάτοχοι τέτοιας ειδικότητας· και
- γ) για σύνθετα αεροπλάνα μη υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή και αεροπλάνα πολλών χειριστών, οι εκπαιδευτικές σειρές περιλαμβάνουν εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων UPRT και πτητική εκπαίδευση σχετική με τις ιδιαιτερότητες της συναφούς κατηγορίας ή του συναφούς τύπου.»
- (9) Προστίθεται η νέα FCL.745.A ως εξής:

«FCL.745.A Προηγμένη εκπαιδευτική σειρά UPRT – αεροπλάνα

- α) Η προηγμένη εκπαιδευτική σειρά UPRT ολοκληρώνεται σε ATO και περιλαμβάνει τουλάχιστον:
- 1) 5 ώρες εκπαίδευσης θεωρητικών γνώσεων·
 - 2) ενημέρωση πριν από την πτήση και απενημέρωση μετά την πτήση· και
 - 3) 3 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό με ειδικευμένο εκπαιδευτή πτήσης για αεροπλάνα FI(A) σύμφωνα με το στοιχείο ε) της FCL.915 και περιλαμβάνει προηγμένη UPRT σε αεροπλάνα πιστοποιημένα για εκπαίδευση.

β) Μετά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής σειράς UPRT, ο ΑΤΟ εκδίδει πιστοποιητικό ολοκλήρωσης στους αιτούντες.».

(10) Το στοιχείο β) 1) της FCL.900 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδίδει ειδικό πιστοποιητικό με το οποίο χορηγούνται δικαιώματα για πτητική εκπαίδευση όταν δεν είναι δυνατή η τήρηση των απαιτήσεων που καθορίζονται στο παρόν τμήμα σε περίπτωση εισαγωγής:

- i) νέου αεροσκάφους στα κράτη μέλη ή στον στόλο αερομεταφορέα· ή
- ii) νέων εκπαιδευτικών σειρών στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL).

Το συγκεκριμένο πιστοποιητικό περιορίζεται στις εκπαιδευτικές πτήσεις που είναι αναγκαίες για την εισαγωγή του νέου τύπου αεροσκάφους ή της νέας εκπαιδευτικής σειράς και η ισχύς του δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση το 1 έτος.».

(11) Η FCL.915 τροποποιείται ως εξής:

«FCL.915 Γενικές προϋποθέσεις και απαιτήσεις για εκπαιδευτές

a) Γενικά

Οι αιτούντες την έκδοση πιστοποιητικού εκπαιδευτή είναι ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών.

β) Πρόσθετες απαιτήσεις για εκπαιδευτές που παρέχουν πτητική εκπαίδευση σε αεροσκάφη

Οι αιτούντες την έκδοση πιστοποιητικού εκπαιδευτή ή οι κάτοχοι πιστοποιητικού εκπαιδευτή με δικαιώματα να πραγματοποιούν πτητική εκπαίδευση σε αεροσκάφος:

- 1) για να παρέχουν εκπαίδευση πτυχίου, είναι κάτοχοι τουλάχιστον πτυχίου και, στην περίπτωση του στοιχείου γ) της FCL.900, του ισοδύναμου πτυχίου για το οποίο πρόκειται να παρασχεθεί πτητική εκπαίδευση·
- 2) για να παρέχουν εκπαίδευση ειδικότητας, είναι κάτοχοι της σχετικής ειδικότητας ή, στην περίπτωση του στοιχείου γ) της FCL.900, της ισοδύναμης ειδικότητας για την οποία πρόκειται να παρασχεθεί πτητική εκπαίδευση·
- 3) εκτός από την περίπτωση των εκπαιδευτών πτητικών δοκιμών, οι αιτούντες:
 - i) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον χρόνο πτήσης 15 ωρών ως χειριστές στην κατηγορία ή τον τύπο αεροσκάφους με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η πτητική εκπαίδευση, από τις οποίες το πολύ 7 ώρες μπορούν να έχουν συμπληρωθεί σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD) που αντιπροσωπεύει τη συγκεκριμένη κατηγορία ή τον συγκεκριμένο τύπο, κατά περίπτωση· ή
 - ii) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς αξιολόγηση επάρκειας για τη σχετική κατηγορία εκπαιδευτή στη συγκεκριμένη κατηγορία ή τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκαφών· και
- 4) δικαιούνται να ενεργούν ως κυβερνήτες του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτητικής εκπαίδευσης.

γ) Αναγνώριση για περαιτέρω ειδικότητες και για επανεπικύρωση

- 1) Οι αιτούντες περαιτέρω πιστοποιητικά εκπαιδευτή μπορούν να λάβουν αναγνώριση των δεξιοτήτων διδασκαλίας και εκμάθησης που έχουν ήδη αποδείξει για το πιστοποιητικό εκπαιδευτή του οποίου είναι κάτοχοι.
- 2) Οι ώρες πτήσης ως εξεταστής κατά τη διάρκεια δοκιμασιών δεξιοτήτων ή περιοδικών ελέγχων επαγγελματικής επάρκειας αναγνωρίζονται πλήρως για την τήρηση των απαιτήσεων επανεπικύρωσης όλων των πιστοποιητικών εκπαιδευτή των οποίων είναι κάτοχοι.

δ) Η αναγνώριση για επέκταση σε περαιτέρω τύπους λαμβάνει υπόψη τα σχετικά στοιχεία που ορίζονται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 (OSD).

ε) Πρόσθετες απαιτήσεις για παροχή εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με την FCL.745.A:

- 1) Πέραν του στοιχείου β), πριν ενεργήσουν ως εκπαιδευτές σε εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με την FCL.745.A, οι κάτοχοι πιστοποιητικού εκπαιδευτή:
 - i) έχουν τουλάχιστον 500 ώρες χρόνου πτήσης ως χειριστές αεροπλάνων, εκ των οποίων τουλάχιστον 200 ώρες πτητικής εκπαίδευσης·
 - ii) εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις πείρας του στοιχείου ε) 1) i), έχουν ολοκληρώσει εκπαιδευτική σειρά για εκπαιδευτές στην UPRT, η οποία παρέχεται από ΑΤΟ και κατά τη διάρκεια της οποίας αξιολογείται συνεχώς η επάρκεια των αιτούντων· και
 - iii) μετά την ολοκλήρωση της εκπαιδευτικής σειράς, έχουν λάβει πιστοποιητικό ολοκλήρωσης εκπαιδευτικής σειράς που εκδίδει ο ΑΤΟ, του οποίου ο προϊστάμενος εκπαίδευσης (HT) έχει καταχωρίσει στο μητρώο των συμμετεχόντων τα δικαιώματα που καθορίζονται στο στοιχείο ε) 1).

- 2) Τα δικαιώματα που αναφέρονται στο στοιχείο ε) 1) ασκούνται μόνον εάν οι εκπαιδευτές έχουν λάβει, κατά το περασμένο έτος, ανανεωτική εκπαίδευση σε ΑΤΟ, κατά τη διάρκεια της οποίας αξιολογείται η επάρκεια που απαιτείται για την παροχή εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με την FCL.745.A κατά τρόπο που κρίνεται ικανοποιητικός από τον προϊστάμενο εκπαίδευσης.
- 3) Οι εκπαιδευτές που διαθέτουν τα δικαιώματα που καθορίζονται στο στοιχείο ε) 1) μπορούν να ενεργούν ως εκπαιδευτές σε εκπαιδευτική σειρά όπως ορίζεται στο στοιχείο ε) 1) ii), υπό την προϋπόθεση ότι:
- i) διαθέτουν πείρα πτητικής εκπαίδευσης 25 ωρών κατά τη διάρκεια εκπαίδευσης σύμφωνα με την FCL.745.A·
 - ii) έχουν ολοκληρώσει αξιολόγηση επάρκειας για το δικαίωμα αυτό· και
 - iii) πληρούν τις απαιτήσεις επικαιρότητας του στοιχείου ε) 2).
- 4) Τα δικαιώματα αυτά καταχωρίζονται στο μητρώο των εκπαιδευτών και υπογράφονται από τον εξεταστή.».
- (12) Το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 1

Αναγνώριση θεωρητικών γνώσεων

**ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ Ή ΣΕ ΑΛΛΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ — ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗΣ**

1. Πτυχία LAPL, PPL, BPL και SPL

- 1.1. Για την έκδοση πτυχίου LAPL, στους κατόχους πτυχίου LAPL σε άλλη κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται πλήρως ότι κατέχουν τις θεωρητικές γνώσεις στα κοινά αντικείμενα του στοιχείου α) της FCL.120.
- 1.2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1.1, για την έκδοση πτυχίου LAPL, PPL, BPL ή SPL, οι κάτοχοι πτυχίου σε άλλη κατηγορία αεροσκαφών λαμβάνουν εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων και ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για το κατάλληλο επίπεδο στα εξής αντικείμενα:
- αρχές πτήσης·
 - επιχειρησιακές διαδικασίες·
 - επιδόσεις και σχεδιασμός πτήσης·
 - γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών· και
 - αεροναυτιλία.
- 1.3. Για την έκδοση πτυχίου PPL, BPL ή SPL, στους κατόχους πτυχίου LAPL στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται πλήρως ότι ικανοποιούν τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και εξέτασης θεωρητικών γνώσεων.
- 1.4. Με την επιφύλαξη του σημείου 1.2, για την έκδοση πτυχίου LAPL(A), οι κάτοχοι πτυχίου LAPL(S) με επέκταση σε μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης αποδεικνύουν επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων για την κατηγορία μονοκινητήριων αεροπλάνων με εμβολοφόρο κινητήρα (ξηράς), σύμφωνα με το στοιχείο α) 2) της FCL.135.A.

2. CPL

- 2.1. Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου CPL οι οποίοι είναι κάτοχοι πτυχίου CPL σε άλλη κατηγορία αεροσκαφών έχουν λάβει μεταβατική εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων σε ΑΤΟ με εγκεκριμένη εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με τις διαφορές που εντοπίζονται μεταξύ της διδακτέας ύλης για το πτυχίο CPL για τις διαφορετικές κατηγορίες αεροσκαφών.
- 2.2. Οι αιτούντες ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων όπως ορίζεται στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL) για τα εξής αντικείμενα στην κατάλληλη κατηγορία αεροσκαφών:
- 021 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: άτρακτος και συστήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, σύστημα παραγωγής ισχύος και εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης·
 - 022 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: όργανα·
 - 032/034 — αεροπλάνα ή ελικόπτερα επιδόσεων, ανάλογα με την περίπτωση·
 - 070 — διαδικασίες πτητικής λειτουργίας· και
 - 080 — αρχές πτήσης.
- 2.3. Στους αιτούντες την έκδοση πτυχίου CPL οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για ειδικότητα IR στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται πλήρως ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στην ανθρωπινή απόδοση και τη μετεωρολογία, εκτός αν έχουν ολοκληρώσει την εκπαιδευτική σειρά IR σύμφωνα με το προσάρτημα 6 ενότητα Aa του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-FCL).

2.4. Στους αιτούντες πτυχίο CPL οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων για ειδικότητα IR ή EIR στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο των επικοινωνιών.

3. ATPL

3.1. Οι αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL οι οποίοι είναι κάτοχοι πτυχίου ATPL σε άλλη κατηγορία αεροσκαφών έχουν λάβει μεταβατική εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων σε ΑΤΟ με εγκεκριμένη εκπαιδευτική σειρά σύμφωνα με τις διαφορές που εντοπίζονται μεταξύ της διδακτέας ύλης για το πτυχίο ATPL για τις διαφορετικές κατηγορίες αεροσκαφών.

3.2. Οι αιτούντες ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις θεωρητικών γνώσεων όπως ορίζεται στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL) για τα εξής αντικείμενα στην κατάλληλη κατηγορία αεροσκαφών:

021 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: άτρακτος και συστήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, σύστημα παραγωγής ισχύος και εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης·

022 — γενικές γνώσεις περί αεροσκαφών: όργανα·

032/034 — αεροπλάνα ή ελικόπτερα επιδόσεων, ανάλογα με την περίπτωση·

070 — διαδικασίες πτητικής λειτουργίας· και

080 — αρχές πτήσης.

3.3. Για τους αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL(A) οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τη σχετική θεωρητική εξέταση για πτυχίο CPL(A) αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο των επικοινωνιών.

3.4. Για τους αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL(H) οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές θεωρητικές εξετάσεις για πτυχίο CPL(H) αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στα εξής αντικείμενα:

— αεροπορικό δίκαιο·

— αρχές πτήσης (ελικόπτερα)· και

— επικοινωνίες.

3.5. Για τους αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL(A) οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τη σχετική θεωρητική εξέταση για ειδικότητα IR(A) αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στο αντικείμενο των επικοινωνιών.

3.6. Για τους αιτούντες την έκδοση πτυχίου ATPL(H) με ειδικότητα IR(H) οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές θεωρητικές εξετάσεις για πτυχίο CPL(H) αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στα εξής αντικείμενα:

— αρχές πτήσης (ελικόπτερα)· και

— επικοινωνίες.

4. Ειδικότητα IR

4.1. Στους αιτούντες την έκδοση ειδικότητας IR ή EIR, οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τις σχετικές θεωρητικές εξετάσεις για πτυχίο CPL στην ίδια κατηγορία αεροσκαφών, αναγνωρίζεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων στα εξής αντικείμενα:

— ανθρώπινη απόδοση·

— μετεωρολογία· και

— επικοινωνίες.

4.2. Οι αιτούντες την έκδοση ειδικότητας IR(H) οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει τις σχετικές θεωρητικές εξετάσεις για πτυχίο ATPL(H) VFR απαιτείται να ολοκληρώνουν επιτυχώς εξετάσεις στα εξής αντικείμενα:

— αεροπορικό δίκαιο·

— σχεδιασμός πτήσης και παρακολούθηση πτήσης· και

— ραδιοπλοήγηση.».

(13) Στο προσάρτημα 3 η ενότητα Α τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η εκπαιδευτική σειρά περιλαμβάνει:

α) εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων για το επίπεδο γνώσεων του πτυχίου ATPL(A)·

β) πτητική εκπαίδευση εξ' όψεως και με όργανα·

γ) εκπαίδευση σε συνεργασία πολλών πληρωμάτων για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων πολλών χειριστών· και

δ) UPRT σύμφωνα με την FCL.745.A, εκτός αν οι αιτούντες έχουν ήδη ολοκληρώσει τη συγκεκριμένη εκπαιδευτική σειρά πριν αρχίσουν την ολοκληρωμένη εκπαιδευτική σειρά για πτυχίο ATP.».

- β) το σημείο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5. Οι αιτούντες που δεν ολοκλήρωσαν ή δεν είναι σε θέση να παρακολουθήσουν ολόκληρη την εκπαιδευτική σειρά για το πτυχίο ATP(A) μπορούν να αιτηθούν στην αρμόδια αρχή τη συμμετοχή στην εξέταση θεωρητικών γνώσεων και την υποβολή σε δοκιμασία δεξιοτήτων για πτυχίο με χαμηλότερα δικαιώματα και ειδικότητα IR, εάν πληρούνται οι αντίστοιχες απαιτήσεις.»
- γ) το σημείο 7 μετονομάζεται σε «7.1.» και προστίθεται νέο σημείο 7.2. ως εξής:
- «7.2. Η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων UPRT πραγματοποιείται σύμφωνα με την FCL.745.A.»
- δ) το σημείο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «9. Η πτητική εκπαίδευση, εξαιρουμένης της εκπαίδευσης ειδικότητας σε τύπο, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες, στις οποίες περιλαμβάνονται όλες οι δοκιμές προόδου, εκ των οποίων έως και 55 ώρες ολόκληρης της εκπαιδευτικής σειράς μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος. Από το σύνολο των 195 ωρών, οι αιτούντες συμπληρώνουν τουλάχιστον:
- α) 95 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, εκ των οποίων έως και 55 ώρες μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος·
- β) 70 ώρες ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου πτήσης υπό συνθήκες VFR και με όργανα ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες. Το πολύ έως 20 ώρες του χρόνου πτήσης με όργανα που οι αιτούντες συμπληρώνουν ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες υπολογίζεται ως χρόνος πτήσης ως κυβερνήτες·
- γ) 50 ώρες χρόνου πτήσης ταξιδιού ναυtilίας ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένης μίας πτήσης ταξιδιού ναυtilίας υπό συνθήκες VFR τουλάχιστον 540 χιλιομέτρων (300 ναυτικών μιλίων), κατά τη διάρκεια της οποίας οι αιτούντες πραγματοποιούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης· και
- δ) 5 ώρες χρόνου πτήσης τη νύκτα, αποτελούμενου από 3 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, όπου περιλαμβάνονται τουλάχιστον:
- 1) ταξίδι ναυtilίας 1 ώρας·
- 2) πέντε απογειώσεις “μόνος”· και
- 3) πέντε προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης “μόνος”·
- ε) πτητική εκπαίδευση UPRT σύμφωνα με την FCL.745.A·
- στ) 115 ώρες χρόνου εκπαίδευσης με όργανα, αποτελούμενου από τουλάχιστον:
- 1) 20 ώρες ως κυβερνήτες·
- 2) 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, για τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS) ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυtilίας (FNPT) II·
- 3) 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, από τις οποίες έως και:
- i) 25 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυtilίας (FNPT) I· ή
- ii) 40 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυtilίας (FNPT) II, συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD) 2 ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS), από τις οποίες 10 ώρες μπορούν να συμπληρωθούν σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυtilίας (FNPT) I.
- Στους αιτούντες που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ολοκλήρωσης σειράς βαθμιαίας εκπαίδευσης για την ενότητα βασικής πτήσης με όργανα αναγνωρίζονται έως και 10 ώρες για τη συμπλήρωση του απαιτούμενου χρόνου εκπαίδευσης με όργανα. Οι ώρες που έχουν συμπληρωθεί σε συσκευή βασικής εκπαίδευσης με όργανα (BITD) δεν αναγνωρίζονται· και
- ζ) 5 ώρες σε αεροπλάνο το οποίο:
- 1) είναι πιστοποιημένο για τη μεταφορά τουλάχιστον 4 ατόμων· και
- 2) διαθέτει έλικα μεταβλητού βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.»
- (14) Το προσάρτημα 5 τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «7. Οι εγκεκριμένες εκπαιδευτικές σειρές θεωρητικών γνώσεων για το πτυχίο MPL περιλαμβάνουν τουλάχιστον 750 ώρες εκπαίδευσης για το επίπεδο γνώσεων του πτυχίου ATPL(A), καθώς και τις ώρες που απαιτούνται για:
- α) την εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων για τη σχετική ειδικότητα σε τύπο, σύμφωνα με το τμήμα Η· και
- β) εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων UPRT σύμφωνα με την FCL.745.A.»

β) το σημείο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Η πτητική εκπαίδευση αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 240 ώρες, οι οποίες συνίστανται σε ώρες ιπτάμενου χειριστή και χειριστή παρακολούθησης, σε πραγματικές και προσομοιούμενες πτήσεις, και καλύπτει τις ακόλουθες 4 φάσεις εκπαίδευσης:

α) Φάση 1 — Κύριες πτητικές δεξιότητες

Ειδική βασική εκπαίδευση μόνου χειριστή σε αεροπλάνο

β) Φάση 2 — Βασική

Εισαγωγή πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων και πτήση με όργανα

γ) Φάση 3 — Ενδιάμεση

Εφαρμογή πτητικών λειτουργιών πολλών πληρωμάτων σε πολυκινητήριο αεροπλάνο με στροβιλοκινητήρα πιστοποιημένο ως αεροπλάνο υψηλών επιδόσεων σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

δ) Φάση 4 — Προηγμένη

Εκπαίδευση ειδικότητας σε τύπο σε περιβάλλον για αεροπορικές γραμμές.

Οι απαιτήσεις συνεργασίας πολλών πληρωμάτων ενσωματώνονται στις σχετικές φάσεις ανωτέρω.

Η εκπαίδευση σε ασυμμετρική πτήση παρέχεται είτε σε αεροπλάνο είτε σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS).»

γ) προστίθεται νέο σημείο 8α ως εξής:

«8α. Η πτητική πείρα στην πραγματική πτήση περιλαμβάνει:

α) όλες τις απαιτήσεις πείρας του Μέρους Η·

β) πτητική εκπαίδευση UPRT σύμφωνα με την FCL.745.A·

γ) ασκήσεις UPRT σε αεροπλάνο σχετικές με τις ιδιαιτερότητες του συναφούς τύπου σύμφωνα με το στοιχείο γ) της FCL.725.A·

δ) πτήση τη νύκτα·

ε) πτήση μόνο με αναφορά σε όργανα· και

στ) την πείρα που απαιτείται για την επίτευξη της σχετικής ικανότητας χειρισμού.»

(15) το προσάρτημα 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 9

Εκπαίδευση, δοκιμασία δεξιοτήτων και περιοδικοί έλεγχοι επαγγελματικής επάρκειας για πτυχίο MPL, πτυχίο ATPL και ειδικότητες σε τύπο και κατηγορία, και περιοδικοί έλεγχοι επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες IR

A. Γενικά

1. Οι υποψήφιοι για δοκιμασία δεξιοτήτων έχουν εκπαιδευθεί στην κατηγορία ή τον τύπο αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί στη δοκιμασία.

Η εκπαίδευση για ειδικότητες σε τύπο MPA και PL πραγματοποιείται με πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) ή με συνδυασμό εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (FSTD) και FFS. Η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες σε τύπο MPA και PL και την έκδοση πτυχίου ATPL και πτυχίου MPL πραγματοποιείται σε FFS, αν είναι διαθέσιμος.

Η εκπαίδευση, η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες σε κατηγορία ή τύπο για αεροπλάνο ενός χειριστή (SpA) και ελικόπτερα πραγματοποιείται:

α) σε διαθέσιμο και προσιτό FFS, ή

β) σε συνδυασμό FSTD και αεροσκάφους, εάν ο FFS δεν είναι διαθέσιμος ή προσιτός· ή

γ) σε αεροσκάφος, εάν η FSTD δεν είναι διαθέσιμη ή προσιτή.

Εάν χρησιμοποιούνται εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD) κατά την εκπαίδευση, τη δοκιμασία ή τον έλεγχο, η καταλληλότητα των χρησιμοποιούμενων FSTD επαληθεύεται με βάση τον ισχύοντα “Πίνακα δοκιμών λειτουργιών και υποκειμενικών δοκιμών” και τον ισχύοντα “Πίνακα δοκιμών πιστοποίησης FSTD” που περιλαμβάνεται στο κύριο έγγραφο αναφοράς που ισχύει για τη χρησιμοποιούμενη συσκευή. Λαμβάνονται υπόψη όλοι οι περιορισμοί και τα όρια που αναφέρονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας.

2. Σε περίπτωση μη επιτυχούς ολοκλήρωσης όλων των τμημάτων της δοκιμασίας έπειτα από δύο προσπάθειες, απαιτείται περαιτέρω εκπαίδευση.
3. Δεν υπάρχει περιορισμός στον αριθμό των δοκιμασιών δεξιοτήτων στις οποίες μπορεί να υποβληθεί ο υποψήφιος.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

4. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 (OSD), η διδακτέα ύλη πτητικής εκπαίδευσης, η δοκιμασία δεξιοτήτων και ο περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας πληρούν το παρόν προσάρτημα. Η διδακτέα ύλη πτητικής εκπαίδευσης, η δοκιμασία δεξιοτήτων και ο περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας επιτρέπεται να μειωθούν ώστε να χορηγηθεί αναγνώριση προηγούμενης πείρας σε αεροσκάφη παρόμοιου τύπου, όπως ορίζεται στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας.
5. Εκτός από την περίπτωση των δοκιμασιών δεξιοτήτων για την έκδοση πτυχίου ATPL, όταν ορίζεται έτσι στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας για το συγκεκριμένο αεροσκάφος, επιτρέπεται να χορηγηθεί αναγνώριση για αντικείμενα δοκιμασίας δεξιοτήτων τα οποία είναι κοινά για άλλους τύπους ή παραλλαγές για τους οποίους οι χειριστές διαθέτουν τα προσόντα.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ/ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

6. Ο εξεταστής μπορεί να επιλέξει μεταξύ διαφόρων σεναρίων δοκιμασιών δεξιοτήτων ή περιοδικών ελέγχων επαγγελματικής επάρκειας, τα οποία περιέχουν προσομοιούμενες σχετικές πτητικές λειτουργίες. Χρησιμοποιούνται πλήρεις προσομοιωτές πτήσης και λοιπές εκπαιδευτικές συσκευές, όπως ορίζεται στο παρόν παράρτημα (Μέρος-FCL).
7. Κατά τη διάρκεια του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας, ο εξεταστής επαληθεύει ότι οι κάτοχοι της ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο διατηρούν επαρκές επίπεδο θεωρητικών γνώσεων.
8. Στην περίπτωση που οι υποψήφιοι επιλέξουν να τερματίσουν μια δοκιμασία δεξιοτήτων λόγω ανεπάρκειας κατά την κρίση του εξεταστή, οι υποψήφιοι επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία δεξιοτήτων. Αν η δοκιμασία τερματιστεί λόγω επάρκειας κατά την κρίση του εξεταστή, οι υποψήφιοι υποβάλλονται σε δοκιμασία σε επόμενη πτήση μόνο για τις ενότητες που δεν ολοκληρώσαν.
9. Οι υποψήφιοι μπορούν, κατά τη διακριτική ευχέρεια του εξεταστή, να επαναλάβουν μία φορά οποιονδήποτε ελιγμό ή οποιαδήποτε διαδικασία της δοκιμασίας. Ο εξεταστής μπορεί να διακόψει τη δοκιμασία σε οποιαδήποτε φάση αν θεωρήσει ότι η επίδειξη της πτητικής δεξιότητας των υποψηφίων απαιτεί πλήρη επανεξέταση.
10. Οι υποψήφιοι καλούνται να χειριστούν το αεροσκάφος από θέση που επιτρέπει την εκτέλεση καθηκόντων κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη, ανάλογα με την περίπτωση. Υπό συνθήκες ενός χειριστή, οι υποψήφιοι εκτελούν τη δοκιμασία σαν να μην είναι παρόν άλλο μέλος του πληρώματος.
11. Κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας πριν από την πτήση για τη δοκιμασία, οι υποψήφιοι καθορίζουν τις ρυθμίσεις ισχύος και τις ταχύτητες. Οι υποψήφιοι δείχνουν στον εξεταστή τους ελέγχους και τα καθήκοντα που εκτέλεσαν, καθώς και τον ραδιοεπικοινωνιακό εξοπλισμό. Οι έλεγχοι ολοκληρώνονται σύμφωνα με τον κατάλογο ελέγχου για το αεροσκάφος με το οποίο πραγματοποιείται η δοκιμασία και, αν εφαρμόζεται, ισχύει η συνεργασία πολλών πληρωμάτων. Οι υποψήφιοι υπολογίζουν τα δεδομένα επιδόσεων για την απονείωση, την προσέγγιση και την προσγείωση σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας ή το εγχειρίδιο πτήσης του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους. Τα αποφασιστικά σχετικά/απόλυτα ύψη, το ελάχιστο σχετικά/απόλυτα ύψη καθόδου και το σημείο αποτυχημένης προσέγγισης συμφωνούνται από κοινού με τον εξεταστή.
12. Ο εξεταστής συμμετέχει στην πτητική λειτουργία του αεροσκάφους μόνο στην περίπτωση που είναι αναγκαία η παρέμβαση του προς όφελος της ασφάλειας ή για την αποφυγή ανεπιτρεπτής καθυστέρησης στην υπόλοιπη κυκλοφορία.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΥΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ, ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΥΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ MPL ΚΑΙ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ ATPL

13. Η δοκιμασία δεξιοτήτων για αεροσκάφος πολλών χειριστών ή αεροπλάνο ενός χειριστή όταν χρησιμοποιείται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών πραγματοποιείται σε περιβάλλον πολλών πληρωμάτων. Άλλος υποψήφιος ή άλλος χειριστής με ειδικότητα σε τύπο που διαδίδει τα προσόντα μπορεί να εκτελεί καθήκοντα δεύτερου χειριστή. Εάν χρησιμοποιείται ένα αεροσκάφος, ο δεύτερος χειριστής είναι ο εξεταστής ή ο εκπαιδευτής.
14. Οι υποψήφιοι ενεργούν ως χειριστής που πετάει κατά τη διάρκεια όλων των ενότητων της δοκιμής επιδεξιότητας, εκτός των διαδικασιών σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης, στις οποίες μπορούν να ενεργούν ως χειριστής που πετάει ή χειριστής παρακολούθησης σύμφωνα με τη συνεργασία πολλών πληρωμάτων. Οι υποψήφιοι για την αρχική έκδοση ειδικότητας σε τύπο αεροσκαφών πολλών χειριστών ή πτυχίου ATPL αποδεικνύουν επίσης την ικανότητά τους να ενεργούν ως χειριστής παρακολούθησης. Οι υποψήφιοι μπορούν να επιλέξουν είτε την αριστερή είτε τη δεξιά θέση για τη δοκιμασία δεξιοτήτων αν είναι δυνατή η εκτέλεση όλων των στοιχείων από την επιλεγμένη θέση.

15. Ο εξεταστής ελέγχει ειδικότερα τα εξής θέματα για τους υποψηφίους για πτυχίο ATPL ή ειδικότητα σε τύπο για αεροσκάφη πολλών χειριστών ή για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε αεροπλάνο ενός χειριστή με επέκταση στα καθήκοντα κυβερνήτη, ανεξαρτήτως εάν ο υποψήφιος ενεργεί ως χειριστής που πετάει ή ως χειριστής παρακολούθησης:
- α) διαχείριση της συνεργασίας πληρώματος·
 - β) διατήρηση γενικού ελέγχου της πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους με κατάλληλη επίβλεψη· και
 - γ) καθορισμός προτεραιοτήτων και λήψη αποφάσεων σύμφωνα με τις πτυχές ασφαλείας και τους σχετικούς κανόνες και κανονισμούς περί επιχειρησιακής κατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης.
16. Η δοκιμασία ή ο έλεγχος θα πρέπει να ολοκληρώνεται υπό συνθήκες IFR, αν συμπεριλαμβάνεται ειδικότητα IR, και στον βαθμό του δυνατού σε προσομοιούμενο περιβάλλον εμπορικών αερομεταφορών. Ουσιαστικό στοιχείο προς έλεγχο αποτελεί η ικανότητα σχεδιασμού και εκτέλεσης της πτήσης με βάση σύνθηδες υλικό ενημέρωσης.
17. Όταν η εκπαιδευτική σειρά ειδικότητας σε τύπο περιλάμβανε πτητική εκπαίδευση στο αεροσκάφος κάτω των 2 ωρών, η δοκιμασία δεξιοτήτων επιτρέπεται να πραγματοποιηθεί σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) και να ολοκληρωθεί πριν από την πτητική εκπαίδευση στο αεροσκάφος.
- Η εγκεκριμένη πτητική εκπαίδευση πραγματοποιείται από ειδικευμένο εκπαιδευτή υπό την ευθύνη:
- α) ΑΤΟ· ή
 - β) οργανισμού ο οποίος διαθέτει πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και έχει εγκριθεί ειδικά για τη συγκεκριμένη εκπαίδευση· ή
 - γ) του εκπαιδευτή, στις περιπτώσεις που ο ΑΤΟ ή ο κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα δεν διαθέτει εγκεκριμένη πτητική εκπαίδευση σε αεροσκάφος για αεροσκάφος ενός χειριστή και η πτητική εκπαίδευση σε αεροσκάφος έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή των αιτούντων.
- Πριν από την καταχώριση της νέας ειδικότητας σε τύπο στο πτυχίο των υποψηφίων, διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή πιστοποιητικό ολοκλήρωσης της εκπαιδευτικής σειράς της ειδικότητας σε τύπο, περιλαμβανομένης της πτητικής εκπαίδευσης στο αεροσκάφος.
18. Για την εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας, “συμβάν απώλειας στήριξης” είναι είτε προσέγγιση σε απώλεια στήριξης είτε απώλεια στήριξης. Ο ΑΤΟ μπορεί να χρησιμοποιεί πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) είτε για την εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από απώλεια στήριξης ή την απόδειξη των ειδικών χαρακτηριστικών απώλειας στήριξης συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους, είτε και για τα δύο, υπό την προϋπόθεση ότι:
- α) ο FFS είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις αξιολόγησης σε CS-FSTD(A)· και
 - β) ο ΑΤΟ έχει αποδείξει επιτυχώς στην αρμόδια αρχή ότι μετριάζεται κάθε αρνητική μεταφορά εκπαίδευσης.

B. Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αεροπλάνων

ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

1. Στην περίπτωση αεροπλάνων ενός χειριστή, εκτός των σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς όλες τις ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Σε περίπτωση που οι υποψήφιοι αποτύχουν σε ένα αντικείμενο μιας ενότητας, αποτυγχάνουν σε ολόκληρη την ενότητα. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε μία μόνο ενότητα, επαναλαμβάνουν μόνο τη συγκεκριμένη ενότητα. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερες από μία ενότητες, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή τον περιοδικό έλεγχο. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιαδήποτε ενότητα σε περίπτωση εκ νέου δοκιμασίας ή περιοδικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των ενότητων τις οποίες ολοκλήρωσαν επιτυχώς σε προηγούμενη προσπάθεια, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Για πολικινητήρια αεροπλάνα ενός χειριστή, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς την ενότητα 6 της σχετικής δοκιμής ή του σχετικού περιοδικού ελέγχου, που αφορά ασυμμετρική πτήση.
2. Στην περίπτωση σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων πολλών χειριστών και ενός χειριστή, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς όλες τις ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από πέντε αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε πέντε ή λιγότερα αντικείμενα, επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο της εκ νέου δοκιμασίας ή του εκ νέου περιοδικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων τα οποία ολοκλήρωσαν επιτυχώς σε προηγούμενη προσπάθεια, επαναλαμβάνουν ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο ή ολόκληρη τη δοκιμασία. Η ενότητα 6 δεν αποτελεί μέρος της δοκιμασίας δεξιοτήτων για το πτυχίο ATPL ή το πτυχίο MPL. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν μόνο στην ενότητα 6 ή δεν την ολοκληρώσουν, εκδίδεται η ειδικότητα σε τύπο χωρίς δικαιώματα της κατηγορίας CAT II ή κατηγορίας CAT III. Για την επέκταση των δικαιωμάτων της ειδικότητας σε τύπο στην κατηγορία CAT II ή την κατηγορία CAT III, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς την ενότητα 6 για τον κατάλληλο τύπο αεροσκαφών.

ΑΝΟΧΕΣ ΠΗΤΗΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

3. Οι αιτούντες αποδεικνύουν την ικανότητα:
 - α) να χειρίζονται το αεροπλάνο εντός των ορίων του·

- β) να εκτελούν όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
 γ) να διαθέτουν ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
 δ) να εφαρμόζουν τις αεροναυτικές γνώσεις·
 ε) να διατηρούν πάντοτε τον έλεγχο του αεροπλάνου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση μιας διαδικασίας ή ενός ελιγμού·
 στ) να κατανοούν και να εφαρμόζουν διαδικασία συντονισμού πληρώματος και διαδικασία για την αδιαθεσία των μελών πληρώματος, αν εφαρμόζεται· και
 ζ) να επικοινωνούν αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, αν εφαρμόζεται.
4. Τα εξής όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αεροπλάνου:

Σχετικό 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

Ιχνηλάτηση

Με ραδιοβοηθήματα	$\pm 5^\circ$
Για “γωνιακές” αποκλίσεις	Εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατολίσθησης (π.χ. LPV, ILS, MLS, GLS)
Δισδιάστατες (LNAV) και τρισδιάστατες (LNAV/VNAV) “γραμμικές” πλευρικές αποκλίσεις	Το εγκάρσιο σφάλμα/η εγκάρσια απόκλιση περιορίζεται κανονικά σε $\pm 1/2$ τιμή RNP που σχετίζεται με τη διαδικασία. Επιτρέπονται σύντομες αποκλίσεις από το πρότυπο αυτό έως το πολύ μία 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 το επίπεδο του αεροδρομίου.

Πορεία

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

Ταχύτητα

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5 κόμβοι
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

5. Αεροπλάνα ενός χειριστή, εκτός σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων

α) Τα ακόλουθα σύμβολα σημαίνουν:

P =	Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και χειριστής παρακολούθησης
OTD =	Για την άσκηση αυτή μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλες εκπαιδευτικές συσκευές
X =	Για την άσκηση αυτή χρησιμοποιείται πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)· σε αντίθετη περίπτωση, χρησιμοποιείται αεροπλάνο αν είναι κατάλληλο για τον ελιγμό ή τη διαδικασία
P# =	Η εκπαίδευση συμπληρώνεται με επιβλεπόμενη επιθεώρηση αεροπλάνου

- β) Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—>).

Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

A =	αεροπλάνο
FFS =	πλήρης εξομοιωτής πτήσης
FSTD =	εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης

- γ) Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) στην ενότητα 3B και, για πολυκινητήρια αεροσκάφη, στην ενότητα 6, εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα αν στη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας περιληφθεί επανεπικύρωση/ανανέωση ειδικότητας IR. Αν τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν εκτελεστούν με αναφορά μόνο σε όργανα κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας, και όταν δεν χορηγείται αναγνώριση δικαιωμάτων IR, η ειδικότητα σε κατηγορία ή τύπο περιορίζεται μόνο σε συνθήκες VFR.
- δ) Η ενότητα 3A ολοκληρώνεται για την επανεπικύρωση ειδικότητας σε τύπο ή σε κατηγορία πολυκινητήριων αεροσκαφών, μόνο σε συνθήκες VFR, εφόσον κατά τη διάρκεια των 12 προηγούμενων μηνών δεν έχει συμπληρωθεί η απαιτούμενη πείρα των 10 σκελών διαδρομής. Η ενότητα 3A δεν απαιτείται αν έχει ολοκληρωθεί η ενότητα 3B.
- ε) Όπου εμφανίζεται, το γράμμα “M” στη στήλη δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας υποδεικνύει υποχρεωτική άσκηση ή επιλογή όταν εμφανίζονται περισσότερες από μία ασκήσεις.
- στ) Για την πρακτική εκπαίδευση για ειδικότητες σε τύπο ή κατηγορία ME χρησιμοποιείται εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD), αν αποτελεί τμήμα εγκεκριμένης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας σε κατηγορία ή τύπο. Τα ακόλουθα λαμβάνονται υπόψη για την έγκριση της εκπαιδευτικής σειράς:
- i) η πιστοποίηση της εκπαιδευτικής συσκευής προσομοίωσης πτήσης (FSTD), όπως ορίζεται στις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA)
 - ii) η ειδίκευση των εκπαιδευτών
 - iii) η έκταση της εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης που παρέχεται στην εκπαιδευτική σειρά και
 - iv) η ειδίκευση και η προηγούμενη πείρα των εκπαιδευόμενων χειριστών σε παρόμοιους τύπους.
- ζ) Αν επιδιώκεται για πρώτη φορά η απόκτηση δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, οι χειριστές κάτοχοι δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή:
- (1) ολοκληρώνουν σε ΑΤΟ μεταβατική εκπαιδευτική σειρά που περιλαμβάνει ελιγμούς και διαδικασίες μεταξύ των οποίων είναι και η συνεργασία πολλών πληρωμάτων, καθώς και τις ασκήσεις της ενότητας 7 που περιλαμβάνουν τη διαχείριση απειλής και σφαλμάτων (TEM), την ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) και τους ανθρώπινους παράγοντες και
 - (2) ολοκληρώνουν επιτυχώς περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.
- η) Αν επιδιώκεται για πρώτη φορά η απόκτηση δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή, οι χειριστές κάτοχοι δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών εκπαιδεύονται σε ΑΤΟ και ελέγχονται οι ακόλουθοι πρόσθετοι ελιγμοί και διαδικασίες σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή:
- (1) για τα μονοκινητήρια αεροπλάνα, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B και
 - (2) για τα πολυκινητήρια αεροπλάνα, 1.6, ενότητα 6 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B.
- θ) Οι χειριστές κάτοχοι δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες τόσο ενός χειριστή όσο και πολλών χειριστών σύμφωνα με τα στοιχεία ζ) και η) μπορούν να επανεπικυρώσουν τα δικαιώματα και για τους δύο τύπους πτητικών λειτουργιών με την ολοκλήρωση περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών επιπλέον των ασκήσεων που αναφέρονται στο στοιχείο η) 1) ή η) 2), ανάλογα με την περίπτωση, σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.
- ι) Αν η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας ολοκληρώνεται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών μόνον, η ειδικότητα σε τύπο περιορίζεται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών. Ο περιορισμός αίρεται όταν οι χειριστές συμμορφώνονται με το στοιχείο η).
- ια) Για την εκπαίδευση, τη δοκιμασία και τον έλεγχο ακολουθείται ο κατωτέρω πίνακας.
- (1) Εκπαίδευση σε ΑΤΟ, απαιτήσεις δοκιμασίας και ελέγχου για δικαιώματα ενός χειριστή
 - (2) Εκπαίδευση σε ΑΤΟ, απαιτήσεις δοκιμασίας και ελέγχου για δικαιώματα πολλών χειριστών
 - (3) Εκπαίδευση σε ΑΤΟ, απαιτήσεις δοκιμασίας και ελέγχου για χειριστές κατόχους δικαιωμάτων ενός χειριστή που για πρώτη φορά επιδιώκουν να αποκτήσουν δικαιώματα πολλών χειριστών (μεταβατική εκπαιδευτική σειρά)
 - (4) Εκπαίδευση σε ΑΤΟ, απαιτήσεις δοκιμασίας και ελέγχου για χειριστές κατόχους δικαιωμάτων πολλών χειριστών που για πρώτη φορά επιδιώκουν να αποκτήσουν δικαιώματα ενός χειριστή (μεταβατική εκπαιδευτική σειρά)
 - (5) Εκπαίδευση σε ΑΤΟ και απαιτήσεις ελέγχου για τη συνδυασμένη επανεπικύρωση και ανανέωση των δικαιωμάτων ενός χειριστή και πολλών χειριστών

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Τύπος πτητικής λειτουργίας	SP (ενός χειριστή)		MP (πολλών χειριστών)		SP → MP (αρχική)		MP → SP (αρχική)		SP + MP	
	Εκπαίδευση	Δοκιμασία/έλεγχος	Εκπαίδευση	Δοκιμασία/έλεγχος	Εκπαίδευση	Δοκιμασία/έλεγχος	Εκπαίδευση, δοκιμασία και έλεγχος (μονοκινητήρια αεροπλάνα)	Εκπαίδευση, δοκιμασία και έλεγχος (πολυκινητήρια αεροπλάνα)	Μονοκινητήρια αεροπλάνα	Πολυκινητήρια αεροπλάνα
Αρχική έκδοση	Ενότητες 1-6	Ενότητες 1-6	Ενότητες 1-7	Ενότητες 1-7	MCC CRM	Ενότητες 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B	1.6, ενότητα 6 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B		
Σύνθετο SP	1-7	1-7			Ανθρώπινοι παράγοντες TEM Ενότητα 7					
Επανεπικύρωση	ά.α.	Ενότητες 1-6	ά.α.	Ενότητες 1-7	ά.α.	ά.α.	ά.α.	ά.α.	Πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών: Ενότητες 1-7	Πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών: Ενότητες 1-7
Σύνθετο SP	1-7	1-7							Πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B	Πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή: 1.6, ενότητα 6 και, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση από την ενότητα 3.B
Ανανέωση	FCL.740	Ενότητες 1-6	FCL.740	Ενότητες 1-6	ά.α.	ά.α.	ά.α.	ά.α.	Εκπαίδευση: FCL.740	Εκπαίδευση: FCL.740
Σύνθετο SP	1-7	1-7							Έλεγχος: όπως για την επανεπικύρωση	Έλεγχος: όπως για την επανεπικύρωση

ιβ) 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 (FSTD).

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΓΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
ΕΝΟΤΗΤΑ 1						
1	Αναχώρηση	OTD				
1.1	Πριν από την πτήση, μεταξύ άλλων: <ul style="list-style-type: none"> — τεκμηρίωση· — μάζα και ζυγοστάθμιση· — ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες· και — αγγελία (NOTAM). 					
1.2	Έλεγχοι πριν από την έναρξη					
1.2.1	Εξωτερικοί	OTD P#	P		M	
1.2.2	Εσωτερικοί	OTD P#	P		M	
1.3	Εκκίνηση κινητήρα: συνθήκες δυσλειτουργίας	P→	→		M	
1.4	Τροχοδρόμηση	P→	→		M	
1.5	Έλεγχοι πριν από την αναχώρηση: δοκιμή κινητήρα (αν εφαρμόζεται)	P→	→		M	
1.6	Διαδικασία απογείωσης: <ul style="list-style-type: none"> — κανονική με ρυθμίσεις πτερυγίων βάσει εγχειριδίου πτήσης· και — πλάγιος άνεμος (αν υπάρχουν οι συνθήκες). 	P→	→		M	
1.7	Άνοδος: <ul style="list-style-type: none"> — V_x/V_y· — στροφή στις πορείες· και — οριζόντιωση. 	P→	→		M	
1.8	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P→			M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2						
2	Συνθήκες πτήσης (μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC))»: <ul style="list-style-type: none"> Ευθεία και οριζόντια πτήση σε διάφορες ταχύτητες αέρα συμπεριλαμβανομένης της πτήσης σε οριακά χαμηλή ταχύτητα αέρα με και χωρίς πτερύγια [συμπεριλαμβανομένης της προσέγγισης με V_{mca} όταν εφαρμόζεται] 	P→	→			

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΓΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓ- ΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
		Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκλη- ρωθεί η εκπαί- δευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A
2.2	Κλειστές στροφές (360° αριστερά και δεξιά με κλίση 45°)	P—>	—>		M	
2.3	Απώλειες στήριξης και ανάκτηση κανονικής λειτουργίας: i) καθαρή απώλεια στήριξης· ii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης σε καθοδική στροφή με κλίση με διαμόρφωση προσέγγισης και ισχύ· iii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης στη διαμόρφωση προσγείωσης και ισχύ· και iv) προσέγγιση με απώλεια στήριξης, ανοδική στροφή με περύγιο απογείωσης και ισχύ ανόδου (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)	P—>	—>		M	
2.4	Χειρισμός με τη χρήση αυτόματου πιλότου και συστήματος διεύθυνσης πτήσης (μπορεί να πραγματοποιηθεί στην ενότητα 3), αν εφαρμόζεται	P—>	—>		M	
2.5	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P—>	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 3Α						
3Α	Διαδικασίες VFR επί διαδρομής	P—>	—>			
3Α.1	(Βλέπε Β.5 στοιχεία γ) και δ)) Σχέδιο πτήσης, αεροναυτία με αναμέτρηση και χρήση χαρτών					
3Α.2	Διατήρηση απόλυτου ύψους, πορείας και ταχύτητας	P—>	—>			
3Α.3	Προσανατολισμός, χρονομέτρηση και αναθεώρηση των εκτιμώμενων ωρών άφιξης	P—>	—>			
3Α.4	Χρήση βοηθημάτων ραδιοναυτίας (αν εφαρμόζεται)	P—>	—>			
3Α.5	Διαχείριση πτήσης (ημερολόγιο πτήσης, συνήθειες έλεγχου συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καυσίμου, συστημάτων και παγοποίησης)	P—>	—>			
3Α.6	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P—>	—>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 3Β						
3Β	Πτήση με όργανα	P—>	—>		M	
3Β.1*	Αναχώρηση IFR					

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓ- ΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
		Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκλη- ρωθεί η εκπαί- δευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A
3B.2*	IFR επί διαδρομής	P—>	—>		M	
3B.3*	Διαδικασίες κράτησης	P—>	—>		M	
3B.4*	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος (DH/A) 200 ποδών (60 μέ- τρων) ή σε υψηλότερα ελάχιστα εάν απαιτείται από τη διαδικασία προσέγγισης (μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο αυτόματος πιλότος για διασταύρωση με την κατακό- ρυφη διαδρομή στο τμήμα τελικής προσέγγισης)	P—>	—>		M	
3B.5*	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο σχε- τικό/απόλυτο ύψος καθόδου (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Πτητικές ασκήσεις συμπεριλαμβανομένης βλάβης της πυξίδας και του ενδείκτη στάσης: — στροφές σταθερού ρυθμού· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από ασυνήθεις στάσεις.	P—>	—>		M	
3B.7*	Βλάβη ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προ- σγείωσης ή ίχνους καθόδου	P—>	—>			
3B.8*	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P—>	—>		M	
Αφήνεται σκοπίμως κενό						
ΕΝΟΤΗΤΑ 4						
4	Άφιξη και προσγειώσεις	P—>	—>		M	
4.1	Διαδικασία άφιξης σε αεροδρόμιο					
4.2	Κανονική προσγείωση	P—>	—>		M	
4.3	Προσγείωση χωρίς πτερύγια	P—>	—>		M	
4.4	Προσγείωση με πλάγιο άνεμο (αν υπάρχουν κατάλλη- λες συνθήκες)	P—>	—>			
4.5	Προσέγγιση και προσγείωση με ισχύ βραδείας λει- τουργίας από έως και 2 000 πόδια επάνω από το διά- δρομο (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)	P—>	—>			
4.6	Επανακύκλωση από ελάχιστο σχετικό ύψος	P—>	—>		M	
4.7	Επανακύκλωση και προσγείωση τη νύχτα (αν εφαρμό- ζεται)	P—>	—>			
4.8	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P—>	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 5						
5	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης (Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυα- στεί με τις ενότητες 1 έως 4)					

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
		Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A
5.1	Ματαιωθείσα απογείωση σε εύλογη ταχύτητα	P—>	—>		M	
5.2	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		P		M	
5.3	Προσομοιούμενη αναγκαστική προσγείωση χωρίς ισχύ (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		P		M	
5.4	Προσομοιούμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης: i) πυρκαγιά ή καπνός κατά την πτήση· και ii) δυσλειτουργίες συστημάτων, ανάλογα με την περίπτωση	P—>	—>			
5.5	Εκπαίδευση μόνο για πολυκινητήρια αεροπλάνα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης: σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα (σε ασφαλές ύψος αν πραγματοποιείται στο αεροσκάφος)	P—>	—>			
5.6	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας					
ΕΝΟΤΗΤΑ 6						
6	Προσομοιούμενη ασυμμετρική πτήση	P—>	—>		M	
6.1*	(Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 5) Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση (σε ασφαλές ύψος εκτός αν πραγματοποιείται σε FFS ή σε FNPT II)					
6.2*	Ασυμμετρική προσέγγιση και επανακύκλωση	P—>	—>		M	
6.3*	Ασυμμετρική προσέγγιση και προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης	P—>	—>		M	
6.4	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας	P—>	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 7						
7	Εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας (UPRT)					
7.1	Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης					
7.1.1	Πτήση ελεγχόμενη από τον χειριστή με ή χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης (Χωρίς αυτόματο πιλότο, χωρίς αυτόματη ώση/αυτόματο μοχλό αερίων και σε διαφορετικές συναρτήσεις χειρισμών, κατά περίπτωση)	P—>	—>			

ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
	Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A
7.1.1.1 Σε διαφορετικές ταχύτητες (συμπεριλαμβανομένων αργών πτήσεων) και διαφορετικά ύψη εντός του φακέλου πτήσης της εκπαίδευσης σε FSTD.	P————>	————>			
7.1.1.2 Κλειστές στροφές με κλίση 45°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά	P————>	————>			
7.1.1.3 Στροφές με και χωρίς φθορείς	P————>	————>			
7.1.1.4 Διαδικασίες πτήσης και ελιγμών με όργανα, μεταξύ των οποίων ενόργανη αναχώρηση, άφιξη και εξ όψεως προσέγγιση	P————>	————>			
7.2 Εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας	P————>	————>			
7.2.1 Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από συμβάντα απόλειας στήριξης σε: <ul style="list-style-type: none"> — διαμόρφωση απογείωσης· — καθαρή διαμόρφωση σε χαμηλό απόλυτο ύψος· — καθαρή διαμόρφωση πλησίον του μέγιστου ύψους πτητικής λειτουργίας και — διαμόρφωση προσγείωσης 					
7.2.2 Οι ακόλουθες ασκήσεις ανάκτησης κανονικής λειτουργίας: <ul style="list-style-type: none"> — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή πάνω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή κάτω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης. 	P FFS πιστοποιημένος μόνο για εκπαίδευση	X Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		Μόνο FFS	
7.3 Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* από διάφορα στάδια κατά τη διάρκεια ενόργανης προσέγγισης	P—>	————>			
7.4 Μатаιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία: <ul style="list-style-type: none"> — από διάφορα σχετικά ύψη κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (DH/MDH) 15 μέτρων (50 ποδών) επάνω από το κατώφλι διαδρόμου — μετά την προσεδάφιση (ματαιωθείσα προσγείωση) — σε αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία αεροπλάνων περιφερειακών μεταφορών (SFAR 23), η μатаιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία αρχίζει κάτω από το ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου (MDH/A) ή μετά την προσεδάφιση. 	P————>	————>			

6. Αεροπλάνα πολλών χειριστών και σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή

α) Τα ακόλουθα σύμβολα σημαίνουν:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας τύπου, κατά περίπτωση.

- OTD = Για την άσκηση αυτή μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλες εκπαιδευτικές συσκευές
- X = Για την άσκηση αυτή χρησιμοποιείται πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS)· σε αντίθετη περίπτωση, χρησιμοποιείται αεροπλάνο αν είναι κατάλληλο για τον ελιγμό ή τη διαδικασία
- P# = Η εκπαίδευση συμπληρώνεται με επιβλεπόμενη επιθεώρηση αεροπλάνου
- β) Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται έως οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—>)
- Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:
- A = αεροπλάνο
- FFS = πλήρης εξομοιωτής πτήσης
- FSTD = εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης
- γ) Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα.
- δ) Όπου εμφανίζεται, το γράμμα “M” στη στήλη της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας υποδεικνύει υποχρεωτική άσκηση.
- ε) Για την πρακτική εκπαίδευση και τις δοκιμασίες χρησιμοποιείται πλήρης προσομοιωτής πτήσης εάν αυτός αποτελεί τμήμα εγκεκριμένης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας σε τύπο. Τα ακόλουθα λαμβάνονται υπόψη για την έγκριση της εκπαιδευτικής σειράς:
- i) η ειδίκευση των εκπαιδευτών·
- ii) η ειδίκευση και η έκταση της εκπαίδευσης με εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης (FSTD) που παρέχεται στην εκπαιδευτική σειρά· και
- iii) η ειδίκευση και η προηγούμενη πείρα των εκπαιδευόμενων χειριστών σε παρόμοιους τύπους.
- στ) Οι ελιγμοί και οι διαδικασίες περιλαμβάνουν συνεργασία πολλών πληρωμάτων για αεροπλάνα πολλών χειριστών και για σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών.
- ζ) Οι ελιγμοί και οι διαδικασίες διεξάγονται σε ρόλο ενός χειριστή για σύνθετα αεροπλάνα υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή.
- η) Στην περίπτωση σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων ενός χειριστή, όταν μια δοκιμασία δεξιοτήτων ή ένας περιοδικός έλεγχος επαγγελματικής επάρκειας διεξάγεται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, η ειδικότητα σε τύπο περιορίζεται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών. Αν επιδίδεται η απόκτηση δικαιωμάτων ενός χειριστή, πρέπει επιπλέον να ολοκληρωθούν οι ελιγμοί/διαδικασίες των σημείων 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 και τουλάχιστον ένας ελιγμός/μία διαδικασία της ενότητας 3.4 ως ο μόνος χειριστής.
- θ) Στην περίπτωση περιορισμένης ειδικότητας σε τύπο που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το στοιχείο ε) της FCL.720.A, οι αιτούντες πληρούν τις ίδιες απαιτήσεις όπως και οι υπόλοιποι αιτούντες για την ειδικότητα σε τύπο εκτός από τις πρακτικές ασκήσεις που αφορούν τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης.
- ι) 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 (FSTD).

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡΛ/ΜΡΛ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
ΕΝΟΤΗΤΑ 1						
1	Προετοιμασία πτήσης	OTD				
1.1.	Υπολογισμός επιδόσεων	P				
1.2.	Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του αεροπλάνου· θέση κάθε αντικειμένου και σκοπός της επιθεώρησης	OTD P#	P			
1.3.	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης	P—>	—>			
1.4.	Χρήση του καταλόγου ελέγχου πριν από την εκκίνηση των κινητήρων, διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας	P—>	—>		M	

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡΛ/ΜΡΛ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
1.5.	Τροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή	P————>	————>			
1.6.	Έλεγχοι πριν από την απογείωση	P————>	————>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2						
2	Απογείωσεις	P————>	————>			
2.1.	Κανονικές απογείωσεις με διαφορετικές ρυθμίσεις πτερυγίου, συμπεριλαμβανομένης της εσπευσμένης απογείωσης					
2.2*	Ενόργανη απογείωση· απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα κατά τη διάρκεια της περιστροφής ή αμέσως μετά την άνοδο στον αέρα	P————>	————>			
2.3.	Απογείωση με πλάγιο άνεμο·	P————>	————>			
2.4.	Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή προσομοιούμενη)	P————>	————>			
2.5.	Απογείωσεις με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα:	P————>	————>			
2.5.1*	αμέσως έπειτα από την επίτευξη ταχύτητας V2					
	(Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν είναι πιστοποιημένα ως αεροπλάνα εντασσόμενα στην κατηγορία μεταφορών ή την κατηγορία περιφερειακών μεταφορών, δεν προσομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα έως την επίτευξη ελάχιστου σχετικού ύψους 500 ποδών από το τέλος του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το απόλυτο ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει τη βλάβη του κινητήρα αμέσως μετά την επίτευξη ταχύτητας V2)					
2.5.2*	μεταξύ των τιμών ταχύτητας V1 και V2	P	X		Μόνο M FFS	
2.6.	Ματαιωθείσα απογείωση σε εύλογη ταχύτητα πριν από την επίτευξη της ταχύτητας V1	P————>	————>X		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 3						
3	Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης	P————>	————>			
3.1.	Πτήση ελεγχόμενη από τον χειριστή με ή χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης (Χωρίς αυτόματο πιλότο, χωρίς αυτόματη ώση/αυτόματο μοχλό αερίων και σε διαφορετικές συναρτήσεις χειρισμών, κατά περίπτωση)					
3.1.1.	Σε διαφορετικές ταχύτητες (συμπεριλαμβανομένων αργών πτήσεων) και διαφορετικά απόλυτα ύψη εντός του φακέλου πτήσης της εκπαίδευσης σε FSTD	P————>	————>			
3.1.2.	Κλειστές στροφές με κλίση 45°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά	P————>	————>			
3.1.3.	Στροφές με και χωρίς φθορείς	P————>	————>			
3.1.4.	Διαδικασίες πτήσης και ελιγμών με όργανα, μεταξύ των οποίων ενόργανη αναχώρηση, άφιξη και εξ' όψεως προσέγγιση	P————>	————>			

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡ/ΜΡ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	Α	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή Α	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
3.2. Ρύγχος του αεροπλάνου επάνω και αεροκραδασμοί Mach (κατά περίπτωση), καθώς και άλλα ειδικά χαρακτηριστικά πτήσης του αεροπλάνου (π.χ. “ολλανδική περιστροφή”)	P————>	————>X Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		Μόνο FFS	
3.3. Κανονική λειτουργία των συστημάτων και των χειριστήριων του πίνακα ελέγχου μηχανικού (αν εφαρμόζεται)	OTD P————>	————>			
3.4. Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων:				M	Επιλέγονται υποχρεωτικά τουλάχιστον 3 ασυνήθεις καταστάσεις από το αντικείμενο 3.4.0 έως και το αντικείμενο 3.4.14
3.4.0. Κινητήρας (έλικα αν απαιτείται)	OTD P————>	————>			
3.4.1. Συμπίεση και κλιματισμός	OTD P————>	————>			
3.4.2. Σύστημα Pitot/στατικής πίεσης	OTD P————>	————>			
3.4.3. Σύστημα καυσίμου	OTD P————>	————>			
3.4.4. Ηλεκτρικό σύστημα	OTD P————>	————>			
3.4.5. Υδραυλικό σύστημα	OTD P————>	————>			
3.4.6. Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	OTD P————>	————>			
3.4.7. Σύστημα αντιπαγοποίησης/αποπαγοποίησης, θέρμανση αντιθαμβωτικού πετάσματος	OTD P————>	————>			
3.4.8. Αυτόματος πιλότος/σύστημα διεύθυνσης πτήσης	OTD P————>	————>		M (ενός χειριστή μόνο)	
3.4.9. Συσκευές προειδοποίησης απώλειας στήριξης ή συσκευές αποφυγής απώλειας στήριξης και συσκευές επαύξησης ευστάθειας	OTD P————>	————>			
3.4.10. Σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους, ραντάρ καιρού, ραδιοψόμετρο, αναμεταδότης	P————>	————>			
3.4.11. Ασύρματοι, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	OTD P————>	————>			

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡ/ΜΡ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	Α	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή Α	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
3.4.12. Σύστημα και φρένο προσγείωσης	OTD P————>	————>			
3.4.13. Σύστημα υπεραντωτικών πτερυγίων	OTD	————>			
3.4.14. Βοηθητική μονάδα ισχύος (APU)	OTD P————>	————>			
Αφήνεται σκοπίμως κενό					
3.6. Διαδικασίες σε μη κανονικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης:				M	Επιλέγονται υποχρεωτικά τουλάχιστον 3 αντικείμενα από το αντικείμενο 3.6.1 έως και το αντικείμενο 3.6.9
3.6.1. Ασκήσεις πυρόσβεσης, π.χ. κινητήρας, βοηθητική μονάδα ισχύος (APU), θάλαμος, διαμέρισμα φορτίου, θάλαμος διακυβέρνησης, πυρκαγιές πτερυγίων και ηλεκτρικών, συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης	P————>	————>			
3.6.2. Έλεγχος και αφαίρεση καπνού	P————>	————>			
3.6.3. Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα σε ασφαλές ύψος	P————>	————>			
3.6.4. Απόρριψη καυσίμου σε πτήση (προσομοιούμενη)	P————>	————>			
3.6.5. Διάτμηση ανέμου κατά την απογείωση/προσγείωση	P	X		Μόνο FFS	
3.6.6. Προσομοιούμενη βλάβη πίεσης θαλάμου/κάθοδος έκτακτης ανάγκης	P————>	————>			
3.6.7. Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος	P————>	————>			
3.6.8. Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο αντίστοιχο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου	P————>	————>			
3.6.9. Συμβάν συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)	OTD P————>	Δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		Μόνο FFS	
3.7. Εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας	P	X			
3.7.1. Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από συμβάντα απώλειας στήριξης σε: — διαμόρφωση απογείωσης· — καθαρή διαμόρφωση σε χαμηλό απόλυτο ύψος· — καθαρή διαμόρφωση πλησίον του μέγιστου απόλυτου ύψους πτητικής λειτουργίας και — διαμόρφωση προσγείωσης.	FFS πιστοποιημένος μόνο για εκπαίδευση	Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο			
3.7.2. Οι ακόλουθες ασκήσεις ανάκτησης κανονικής λειτουργίας: — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή πάνω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή κάτω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης	P FFS πιστοποιημένος μόνο για εκπαίδευση	X Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		Μόνο FFS	

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡΛ/ΜΡΛ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	Α	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή Α	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
3.8. Διαδικασίες πτήσης με όργανα					
3.8.1.* Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	P————>	————>		M	
3.8.2* Διαδικασίες κράτησης	P————>	————>			
3.8.3* 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 3.8.3.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους).

3.8.3.1* Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P————>	————>		M (μόνο δοκιμή επιδεξιό- τητας)	
3.8.3.2.* Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P————>	————>			
3.8.3.3.* Με αυτόματο πιλότο	P————>	————>			
3.8.3.4.* Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν από 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 περιφερειακών 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 3.8.4. Η επανακύκλωση αρχίζει κατά την επίτευξη του δημοσιευμένου σχετικού/απόλυτου ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH/A)· ωστόσο, όχι αργότερα από την επίτευξη ελάχιστου σχετικού/απόλυτου ύψους καθόδου (MDH/A) 500 ποδών επάνω από το ύψος του κατωφλίου του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το απόλυτο ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει τη βλάβη κινητήρα σύμφωνα με το 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5.* Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση μετά το πέρασμα του εξωτερικού ραδιοφάρου σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από 4 ναυτικά μίλια έως την προσγείωση ή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης	P————>	————>		M	

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡ/ΜΡ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	Α	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή Α	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
<p>Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία περιφερειακών 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 3.8.4. Η επανακύκλωση αρχίζει κατά την επίτευξη του δημοσιευμένου σχετικού/απόλυτου ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH/A)· ωστόσο, όχι αργότερα από την επίτευξη ελάχιστου σχετικού/απόλυτου ύψους καθόδου (MDH/A) 500 ποδών επάνω από το ύψος κατωφλίου του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το απόλυτο ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει τη βλάβη κινητήρα σύμφωνα με το 3.8.3.4.</p>					
3.8.4* Διοδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	P*—>	—>		M	
<p>3.8.5. Κυκλική προσέγγιση υπό τις εξής συνθήκες:</p> <p>α)* προσέγγιση στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος κυκλικής προσέγγισης στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο σύμφωνα με τις τοπικές εγκαταστάσεις ενόργανης προσέγγισης υπό συνθήκες προσομοιούμενης πτήσης με όργανα· ακολουθούμενη από:</p> <p>β) κυκλική προσέγγιση σε άλλον διάδρομο τουλάχιστον 90° εκτός της κεντρικής γραμμής (άξονα) από την τελική προσέγγιση που χρησιμοποιείται στο στοιχείο α), στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος κυκλικής προσέγγισης.</p> <p>Σημείωση: Αν οι προσεγγίσεις των στοιχείων α) και β) δεν είναι δυνατές για λόγους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, είναι δυνατή η δημιουργία προσομοιούμενων συνθηκών χαμηλής ορατότητας.</p>	P*—>	—>			
3.8.6. Εξ όψεως προσεγγίσεις	P—>	—>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 4					
4 Διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης					
4.1. Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* στη διάρκεια τριδιάστατης πτητικής λειτουργίας κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους	P*—>	—>			
4.2. Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* από διάφορα στάδια κατά τη διάρκεια ενόργανης προσέγγισης	P*—>	—>			
4.3. Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης	P*—>	—>			
4.4* Μη αυτόματη επανακύκλωση με προσομοίωση του κρίσιμου κινητήρα εκτός λειτουργίας έπειτα από ενόργανη προσέγγιση κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους, ελάχιστου ύψους καθόδου ή σημείου αποτυχημένης προσέγγισης	P*—>	—>		M	

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡΛ/ΜΡΛ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
4.5.	Ματαιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία: — από διάφορα ύψη κάτω από το αποφασιστικό σχε- τικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (DH/MDH) — μετά την προσεδάφιση (ματαιωθείσα προσγείωση) Σε αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αερο- πλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία αεροπλάνων περιφε- ρειακών μεταφορών (SFAR 23), η ματαιωθείσα προ- σγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία αρχί- ζει κάτω από το ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου (MDH/A) ή μετά την προσεδάφιση.	P————>	————>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 5						
5	Προσγειώσεις	P				
5.1.	Κανονικές προσγειώσεις* με αναφορά οπτικής επαφής κατά την επίτευξη αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους έπειτα από πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης					
5.2.	Προσγείωση με προσομοιούμενη ακινητοποίηση του οριζώντιου σταθερού σε οποιαδήποτε θέση εκτός αντι-σταθμιστικού	P————>	Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		Μόνο FFS	
5.3.	Προσγειώσεις με πλάγιο άνεμο (αεροσκάφος, αν είναι εφικτό)	P————>	————>			
5.4.	Κύκλος εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου και προσγείωση χωρίς εκτεταμένα ή με μερικώς εκτεταμένα τα υπεραντωτικά πτερύγια	P————>	————>			
5.5.	Προσγείωση με προσομοίωση του κρίσιμου κινητήρα εκτός λειτουργίας	P————>	————>		M	
5.6.	Προσγείωση με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας: — αεροπλάνα με τρεις κινητήρες: ο κεντρικός κινητήρας και ένας εξωτερικός κινητήρας στον βαθμό που είναι εφικτό σύμφωνα με τα δεδομένα του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου· και — αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες: δύο κινητήρες στη μία πλευρά	P	X		M Μόνο FFS (μόνο δοκιμή δεξιότη- τας)	

Γενικές παρατηρήσεις:

Ειδικές απαιτήσεις για την επέκταση ειδικότητας σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 200 ποδών (60 μέτρων), ήτοι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας CAT II/III.

ΕΝΟΤΗΤΑ 6

Επιπρόσθετη εξουσιοδότηση σε ειδικότητα σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών) (CAT II/III)

ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ΑΤΡΛ/ΜΡΛ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	Α	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή Α	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
Οι ακόλουθοι ελιγμοί και διαδικασίες είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης ώστε να επιτρέπονται ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών). Κατά τη διάρκεια των ακόλουθων ενόργανων προσεγγίσεων και διαδικασιών αποτυχημένης προσέγγισης, χρησιμοποιείται όλος ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που απαιτείται για την πιστοποίηση τύπου για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών).					
6.1* Ματαιωθείσα απογείωση σε ελάχιστη εγκεκριμένη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR)	P*——>	——>X Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο		M*	
6.2* Προσεγγίσεις CAT II/III: σε συνθήκες προσομοιούμενης πτήσης με όργανα στο ισχύον αποφασιστικό σχετικό ύψος, με χρήση συστήματος καθοδήγησης πτήσης. Τηρούνται τυπικές διαδικασίες συντονισμού πληρώματος (κατανομή εργασιών, διαδικασίες επιφυλακής, αμοιβαία επιτήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και υποστήριξη).	P——>	——>		M	
6.3* Επανακύκλωση: έπειτα από προσεγγίσεις όπως ορίζεται στο 6.2 κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης επανακύκλωση λόγω (προσομοιούμενης) ανεπαρκούς ορατής εμβέλειας διαδρόμου, διατμητικού ανέμου, απόκλισης του αεροπλάνου πέραν των ορίων προσέγγισης για επιτυχή προσέγγιση και βλάβης του εξοπλισμού εδάφους/αερομεταφερόμενου εξοπλισμού πριν από την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους, καθώς και επανακύκλωση με προσομοιούμενη βλάβη αερομεταφερόμενου εξοπλισμού.	P——>	——>		M*	
6.4* Προσγείωση (Προσγειώσεις): με αναφορά οπτικής επαφής σε αποφασιστικό σχετικό ύψος έπειτα από ενόργανη προσέγγιση. Αναλόγως του συγκεκριμένου συστήματος καθοδήγησης πτήσης, εκτελείται αυτόματη προσγείωση.	P——>	——>		M	

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας CAT II/III εκτελούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις περί πτητικών λειτουργιών.

7. Ειδικότητες σε κατηγορία – θάλασσα

Η ενότητα 6 ολοκληρώνεται για την επανεπικύρωση ειδικότητας σε κατηγορία πολυκινητήριων αεροσκαφών (θάλασσα), μόνο σε συνθήκες VFR, εφόσον εντός των 12 προηγούμενων μηνών δεν έχει συμπληρωθεί η απαιτούμενη πείρα των 10 σκελών διαδρομής.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΘΑΛΑΣΣΑ)	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ
Ελιγμοί/διαδικασίες	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
ΕΝΟΤΗΤΑ 1		
1 Αναχώρηση		
1.1. Πριν από την πτήση, μεταξύ άλλων: <ul style="list-style-type: none"> — τεκμηρίωση· — μάζα και ζυγοστάθμιση· — ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες· και — αγγελία (NOTAM). 		
1.2. Έλεγχοι πριν από την έναρξη Εξωτερικοί/εσωτερικοί		
1.3. Επανεκκίνηση και σβήσιμο κινητήρα Συνήθεις δυσλειτουργίες		
1.4. Τροχοδρόμηση		
1.5. Κλιμακωτή τροχοδρόμηση		
1.6. Πρόσδεση: <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 20px;"> Παραλία Προβλήτας Σημαντήρας </div>		
1.7. Πλεύση με σβηστούς τους κινητήρες		
1.8. Έλεγχοι πριν από την αναχώρηση: Δοκιμή κινητήρα (αν εφαρμόζεται)		
1.9. Διαδικασία απογείωσης: <ul style="list-style-type: none"> — κανονική με ρυθμίσεις πτερυγίων βάσει εγχειριδίου πτήσης· και — πλάγιος άνεμος (αν υπάρχουν οι συνθήκες). 		
1.10. Άνοδος: <ul style="list-style-type: none"> — στροφή στις πορείες — οριζοντίωση 		
1.11. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		
ΕΝΟΤΗΤΑ 2		
2 Εργασίες κατά την πτήση (κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR))		
2.1. Ευθεία και οριζόντια πτήση σε διάφορες ταχύτητες αέρα συμπεριλαμβανομένης της πτήσης σε οριακά χαμηλή ταχύτητα αέρα με και χωρίς πτερύγια [συμπεριλαμβανομένης της προσέγγισης με ταχύτητα ελάχιστου ελέγχου στον αέρα (VMCA) όταν εφαρμόζεται]		
2.2. Κλειστές στροφές (360° αριστερά και δεξιά με κλίση 45°)		

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΘΑΛΑΣΣΑ)	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ
Ελιγμοί/διαδικασίες	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
2.3. Απώλειες στήριξης και ανάκτηση κανονικής λειτουργίας: i) καθαρή απώλεια στήριξης· ii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης σε καθοδική στροφή με κλίση με διαμόρφωση προσέγγισης και ισχύ· iii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης στη διαμόρφωση προσγείωσης και ισχύ· και iv) προσέγγιση με απώλεια στήριξης, ανοδική στροφή με πτερύγιο απογείωσης και ισχύ ανόδου (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα).		
2.4. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		
ΕΝΟΤΗΤΑ 3		
3 Διαδικασίες VFR επί διαδρομής		
3.1. Σχέδιο πτήσης, αεροναυτιλία με αναμέτρηση και χρήση χαρτών		
3.2. Διατήρηση απόλυτου ύψους, πορείας και ταχύτητας		
3.3. Προσανατολισμός, χρονομέτρηση και αναθεώρηση των εκτιμώμενων ωρών άφιξης		
3.4. Χρήση βοηθημάτων ραδιοναυτιλίας (αν εφαρμόζεται)		
3.5. Διαχείριση πτήσης (ημερολόγιο πτήσης, συνήθειες έλεγχοι συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καυσίμου, συστημάτων και παγοποίησης)		
3.6. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		
ΕΝΟΤΗΤΑ 4		
4 Αφίξεις και προσγειώσεις		
4.1. Διαδικασία άφιξης στο αεροδρόμιο (μόνο αμφίβια αεροσκάφη)		
4.2. Κανονική προσγείωση		
4.3. Προσγείωση χωρίς πτερύγια		
4.4. Προσγείωση με πλάγιο άνεμο (αν υπάρχουν κατάλληλες συνθήκες)		
4.5. Προσέγγιση κα προσγείωση με ισχύ βραδείας λειτουργίας από έως και 2 000 πόδια επάνω από το νερό (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		
4.6. Επανακύκλωση από ελάχιστο σχετικό ύψος		

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (ΘΑΛΑΣΣΑ)	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ
Ελιγμοί/διαδικασίες	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
4.7. Προσγείωση σε παγωμένο νερό Προσγείωση σε θαλασσοταραχή		
4.8. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		
ΕΝΟΤΗΤΑ 5		
5 Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης (Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 4)		
5.1. Ματαιωθείσα απογείωση σε εύλογη ταχύτητα		
5.2. Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		
5.3. Προσομοιούμενη αναγκαστική προσγείωση χωρίς ισχύ (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		
5.4. Προσομοιούμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης: i) πυρκαγιά ή καπνός κατά την πτήση· και ii) δυσλειτουργίες συστημάτων, ανάλογα με την περίπτωση.		
5.5. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		
ΕΝΟΤΗΤΑ 6		
6 Προσομοιούμενη ασυμμετρική πτήση (Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 5)		
6.1. Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση (σε ασφαλές ύψος εκτός αν πραγματοποιείται σε FFS και σε FNPT II)		
6.2. Σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα (μόνο για τη δοκιμασία δεξιοτήτων για πολυκινητήρια αεροσκάφη)		
6.3. Ασυμμετρική προσέγγιση και επανακύκλωση		
6.4. Ασυμμετρική προσέγγιση και προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης		
6.5. Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		

Γ. Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία ελικοπτέρων

1. Στην περίπτωση δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες σε τύπο και για το πτυχίο ATPL, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 4 και 6 (ανάλογα με την περίπτωση) της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από πέντε αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Οι υποψήφιοι που αποτυγχάνουν σε πέντε ή λιγότερα αντικείμενα επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο σε περίπτωση εκ νέου δοκιμασίας ή ελέγχου ή σε αντικείμενα τα οποία έχουν ήδη ολοκληρώσει επιτυχώς, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Όλες οι ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας ολοκληρώνονται εντός εξαμήνου.
2. Στην περίπτωση περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητα IR, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς την ενότητα 5 του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από 3 αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη την ενότητα 5. Οι υποψήφιοι που αποτυγχάνουν σε τρία ή λιγότερα αντικείμενα επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο σε περίπτωση εκ νέου ελέγχου ή σε οποιαδήποτε άλλα αντικείμενα της ενότητας 5 τα οποία έχει ήδη ολοκληρώσει επιτυχώς, επαναλαμβάνουν ολόκληρο τον έλεγχο.

ΑΝΟΧΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

3. Οι αιτούντες αποδεικνύουν την ικανότητα:
 - α) να χειρίζονται το ελικόπτερο εντός των ορίων του·
 - β) να εκτελούν όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
 - γ) να διαθέτουν ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
 - δ) να εφαρμόζουν τις αεροναυτικές γνώσεις·
 - ε) να διατηρούν πάντοτε τον έλεγχο του ελικoptέρου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση μιας διαδικασίας ή ενός ελιγμού·
 - στ) να κατανοούν και να εφαρμόζουν διαδικασία συντονισμού πληρώματος και διαδικασία για την αδιαθεσία των μελών πληρώματος, αν εφαρμόζεται· και
 - ζ) να επικοινωνούν αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, αν εφαρμόζεται.
4. Τα εξής όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου ελικoptέρου.

α) Όρια πτήσης IFR

Σχετικό 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

Ιχνηλάτηση

Με ραδιοβοηθήματα	± 5 °
Για “γωνιακές” αποκλίσεις	Εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατολίσθησης (π.χ. LPV, ILS, MLS, GLS)
Δισδιάστατες (LNAV) και τριδιάστατες (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 μία φορά την τιμή RNP.
Τριδιάστατες 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 το επίπεδο του αεροδρομίου.

Πορεία

Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5 °
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	± 10 °

Ταχύτητα	
Όλοι οι κινητήρες σε λειτουργία	± 5 κόμβοι
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι
β) Όρια πτήσης VFR	
Σχετικό ύψος	
Γενικά	± 100 πόδια
Πορεία	
Κανονικές πτητικές λειτουργίες	± 5 °
Μη κανονικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	± 10 °
Ταχύτητα	
Γενικά	± 10 κόμβοι
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι
Εκτροπή εδάφους	
Τεχνική οδηγία αιώρησης υπό την επίδραση γεινίασης του εδάφους (T.O αιώρηση I.G.E.)	± 3 πόδια
Προσγείωση	± 2 πόδια (με 0 πόδια οπίσθιας ή πλάγιας πτήσης)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

5. Το ακόλουθο σύμβολο σημαίνει:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα ενός χειριστή (SPH) ή εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα πολλών χειριστών (MPH).

6. Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται έως οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—>)

Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

FFS = πλήρης εξομοιωτής πτήσης

FTD = συσκευή πτητικής εκπαίδευσης

H = ελικόπτερο

7. Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται σε πραγματικές ή προσομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα μόνο από υποψήφιους που επιθυμούν την ανανέωση ή επανεπικύρωση ειδικότητας IR(H) ή την επέκταση των δικαιωμάτων αυτής της ειδικότητας σε άλλον τύπο.

8. Οι διαδικασίες πτήσης με όργανα (ενότητα 5) πραγματοποιούνται μόνο από υποψήφιους που επιθυμούν την ανανέωση ή επανεπικύρωση ειδικότητας IR(H) ή την επέκταση των δικαιωμάτων αυτής της ειδικότητας σε άλλον τύπο. Για αυτόν το σκοπό μπορεί να χρησιμοποιείται πλήρης προσομοιωτής πτήσης ή συσκευή πτητικής εκπαίδευσης 2/3.

9. Όπου εμφανίζεται, το γράμμα "M" στη στήλη της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας υποδεικνύει υποχρεωτική άσκηση.

10. Για την πρακτική εκπαίδευση και τις δοκιμασίες χρησιμοποιείται εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης, αν αυτή αποτελεί τμήμα εγκεκριμένης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας σε τύπο. Τα ακόλουθα λαμβάνονται υπόψη στην εκπαιδευτική σειρά:

α) η πιστοποίηση της εκπαιδευτικής συσκευής προσομοίωσης πτήσης (FSTD), όπως ορίζεται στις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA)·

β) η ειδίκευση του εκπαιδευτή και του εξεταστή·

γ) η έκταση της εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης που παρέχεται στην εκπαιδευτική σειρά·

δ) η ειδίκευση και η προηγούμενη πείρα των εκπαιδευόμενων χειριστών σε παρόμοιους τύπους· και

ε) η έκταση της πτητικής πείρας υπό επίβλεψη που παρέχεται έπειτα από την έκδοση της νέας ειδικότητας σε τύπο.

ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

11. Οι υποψήφιοι για δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα πολλών χειριστών και πτυχίου ATPL(H) ολοκληρώνουν επιτυχώς μόνο τις ενότητες 1 έως 4 και, αν εφαρμόζεται, την ενότητα 6.

12. Οι υποψήφιοι για περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα πολλών χειριστών ολοκληρώνουν επιτυχώς μόνο τις ενότητες 1 έως 4 και, αν εφαρμόζεται, την ενότητα 6.

ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ/ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	H	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FSTD ή H	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — Προετοιμασίες και έλεγχοι πριν από την πτήση						
1.1	Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του ελικoptέρου· θέση κάθε αντικειμένου και σκοπός της επιθεώρησης		P		M (αν πραγματοποιηθεί στο ελικόπτερο)	
1.2	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης	P	—>		M	
1.3	Διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας	P	—>		M	
1.4	Τροχοδρόμηση/αεροτροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή	P	—>		M	
1.5	Διαδικασίες και έλεγχοι πριν την απογείωση	P	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης						
2.1	Απογείωσεις (διάφορα προφίλ)	P	—>		M	
2.2	Απογείωσεις και προσγείωσεις σε έδαφος με κλίση ή με πλάγιο άνεμο	P	—>			
2.3	Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή προσομοιούμενη)	P	—>			
2.4	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα αμέσως πριν το σημείο απόφασης απογείωσης ή το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση	P	—>		M	
2.4.1	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα αμέσως μετά το σημείο απόφασης απογείωσης ή το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση	P	—>		M	
2.5	Στροφές ανόδου και καθόδου προς συγκεκριμένες πορείες	P	—>		M	
2.5.1	Στροφές με κλίση 30°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά μόνο με αναφορά σε όργανα	P	—>		M	
2.6	Κάθοδος με αυτοπεριστροφή	P	—>		M	
2.6.1	Προσγείωση με αυτοπεριστροφή για μονοκινητήρια ελικόπτερα (SEH) ή ανάκτηση ισχύος για πολυκινητήρια ελικόπτερα (MEH)	P	—>		M	
2.7	Προσγείωσεις, διάφορα προφίλ	P	—>		M	
2.7.1	Επανακύκλωση ή προσγείωση έπειτα από προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα πριν το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης ή το καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση	P	—>		M	
2.7.2	Προσγείωση έπειτα από προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης ή το καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση	P	—>		M	

ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ/ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	H	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FSTD ή H	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών						
3	Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών:				M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
3.1	Κινητήρας	P	—>			
3.2	Κλιματισμός (θέρμανση, εξαερισμός)	P	—>			
3.3	Σύστημα Pitot/στατικής πίεσης	P	—>			
3.4	Σύστημα καυσίμου	P	—>			
3.5	Ηλεκτρικό σύστημα	P	—>			
3.6	Υδραυλικό σύστημα	P	—>			
3.7	Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	P	—>			
3.8	Σύστημα αντιπαγοποίησης και αποπαγοποίησης	P	—>			
3.9	Αυτόματος πιλότος/σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P	—>			
3.10	Συσκευές επαύξησης της ευστάθειας	P	—>			
3.11	Ραντάρ καιρού, ραδιούψόμετρο, αναμεταδότης	P	—>			
3.12	Σύστημα περιοχικής ναυτιλίας	P	—>			
3.13	Σύστημα εξοπλισμού προσγείωσης	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Ασύρματος, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	P	—>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης						
4	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης				M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
4.1	Ασκήσεις πυρόσβεσης (συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης, αν εφαρμόζεται)	P	—>			
4.2	Έλεγχος και αφαίρεση καπνού	P	—>			
4.3	Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα σε ασφαλές ύψος	P	—>			
4.4	Απόρριψη καυσίμου σε πτήση (προσομοιούμενη)	P	—>			

ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ/ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		FSTD	H	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FSTD ή H	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
4.5	Βλάβη ελέγχου ουραίου στροφείου (αν εφαρμόζεται)	P	—>			
4.5.1	Απώλεια ελέγχου ουραίου στροφείου (αν εφαρμόζεται)	P	Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται ελικόπτερο			
4.6	Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος — μόνο ελικόπτερα πολλών χειριστών	P	—>			
4.7	Δυσλειτουργίες κιβωτίου μετάδοσης της κίνησης	P	—>			
4.8	Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης	P	—>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 5 — Διαδικασίες πτήσης με όργανα (να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή προσομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα)						
5.1	Ενόργανη απογείωση: απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα το συντομότερο δυνατό από τη στιγμή που το ελικόπτερο βρίσκεται στον αέρα	P*	—>*			
5.1.1	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της αναχώρησης	P*	—>*		M*	
5.2	Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ΕΕΚ	P*	—>*		M*	
5.3	Διαδικασίες κράτησης	P*	—>*			
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*	
5.4.3	Με συζευγμένο αυτόματο πιλότο	P*	—>*			
5.4.4	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν από 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 απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου	P*	—>*		M*	

ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ/ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ			ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ		
	Ελιγμοί/διαδικασίες	FSTD	H	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FSTD ή H	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
5.6	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*	—>*			
5.6.1	Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*			
5.6.2	Επανακύκλωση με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*	—>*		M*	
5.7	Αυτοπεριστροφή σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα με ανάκτηση ισχύος	P*	—>*		M*	
5.8	Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από ασυνήθεις στάσεις	P*	—>*		M*	
ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού						
6	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού	P	—>			

Δ. Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος

- Στην περίπτωση δοκιμασιών δεξιοτήτων ή περιοδικών ελέγχων επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες σε τύπο για αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 5 και 6 (ανάλογα με την περίπτωση) της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από πέντε αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Οι υποψήφιοι που αποτυγχάνουν σε πέντε ή λιγότερα αντικείμενα επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο σε περίπτωση εκ νέου δοκιμασίας ή ελέγχου ή σε αντικείμενα τα οποία έχουν ήδη ολοκληρώσει επιτυχώς, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Όλες οι ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας ολοκληρώνονται εντός εξαμήνου.

ΑΝΟΧΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

- Οι αιτούντες αποδεικνύουν την ικανότητα:
 - να χειρίζονται το αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος εντός των ορίων του·
 - να εκτελούν όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
 - να διαθέτουν ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
 - να εφαρμόζουν τις αεροναυτικές γνώσεις·
 - να διατηρούν πάντοτε τον έλεγχο του αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση μιας διαδικασίας ή ενός ελιγμού·
 - να κατανοούν και να εφαρμόζουν διαδικασία συντονισμού πληρώματος και διαδικασία για την αδιαθεσία των μελών πληρώματος· και
 - να επικοινωνούν αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.
- Τα εξής όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων και τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος.
 - Όρια πτήσης IFR**

Σχετικό ύψος	
Γενικά	± 100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ιχνηλάτηση	
Με ραδιοβοηθήματα	± 5 °

Προσέγγιση ακριβείας	εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατολίσησης
Πορεία	
Κανονικές λειτουργίες	$\pm 5^\circ$
Μη κανονικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	$\pm 10^\circ$
Ταχύτητα	
Γενικά	± 10 κόμβοι
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι
β) Όρια πτήσης VFR:	
Σχετικό ύψος	
Γενικά	± 100 πόδια
Πορεία	
Κανονικές λειτουργίες	$\pm 5^\circ$
Μη κανονικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	$\pm 10^\circ$
Ταχύτητα	
Γενικά	± 10 κόμβοι
Με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα	+ 10 κόμβοι/- 5 κόμβοι
Εκτροπή εδάφους	
Τεχνική οδηγίας αιώρησης υπό την επίδραση γειννίας του εδάφους (Τ.Ο αιώρηση I.G.E.)	± 3 πόδια
Προσγείωση	± 2 πόδια (με 0 πόδια οπίσθιας ή πλάγιας πτήσης)
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
4.	Το ακόλουθο σύμβολο σημαίνει:
	P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και ως χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας τύπου, κατά περίπτωση.
5.	Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται έως οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—>)
6.	Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:
	FFS = πλήρης εξομοιωτής πτήσης
	FTD = συσκευή πτητικής εκπαίδευσης
	OTD = άλλη εκπαιδευτική συσκευή
	PL = αεροσκάφος με άντωση από συστήματα ισχύος
a)	Οι υποψήφιοι για δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 5 και, αν εφαρμόζεται, την ενότητα 6.
β)	Οι υποψήφιοι για περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικότητας σε τύπο για αεροσκάφη με άντωση από συστήματα ισχύος ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 5 και, αν εφαρμόζεται, την ενότητα 6 και/ή 7.
γ)	Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα. Αν δεν ικανοποιείται αυτή η προϋπόθεση κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας, η ειδικότητα σε τύπο περιορίζεται μόνο σε συνθήκες VFR.
7.	Όπου εμφανίζεται, το γράμμα "M" στη στήλη της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας υποδεικνύει υποχρεωτική άσκηση.
8.	Για την πρακτική εκπαίδευση και τις δοκιμασίες χρησιμοποιούνται εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD), εάν αυτές αποτελούν τμήμα εγκεκριμένης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας σε τύπο. Τα ακόλουθα λαμβάνονται υπόψη για την έγκριση της εκπαιδευτικής σειράς:
a)	η πιστοποίηση των εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (FSTD), όπως ορίζεται στις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) και

β) τα προσόντα του εκπαιδευτή.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — Προετοιμασίες και έλεγχοι πριν από την πτήση								
1.1	Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος· θέση κάθε αντικειμένου και σκοπός της επιθεώρησης				P			
1.2	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης	P	—>	—>	—>			
1.3	Διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Τροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή		P	—>	—>			
1.5	Διαδικασίες και έλεγχοι πριν την απογείωση, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου ισχύος	P	—>	—>	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης								
2.1	Κανονικά προφίλ απογείωσης VFR: Λειτουργίες διαδρόμου (βραχεία απογείωση και προσγείωση (ΒΑΠ) και κατακόρυφη προσγείωση και απογείωση (ΚΑΠ)), συμπεριλαμβανομένου του πλάγιου ανέμου Υπερυψωμένα ελικοδρόμια Ελικοδρόμια στη στάθμη του εδάφους		P	—>	—>		M	
2.2	Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή προσομοιούμενη)		P	—>				
2.3.1	Ματαιωθείσα απογείωση: — κατά τη διάρκεια λειτουργιών διαδρόμου· — κατά τη διάρκεια λειτουργιών υπερυψωμένου ελικοδρομίου· και — κατά τη διάρκεια λειτουργιών στη στάθμη του εδάφους.		P	—>			M	
2.3.2	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά το αποφασιστικό σημείο: κατά τη διάρκεια λειτουργιών διαδρόμου· κατά τη διάρκεια λειτουργιών υπερυψωμένου ελικοδρομίου· και κατά τη διάρκεια λειτουργιών στη στάθμη του εδάφους.		P	—>			M	
2.4	Κάθοδος με αυτοπεριστροφή σε λειτουργία ελικοπτέρου στο έδαφος (δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος για αυτήν την άσκηση)	P	—>	—>			M FFS μόνον	
2.4.1	Κάθοδος με στροβιλισμό σε λειτουργία αεροπλάνου (δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος για αυτήν την άσκηση)		P	—>			M FFS μόνον	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ		
		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
Ελιγμοί/διαδικασίες								
2.5	Κανονικά προφίλ προσγειώσεων VFR: λειτουργίες διαδρόμου (ΒΑΠ και ΚΑΠ) υπερυψωμένα ελικοδρόμια ελικοδρόμια στη στάθμη του εδάφους		P	—>	—>		M	
2.5.1	Προσγείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την επίτευξη του αποφασιστικού σημείου: <ul style="list-style-type: none"> — κατά τη διάρκεια λειτουργιών διαδρόμου· — κατά τη διάρκεια λειτουργιών υπερυψωμένου ελικοδρομίου· και — κατά τη διάρκεια λειτουργιών ελικοδρομίου στη στάθμη του εδάφους. 							
2.6	Επανακύκλωση ή προσγείωση έπειτα από προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα πριν το αποφασιστικό σημείο		P	—>			M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών								
3	Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών (μπορούν να ολοκληρωθούν σε FSTD αν έχει πιστοποιηθεί για την άσκηση):						M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
3.1	Κινητήρας	P	—>	—>				
3.2	Συμπύση και κλιματισμός (θέρμανση, εξαερισμός)	P	—>	—>				
3.3	Σύστημα Pitot/στατικό σύστημα	P	—>	—>				
3.4	Σύστημα καυσίμου	P	—>	—>				
3.5	Ηλεκτρικό σύστημα	P	—>	—>				
3.6	Υδραυλικό σύστημα	P	—>	—>				
3.7	Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	P	—>	—>				
3.8	Σύστημα αντιπαγοποίησης και αποπαγοποίησης, θέρμανση αντιθαμβωτικού πετάσματος (αν υπάρχει εγκατεστημένο)	P	—>	—>				
3.9	Αυτόματος πιλότος/σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P	—>	—>				
3.10	Συσκευές προειδοποίησης απώλειας στήριξης ή συσκευές αποφυγής απώλειας στήριξης και συσκευές επαύξησης ευστάθειας	P	—>	—>				
3.11	Ραντάρ καιρού, ραδιούψόμετρο, αναμεταδότης, σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (αν υπάρχει εγκατεστημένο)	P	—>	—>				

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ		
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
3.12	Σύστημα εξοπλισμού προσγείωσης	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Ασύρματος, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	P	————>	————>				
3.15	Σύστημα πτερυγίων	P	————>	————>				
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης								
4	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης (μπορούν να ολοκληρωθούν σε FSTD αν έχει πιστοποιηθεί για την άσκηση)						M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
4.1	Ασκήσεις πυρόσβεσης, κινητήρας, βοηθητική μονάδα ισχύος (APU), διαμέρισμα φορτίου, θάλαμος διακυβέρνησης, πυρκαγιές ηλεκτρικών, συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης αν εφαρμόζεται	P	————>	————>				
4.2	Έλεγχος και αφαίρεση καπνού	P	————>	————>				
4.3	Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα (για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος), συμπεριλαμβανομένης μετατροπής ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας από λειτουργία ελικοπτέρου σε λειτουργία αεροπλάνου και το αντίθετο	P	————>	————>			FFS μόνο	
4.4	Απόρριψη καυσίμου σε πτήση (προσομοιούμενη, αν βρίσκεται εγκατεστημένο)	P	————>	————>				
4.5	Διάτμηση ανέμου κατά την απογείωση και προσγείωση (δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος για αυτήν την άσκηση)			P			FFS μόνο	
4.6	Προσομοιούμενη βλάβη πίεσης θαλάμου/κάθodos έκτακτης ανάγκης (δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος για αυτήν την άσκηση)	P	————>	————>			FFS μόνο	
4.7	Συμβάν συστήματος αεροσκάφους για αποφυγή σύγκρουσης (ACAS) (για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος)	P	————>	————>			FFS μόνο	
4.8	Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος	P	————>	————>				
4.9	Δυσλειτουργίες κιβωτίου μετάδοσης κίνησης	P	————>	————>			FFS μόνο	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ		
		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
Ελιγμοί/διαδικασίες								
4.10	Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από πλήρη απώλεια στήριξης (σβήσιμο και επανεκκίνηση τροφοδοσίας) ή έπειτα από την ενεργοποίηση συσκευών προειδοποίησης απώλειας στήριξης στις διαμορφώσεις ανόδου, πλεύσης και προσέγγισης (για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος)	P	—>	—>			FFS μόνο	
4.11	Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο κατάλληλο εγχειρίδιο πτήσης	P	—>	—>				
ΕΝΟΤΗΤΑ 5 — Διαδικασίες πτήσης με όργανα (να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή προσομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα)								
5.1	Ενόργανη απογείωση: απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα το συντομότερο δυνατό από τη στιγμή που το ελικόπτερο βρίσκεται στον αέρα	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την αναχώρηση έπειτα από αποφασιστικό σημείο	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ΕΕΚ	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Διαδικασίες κράτησης	P*	—>*	—>*				
5.4	Προσέγγιση ακριβείας σε αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο των 60 μέτρων (200 ποδών)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	—>*	—>*			M* (Μόνο δοκιμασία δεξιότητων)	
5.4.2	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	—>*	—>*				
5.4.3	Με τη χρήση αυτόματου πιλότου	P*	—>*	—>*				
5.4.4	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν το πέρασμα του εξωτερικού σημαντήρα και να συνεχιστεί είτε έως την προσεδάφιση είτε έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Προσέγγιση μη ακριβείας στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*	—>*	—>*				

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
5.6.1	Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Επανακύκλωση με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*					M*	
5.7	Αυτοπεριστροφή σε μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης με ανάκτηση ισχύος για προσγείωση στον διάδρομο μόνο σε λειτουργία ελικοπτέρου (για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροσκάφος)	P*	—>*	—>*			M* Μόνο FFS	
5.8	Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από ασυνήθεις στάσεις (εξαρτάται από την ποιότητα του FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Επιπρόσθετη εξουσιοδότηση για ειδικότητα σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών) (CAT II/III)

6	Επιπρόσθετη εξουσιοδότηση σε ειδικότητα σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (CAT II/III). Οι ακόλουθοι ελιγμοί και διαδικασίες είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης ώστε να επιτρέπονται ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών). Κατά τη διάρκεια των ακόλουθων ενόργανων προσεγγίσεων και διαδικασιών αποτυχημένης προσέγγισης, χρησιμοποιείται όλος ο εξοπλισμός του αεροσκάφους με άντωση από συστήματα ισχύος που απαιτείται για την πιστοποίηση τύπου ενόργανων προσεγγίσεων σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών).							
6.1	Ματαιωθείσα απογείωση σε ελάχιστη εγκεκριμένη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR)		P	—>			M*	
6.2	Προσεγγίσεις με σύστημα ενόργανης προσγείωσης: σε συνθήκες προσομοιούμενης πτήσης με όργανα στο ισχύον αποφασιστικό σχετικό ύψος, με χρήση συστήματος καθοδήγησης πτήσης. Τηρούνται οι τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας (SOP) σχετικά με τον συντονισμό πληρώματος.		P	—>	—>		M*	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΑΝΤΩΣΗ ΑΠΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΙΣΧΥΟΣ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ		
		OTD	FTD	FFS	PL	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS PL	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
6.3	Επανακύκλωση: έπειτα από προσεγγίσεις όπως ορίζεται στο 6.2 κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης επανακύκλωση λόγω (προσομοιούμενης) ανεπαρκούς ορατής εμβέλειας διαδρόμου, διατμητικού ανέμου, απόκλισης του αεροσκάφους πέραν των ορίων προσέγγισης για επιτυχή προσέγγιση και βλάβης του εξοπλισμού εδάφους/αερομεταφερόμενου εξοπλισμού πριν από την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους, καθώς και επανακύκλωση με προσομοιούμενη βλάβη αερομεταφερόμενου εξοπλισμού.		P	—>	—>		M*	
6.4	Προσγείωση (Προσγειώσεις): με αναφορά οπτικής επαφής σε αποφασιστικό σχετικό ύψος έπειτα από ενόργανη προσέγγιση. Αναλόγως του συγκεκριμένου συστήματος καθοδήγησης πτήσης, εκτελείται αυτόματη προσγείωση.		P	—>			M*	
Ενότητα 7 — Προαιρετικός εξοπλισμός								
7	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού		P	—>	—>			

E. Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία των αερόπλοιων

1. Στην περίπτωση δοκιμασιών δεξιοτήτων ή περιοδικών ελέγχων επαγγελματικής επάρκειας για ειδικότητες σε τύπο για αερόπλοια, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 5 και 6 (κατά περίπτωση) της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από πέντε αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε πέντε ή λιγότερα αντικείμενα, επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο σε περίπτωση εκ νέου δοκιμασίας ή ελέγχου ή σε αντικείμενα τα οποία έχουν ήδη ολοκληρώσει επιτυχώς, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Όλες οι ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας ολοκληρώνονται εντός εξαμήνου.

ΑΝΟΧΕΣ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

2. Οι αιτούντες αποδεικνύουν την ικανότητα:
 - α) να χειρίζονται το αερόπλοιο εντός των ορίων του·
 - β) να εκτελούν όλους τους ελιγμούς ομαλά και με ακρίβεια·
 - γ) να διαθέτουν ορθή κρίση και ικανότητα χειρισμού·
 - δ) να εφαρμόζουν τις αεροναυτικές γνώσεις·
 - ε) να διατηρούν πάντοτε τον έλεγχο του αερόπλοιου κατά τρόπο που να μην τίθεται ποτέ υπό σοβαρή αμφισβήτηση η επιτυχής έκβαση μιας διαδικασίας ή ενός ελιγμού·
 - στ) να κατανοούν και να εφαρμόζουν διαδικασία συντονισμού πληρώματος και διαδικασία για την αδιαθεσία των μελών πληρώματος· και
 - ζ) να επικοινωνούν αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.

3. Τα εξής όρια ισχύουν διορθωμένα προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες αναταράξεων, τα χαρακτηριστικά χειρισμού και οι επιδόσεις του χρησιμοποιούμενου αερόπλοιου.

α) Όρια πτήσης IFR:

Σχετικό ύψος	
Γενικά	± 100 πόδια
Έναρξη επανακύκλωσης στο αποφασιστικό σχετικό/απόλυτο ύψος	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ελάχιστο σχετικό/απόλυτο ύψος καθόδου	+ 50 πόδια/- 0 πόδια
Ιχνηλάτηση	
Με ραδιοβοηθήματα	± 5 °
Προσέγγιση ακριβείας	εκτροπή μισού βαθμού, αζιμούθιο και ίχνος κατολίωσης
Πορεία	
Κανονικές λειτουργίες	± 5 °
Μη κανονικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	± 10 °

β) Όρια πτήσης VFR:

Σχετικό ύψος	
Γενικά	± 100 πόδια
Πορεία	
Κανονικές λειτουργίες	± 5 °
Μη κανονικές λειτουργίες/καταστάσεις έκτακτης ανάγκης	± 10 °

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ/ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

4. Το ακόλουθο σύμβολο σημαίνει:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και ως χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο, κατά περίπτωση.

5. Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται έως οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (—>)
6. Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

FFS = πλήρης εξομοιωτής πτήσης

FTD = συσκευή πτητικής εκπαίδευσης

OTD = άλλη εκπαιδευτική συσκευή

As = αερόπλοιο

- α) Οι υποψήφιοι για δοκιμασία δεξιοτήτων για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για αερόπλοια ολοκληρώνουν τις ενότητες 1 έως 5 και, κατά περίπτωση, την ενότητα 6.
- β) Οι υποψήφιοι για περιοδικό έλεγχο επαγγελματικής επάρκειας για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικότητας σε τύπο για αερόπλοια ολοκληρώνουν επιτυχώς τις ενότητες 1 έως 5 και, κατά περίπτωση, την ενότητα 6.
- γ) Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα. Αν δεν ικανοποιείται αυτή η προϋπόθεση κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας, η ειδικότητα σε τύπο περιορίζεται μόνο σε συνθήκες VFR.
7. Όπου εμφανίζεται, το γράμμα “M” στη στήλη της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή περιοδικού ελέγχου επαγγελματικής επάρκειας υποδεικνύει υποχρεωτική άσκηση.
8. Για την πρακτική εκπαίδευση και τις δοκιμασίες χρησιμοποιούνται εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD), εάν αυτές αποτελούν τμήμα εγκεκριμένης εκπαιδευτικής σειράς ειδικότητας σε τύπο. Τα ακόλουθα λαμβάνονται υπόψη στην εκπαιδευτική σειρά:
- α) η πιστοποίηση των εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (FSTD), όπως ορίζεται στις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) και του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) και

β) τα προσόντα του εκπαιδευτή.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	As	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Έλεγχος σε FFS As	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — Προετοιμασίες και έλεγχοι πριν από την πτήση								
1.1	Επιθεώρηση προ πτήσης				P			
1.2	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης	P	—>	—>	—>			
1.3	Διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας		P	—>	—>		M	
1.4	Διαδικασία εκτός ιστού και ελιγμοί εδάφους			P	—>		M	
1.5	Διαδικασίες και έλεγχοι πριν την απογείωση	P	—>	—>	—>		M	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης								
2.1	Κανονικό προφίλ απογείωσης VFR·			P	—>		M	
2.2	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα			P	—>		M	
2.3	Απογείωση με βάρος > 0 (βαριά απογείωση)			P	—>			
2.4	Απογείωση με βάρος < 0 (ελαφριά απογείωση)			P	—>			
2.5	Κανονική διαδικασία ανόδου			P	—>			
2.6	Άνοδος σε σχετικό ύψος πίεσης			P	—>			
2.7	Αναγνώριση σχετικού ύψους πίεσης			P	—>			
2.8	Πτήση στο σχετικό ύψος πίεσης ή κοντά σε αυτό			P	—>		M	
2.9	Κανονική κάθοδος και προσέγγιση			P	—>			
2.10	Κανονικό προφίλ προσγειώσεων VFR·			P	—>		M	
2.11	Προσγείωση με βάρος > 0 (βαριά προσγείωση)			P	—>		M	
2.12	Προσγείωση με βάρος < 0 (ελαφριά προσγείωση)			P	—>		M	
	Αφήνεται σκοπίμως κενό							
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών								
3	Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών (μπορούν να ολοκληρωθούν σε FSTD αν έχει πιστοποιηθεί για την άσκηση):						M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	As	Αρχικά του εκπα- ιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαί- δευση	Έλεγχος σε FFS As	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
3.1	Κινητήρας	P	—>	—>	—>			
3.2	Συμπίεση φακέλου πτήσης	P	—>	—>	—>			
3.3	Σύστημα Pitot/στατικής πίεσης	P	—>	—>	—>			
3.4	Σύστημα καυσίμου	P	—>	—>	—>			
3.5	Ηλεκτρικό σύστημα	P	—>	—>	—>			
3.6	Υδραυλικό σύστημα	P	—>	—>	—>			
3.7	Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	P	—>	—>	—>			
3.8	Σύστημα μικρού αερόστατου	P	—>	—>	—>			
3.9	Αυτόματος πιλότος/σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P	—>	—>	—>			
3.10	Συσκευές επαύξησης της ευστάθειας	P	—>	—>	—>			
3.11	Ραντάρ καιρού, ραδιούψόμετρο, αναμεταδότης, σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (αν υπάρχει εγκατεστημένο)	P	—>	—>	—>			
3.12	Σύστημα εξοπλισμού προσγείωσης	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Ασύρματος, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	P	—>	—>	—>			
	Αφήνεται σκοπίμως κενό							
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης								
4	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης (μπορούν να ολοκληρωθούν σε FSTD αν έχει πιστοποιηθεί για την άσκηση)						M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
4.1	Ασκήσεις πυρόσβεσης, κινητήρας, βοηθητική μονάδα ισχύος (APU), διαμέρισμα φορτίου, θάλαμος διακυβέρνησης, πυρκαγιές ηλεκτρικών, συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης αν εφαρμόζεται	P	—>	—>	—>			
4.2	Έλεγχος και αφαίρεση καπνού	P	—>	—>	—>			
4.3	Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα: συγκεκριμένα φάσεις πτήσης, συμπεριλαμβανομένης βλάβης πολλών κινητήρων	P	—>	—>	—>			

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	As	Αρχικά του εκπαί- δευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαί- δευση	Έλεγχος σε	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
4.4	Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος	P	—>	—>	—>			
4.5	Δυσλειτουργίες κιβωτίου μετάδοσης κίνησης	P	—>	—>	—>		Μόνο FFS	
4.6	Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης	P	—>	—>	—>			
ΕΝΟΤΗΤΑ 5 — Διαδικασίες πτήσης με όργανα (να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή προσομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα)								
5.1	Ενόργανη απογείωση: απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα το συντομότερο δυνατό από τη στιγμή που το ελικόπτερο βρίσκεται στον αέρα	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της αναχώρησης	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ΕΕΚ	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Διαδικασίες κράτησης	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Προσέγγιση ακριβείας σε αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι μικρότερο των 60 μέτρων (200 ποδών)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	—>*	—>*	—>*		M* (Μόνο δοκιμασία δεξιότητων)	
5.4.2	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	Με τη χρήση αυτόματου πιλότου	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν το πέρασμα του εξωτερικού σημαντήρα και να συνεχιστεί είτε έως την προσγείωση είτε έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Προσέγγιση μη ακριβείας στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης	P*	—>*	—>*	—>*			

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	As	Αρχικά του εκπαί- δευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαί- δευση	Έλεγχος σε FFS As	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
5.6.2	Επανακύκλωση με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)	P*					M*	
5.7	Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από ασυνήθεις στάσεις (εξαρτάται από την ποιότητα του FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Επιπρόσθετη εξουσιοδότηση σε ειδικότητα σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών) (CAT II/III)								
6	Επιπρόσθετη εξουσιοδότηση σε ειδικότητα σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών) (CAT II/III) Οι ακόλουθοι ελιγμοί και διαδικασίες είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης ώστε να επιτρέπονται ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών). Κατά τη διάρκεια των ακόλουθων ενόργανων προσεγγίσεων και διαδικασιών αποτυχημένης προσέγγισης, χρησιμοποιείται όλος ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που απαιτείται για την πιστοποίηση τύπου για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 60 μέτρων (200 ποδών).							
6.1	Ματαιωθείσα απογείωση σε ελάχιστη εγκεκριμένη ορατή εμβέλεια διαδρόμου (RVR)		P	——>			M*	
6.2	Προσεγγίσεις με σύστημα ενόργανης προσγείωσης: σε συνθήκες προσομοιούμενης πτήσης με όργανα στο ισχύον αποφασιστικό σχετικό ύψος, με χρήση συστήματος καθοδήγησης πτήσης. Τηρούνται οι τυπικές διαδικασίες συντονισμού πληρώματος.		P	——>			M*	
6.3	Επανακύκλωση Έπειτα από προσεγγίσεις όπως ορίζεται στο 6.2 κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους. Η εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης επανακύκλωση λόγω (προσομοιούμενης) ανεπαρκούς ορατής εμβέλειας διαδρόμου, διατημητικού ανέμου, απόκλισης του αεροσκάφους πέραν των ορίων προσέγγισης για επιτυχή προσέγγιση και βλάβης του εξοπλισμού εδάφους/αερομεταφερόμενου εξοπλισμού πριν από την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους, καθώς και επανακύκλωση με προσομοιούμενη βλάβη αερομεταφερόμενου εξοπλισμού.		P	——>			M*	

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ					ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡ- ΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FTD	FFS	As	Αρχικά του εκπαί- δευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαί- δευση	Έλεγχος σε FFS As	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία
6.4	Προσγείωση (Προσγειώσεις): με αναφορά οπτικής επαφής σε αποφασιστικό σχετικό ύψος έπειτα από ενόργανη προσέγγιση. Αναλόγως του συγκεκριμένου συστήματος καθοδήγησης πτήσης, εκτελείται αυτόματη προσγείωση		P	—>			M*	
ΕΝΟΤΗΤΑ 7 — Προαιρετικός εξοπλισμός								
7	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού		P	—>»				