

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2016/539,

6. aprill 2016,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011 seoses pilootide koolitamise, eksamineerimise ja korrapärase kontrollimisega suutlikkusel põhineva navigatsiooni osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, (¹) eriti selle artikli 7 lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrusega (EL) nr 1178/2011 (²) on kehtestatud tingimused teatavaid õhusõidukeid käitavate pilootide ning kõnealuste pilootide koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimisega seotud lennutreeningseadmete, isikute ja organisatsioonide kohta.
- (2) Seepärast on vaja kõnealusesse määrusesse lisada täiendavad nõuded selliste pilootide koolitamise, testimise ja korrapärase kontrollimise kohta, kes lendavad suutlikkusel põhineva navigatsiooni (edaspidi „PBN”) protseduuride kohaselt, mistõttu peab nende instrumentaallennupädevusmärke hõlmama PBN-õigusi. PBN-õiguste kinnitamine ei tohiks tekitada pädeva asutuse jaoks täiendavat halduskoormust.
- (3) Piloodid, kellel on instrumentaallennupädevusmärke ja kes on liikmesriigi õiguses kohaldavate nõuete alusel või muud moodi omandanud PBN-lennu jaoks vajalikud teoreetilised teadmised ja praktilised oskused enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva, tuleks lugeda nendele täiendavatele nõuetele vastavaks, kui nad suudavad pädevat asutust rahuldaval viisil tõendada, et niimoodi omandatud teadmised ja oskused on samaväärsed käesoleva määruse kohaselt nõutavatel kursustel ja koolitustel omandatuga. Pädevad asutused peaksid tegema otsuseid selliste teadmiste ja oskuste samaväärsuse kohta objektiivse teabe ja objektiivsete kriteeriumide alusel.
- (4) Kõik piloodid ei lenda PBN-protseduuride kohaselt, seda eelkõige üldlennunduses, kuna näiteks nende õhusõidukil või kohalikul lennuväljal ei pruugi olla sellekohaseid nõutavaid sertifitseeritud seadmeid. Seepärast ei pruugi need piloodid praegu vajada PBNiga seotud lisakoolitust ega kontrolli. Arvestades PBN-seadmete ja -protseduuride kasutamise ulatust kogu liidus, tuleks käesoleva määrusega ette näha põhjendatud ajavahemik, mille möödudes kohaldatakse kõnealuste pilootide suhtes täiendavaid nõudeid PBNi-alase pilootide koolitamise, testimise ja korrapärase kontrollimise kohta.

(¹) ELT L 79, 13.3.2008, lk 1.

(²) Komisjoni määrus (EL) nr 1178/2011, 3. november 2011, millega kehtestatakse tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

- (5) Pikendada tuleks ajavahemikku, mille jooksul liikmesriigid võivad otsustada mitte kohaldada määruse (EL) nr 1178/2011 sätteid oma territooriumil nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, kuna liidu ja teatavate kolmandate riikide vahel käivad läbirääkimised, et lihtsustada selliste lubade ja tervisetõendite ümbermuutmist. Tuleks täpsustada, et kui liikmesriik teeb või on teinud sellise otsuse, peaks ta selle nõuetekohaselt avaldama, nii et kõik asjaosalised saaksid seda arvesse võtta ning tagada läbipaistvus- ja õiguskindlusnõuete täitmise.
- (6) Määrusesse (EL) nr 1178/2011 tuleks lisada ka täiendavad nõuded katselennupilootide õiguste kohta, et need piloodid saaksid käitada õhusõidukit teatavatel lendudel, ilma et oleks vaja järgida vastava klassi- või tüübipädevuse nõuet.
- (7) Määruses (EL) nr 1178/2011 on sätestatud, et teise piloodi luba (MPL) käsitlevat koolituskursust korraldatakse üksnes sellise sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni heakskiidul, mis kuulub lennuettevõtja koosseisu. Lisaks on selles määruses sätestatud, et kui MPLi omanik ei ole läbinud sama ettevõtja korraldatavat ümberõpet, ei ole tal sellest loast tulenevaid õigusi. Esineb juhtumeid, kui ettevõtja veast tulenevalt ei ole MPLi omanikel võimalik läbida ettevõtja korraldatavat ümberõpet ja seetõttu ei ole neil võimalik töötada ei selle ettevõtja ega ka ühegi teise ettevõtja jaoks. Piirang, mille kohaselt ei või MPList tulenevaid õigusi kasutada kusagil mujal, seab MPLi omanikud ebasoodsasse olukorda, mis ei ole põhjendatud ühegi ohutusaspektiga. Ettevõtjat vahetavad piloodid peavad läbima uue ettevõtja korraldatava ümberõppe, kuigi nad on sellise ümberõppe endise ettevõtja juures läbinud. Peale selle peab iga ettevõtja võtma ümberõppe korraldamisel igati arvesse temaga liituvate pilootide kogemusi. Seepärast on vaja selline piirang kõrvaldada. Seega on MPLiga seotud nõudmised kooskõlas ka ICAO standarditega.
- (8) Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 1178/2011 vastavalt muuta.
- (9) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad Euroopa Lennundusohutusameti arvamusel, ⁽¹⁾ mis on esitatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punktiga b ja artikli 19 lõikega 1.
- (10) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt:

1) lisatakse artikkel 4a:

„Artikkel 4a

Suutlikkusel põhineva navigatsiooni instrumentaallennupädevusmärkega kaasnevad õigused

1. Piloodid võivad lennata suutlikkusel põhineva navigatsiooni (edaspidi „PBN”) protseduuri kohaselt üksnes siis, kui nende instrumentaallennupädevusmärke hõlmab ka PBN-õigusi (edaspidi „IR/PBN”).
2. Piloot saab IR/PBN-õigused, kui ta vastab kõikidele järgmistele tingimustele:
 - a) piloot on edukalt läbinud PBNi hõlmava teoreetiliste teadmiste kursuse kooskõlas I lisa (FCL-osa) punktiga FCL.615;
 - b) piloot on edukalt läbinud PBNi hõlmava lennuõppe kooskõlas I lisa (FCL-osa) punktiga FCL.615;
 - c) piloot on edukalt läbinud kas lennueksami kooskõlas I lisa (FCL-osa) 7. liitega või lennueksami või lennuoskustaseme kontrolli kooskõlas I lisa (FCL-osa) 9. liitega.

⁽¹⁾ Euroopa Lennundusohutusameti arvamus nr 03/2015, 31. märts 2015, komisjoni määruse kohta, millega vaadatakse läbi suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) lendude loa kriteeriumid.

3. Lõike 2 punktide a ja b nõuded loetakse täidetuks, kui pädev asutus leiab, et PBN-lendude alase koolituse käigus või end selliste lendudega kurssi viies omandatud pädevus on samaväärne lõike 2 punktides a ja b osutatud kursustel omandatud pädevusega ning kui piloot tõendab oma pädevust kontrollpilooti rahuldaval viisil lõike 2 punktis c osutatud lennuoskustaseme kontrolli või lennueksami käigus.
4. Pärast lõike 2 punktis c osutatud lennuoskustaseme kontrolli või lennueksami läbimist tehakse märke PBN-pädevuse eduka tõendamise kohta piloodi lennuraamatusse või samaväärsesse dokumenti ja sellele kirjutab alla eksami või kontrolli läbiviinud kontrollpiloot.
5. Kuni 25. augustini 2020 võivad ilma PBN-õigusteta instrumentaallennupädevusmärkega piloodid lennata üksnes sellistel marsruutidel ja sooritada üksnes selliseid lähenemisi, mille puhul PBN-õigusi ei nõuta, samuti ei nõuta neilt instrumentaallennupädevusmärke taastamise korral PBN-kandeid; pärast nimetatud kuupäeva nõutakse PBN-õigusi kõikide instrumentaallennupädevusmärgete puhul.”;
- 2) artiklile 10a lisatakse lõige 5:
- „5. Piloodikoolitusorganisatsioonid tagavad, et hiljemalt 25. augustiks 2020 hõlmavad nende pakutavad IR-kursused I lisa (FCL-osa) nõuetele vastavat PBN-õigustega seotud koolitust.”;
- 3) artikli 12 lõige 4 asendatakse järgmisega:
- „4. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva määruse sätteid kuni 8. aprillini 2017 nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, mis on seotud määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktis b või c täpsustatud õhusõiduki mitteärilise lennutegevusega. Liikmesriigid teevad need otsused üldsusele kättesaadavaks.”;
- 4) I ja VII lisa muudetakse käesoleva määruse lisa kohaselt.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Seda kohaldatakse alates 8. aprillist 2016.

Artikli 1 punkte 1, 2 ja 4 kohaldatakse aga alates 25. augustist 2018, v.a lisa punkti 1 alapunkt g, mida kohaldatakse alates 8. aprillist 2016.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 6. aprill 2016

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 I ja VII lisa muudetakse järgmiselt:

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti FCL.010 lisatakse järgmised mõisted:

„nurklähenemine“ – instrumentaallähenemine, mille puhul maksimaalset lubatud viga/hälvet kavandatud teekonnajoonest väljendatakse osuti näidu kõrvalekaldega indikaatoril (CDI) või samaväärsel näidikul piloodikabiinis;

„joonlähenemine“ – instrumentaallähenemine, mille puhul maksimaalset lubatud horisontaalset külgsuunalist viga/hälvet kavandatud teekonnajoonest väljendatakse pikkusühikutes, nt meremiilides;

„LNAV“ – rõhtsuunaline horisontaalne navigatsioon;

„LPV“ – vertikaalse juhendamisevõimekusega kursimajakas;

„suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN)“ – piirkondlik navigatsioon, mis põhineb ATS-marsruudil lendavale, instrumentaallähenemist sooritavale või määratud õhuruumis lendavale õhusõidukile esitatavatel sooritusnõuetel;

„RNP APCH protseduur (nõutava navigatsioonitäpsusega lähenemisprotseduur)“ – instrumentaallähenemisel kasutatavad PBN-nõuded;

„RNP APCH protseduur kuni LNAV-miinumini“ – 2D-instrumentaallähenemine, mille puhul navigatsiooniteave horisontaalsuuna kohta saadakse GNSSi asukohamääramisega;

„RNP APCH protseduur kuni LNAV-/VNAV-miinumini“ – 3D-instrumentaallähenemine, mille puhul navigatsiooniteave horisontaalsuuna kohta saadakse GNSSi asukohamääramisega ja navigatsiooniteave vertikaalsuuna kohta saadakse kas baromeetrilise püstsuunalise navigeerimise (BARO-VNAV) funktsiooniga või satelliidipõhist tugisüsteemi (SBAS) hõlmava GNSSi asukohamääramisega;

„RNP APCH protseduur kuni LPV-miinumini“ – 3D-instrumentaallähenemine, mille puhul navigatsiooniteave nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta saadakse satelliidipõhist tugisüsteemi (SBAS) hõlmava GNSSi asukohamääramisega;

„eriloaga RNP APCH (RNP AR APCH)“ – eriluba vajaval instrumentaallähenemisel kasutatavad navigatsiooninõuded;

„kolmemõõtmeline (3D-) instrumentaallähenemine“ – instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet nii horisontaal- kui ka vertikaalsuuna kohta;

„kahemõõtmeline (2D-) instrumentaallähenemine“ – instrumentaallähenemine, mille puhul kasutatakse navigatsiooniteavet üksnes horisontaalsuuna kohta;

„VNAV“ – püstsuunaline e vertikaalne navigatsioon.“;

b) punkt FCL.600 (IR) asendatakse järgmisega:

„Kui punktis FCL.825 ei ole sätestatud teisiti, võivad instrumentaallennureeglite kohaseid lende lennuki, kopteri, õhulaeva või vertikaalstardiga õhusõidukiga teha üksnes järgmiste lubade omanikud:

a) erapiloodiluba (PPL), ametipiloodiluba (CPL), teise piloodi luba (MPL) ja liinipiloodiluba (ATPL) ning

b) sellise instrumentaallennupädevusmärkega luba, millega kaasnevad kohaldatavatele õhuruuminõuetele ja õhusõiduki kategooriale vastavad õigused, v.a lennuksamite ja lennuoskustaseme kontrollide ning instruktoriga lennuõppe korral.“;

c) punkti FCL.605 (IR) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Instrumentaallennupädevusmärke omanikul on õigus lennata õhusõidukiga instrumentaallennureeglite kohaselt, sh teha PBN-lende, minimaalsel otsusekõrgusel kuni 200 jalga (60 meetrit).“;

- d) punkti FCL.700 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Piloodiloo omanikud ei tohi tegutseda õhusõiduki piloodina ilma kehtiva ja sellele õhusõidukile vastava klassi- või tüübipädevusmärketa, välja arvatud järgmistel juhtudel:
- i) kergõhusõiduki piloodi loa (LAPL), purilennuki piloodi loa (SPL) ja õhupalli piloodi loa (BPL) korral;
 - ii) lennueksami sooritamisel või lennuoskustaseme kontrollil klassi- või tüübipädevusmärke taastamiseks;
 - iii) piloteerimisõppe korral;
 - iv) kui neile on punkti FCL.820 kohaselt välja antud katselennupädevusmärke.“;
- e) punkti FCL.700 alapunkt c jäetakse välja;
- f) punkti FCL.820 alapunkti c alapunkt 3 asendatakse järgmisega:
- „3) sooritada lende ilma H alajaos sätestatud tüübi- või klassipädevusmärketa, v.a juhul, kui katselennupädevusmärget ei kasutata ärilise lennutranspordi lendudeks.“;
- g) 5. liite punkt 2 asendatakse järgmisega:
- „2. Teise piloodi loa koolituse litsents antakse üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonile, mis kuulub ORO-osa kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja koosseisu või on sõlminud nimetatud ettevõtjatega erikokkuleppe.“;
- h) 7. liidet muudetakse järgmiselt:
- i) punkt 1 asendatakse järgmisega:
- „1. Instrumentaallennupädevuse taotleja peab olema läbinud lennuõppe eksamil kasutataval õhusõidukiklassil või -tüübil, mis on õppeks ja eksamiks nõuetekohaselt varustatud.“;
- ii) punkt 11 asendatakse järgmisega:
- „11. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele:

Kõrgus

Üldjuhul	± 100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+ 50 jalga / – 0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+ 50 jalga / – 0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

Raadionavigatsiooniseadmete abil	± 5°
Nurkhälbed	Pool skaalat, asimuut ja glissaad (nt LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ja 3D (LNAV/VNAV) nn lineaarsed horisontaalhälbed	Külgsuunaline viga/hälve on tavaliselt ± ½ protseduuri puhul nõutavast navigatsioonitäpsusest. Lubatud on lühiajalised hälbed maksimaalselt ühekordse navigatsioonitäpsuse piires.
3D lineaarsed vertikaalhälbed (nt RNP APCH (LNAV/VNAV), mis kasutavad BARO-VNAVi)	Igal juhul mitte rohkem kui – 75 jalga allapoole vertikaalprofiili ja mitte rohkem kui + 75 jalga üle vertikaalprofiili kuni 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kohal

Kurss

kõikide mootorite töötades	$\pm 5^\circ$
imateeritud mootoririkkega	$\pm 10^\circ$

Kiirus

kõikide mootorite töötades	± 5 sõlme
imateeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme / – 5 sõlme

EKSAMI SISU

Lennukid

1. OSA – LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE

Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

a	Õhusõiduki lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja balansseeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	Lennujuhtimise nõuetele vastava lennuplaani koostamine, instrumentaallennuplaan/pardapäevik
d	Väljumis-, saabumis- ja lähenemisprotseduuriks vajalike navigatsiooniseadmete kindlaksmääramine
e	Lennueelne ülevaatus
f	Ilmastikumiinimumid
g	Ruleerimine
h	PBN-väljumine (kui kohaldatakse): — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ja — riskkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja väljumiskaardil.
i	Stardieelne briifing, start
j (°)	Üleminek instrumentaallennule
k (°)	Instrumentaalväljumine, sh PBN-väljumised, ja kõrgusmõõduri seadmine
l (°)	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS (°)	
a	Lennuki juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: horisontaallend erinevatel kiirustel, trimmeerimine
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 45° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel

d (*)	Väljatulek varisemiseelsest olukorrast horisontaallennul, pöörangutes tõusul ja laskumisel ning maandumisel – kohaldatav üksnes lennukite suhtes
e	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi: 1. järgu pöörangute sooritamine stabiilsel tõusul ja laskumisel ette nähtud kurssidele, ebaharilikest asenditest väljatulek – kohaldatav üksnes lennukitele
3. OSA – IFR-PROTSEDUURID MARSRUUDIL (°)	
a	Teekonnajoonel püsimine, sh teekonnajoonel olevate vahepunktide järgimine, nt NDB, VOR, või teekond eri punktide vahel
b	Navigatsioonisüsteemi ja raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine, trimmeerimistechnika
d	Kõrgusmõõduri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine (vajaduse korral marsruudil ootetsooni kasutamine)
f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, vajaduse korral imiteeritud
h	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
3.a OSA – SAABUMISPROTSEDUURID	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll (vajaduse korral)
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Kõrgus- ja kiiruspiirangud (kui kohaldatakse)
d	PBN-saabumine (kui kohaldatakse): — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — riskkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja saabumiskaardil.
4. OSA (°) – 3D-LENNUD (**)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll Kontrollida vertikaalnurka RNP APCH puhul: — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — riskkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja lähenemiskaardil.
b	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel, k.a seadmete tunnistamine
c (*)	Protseduurid ootetsoonis

d	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
e	Lähenemise ajastus
f	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
g (*)	Tegevus kordusringile minekul
h (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
i	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA (*) – 2D-LENNUD (**)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll RNP APCH puhul: — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — riskkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja lähenemiskaardil.
b	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel, k.a seadmete tunnistamine
c (*)	Protseduurid ootetsoonis
d	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
e	Lähenemise ajastus
f	Kõrguse/vahemaa MAPTni (katkestatud lähenemise punkt), kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine), laskumise või maandumise tähised (Stop Down Fixes – SDFid) (vajaduse korral)
g (*)	Tegevus kordusringile minekul
h (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
i	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
6. OSA – LEND ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA (üksnes mitme mootoriga lennukitel) (*)	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti või kordusringile minekul
b	Lähenemine, kordusringile minek ja protseduuriline katkestatud lähenemine ühe mittetöötava mootoriga
c	Asümmeetriline lähenemine ja maandumine ühe mittetöötava mootoriga
d	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
(*) Üksnes mõõteriistade näitude järgi.	
(*) Võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).	
(*) Võib sooritada 5. või 6. osa raames.	
(**) PBN-õiguste saamiseks või säilitamiseks peab üks lähenemine 4. või 5. osa raames olema RNP APCH protseduur. Kui RNP APCH protseduur ei ole võimalik, tehakse seda nõuetekohaselt varustatud lennutreeningseadmega.	

Kopterid**1. OSA – VÄLJUMINE**

Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

a	Õhusõiduki lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja balanseeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	Lennujuhtimise nõuetele vastava lennuplaani koostamine, instrumentaallennuplaan/pardapäevik
d	Väljumis-, saabumis- ja lähenemisprotseduuriks vajalike navigatsiooniseadmete kindlaksmääramine
e	Lennueelne ülevaatus
f	Ilmastikumiinimumid
g	Ruleerimine / õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhistele
h	PBN-väljumine (kui kohaldatakse): — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — riskkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja väljumiskaardil.
i	Stardieelne брифing, protseduurid ja kontrollid
j	Üleminek instrumentaallennule
k	Instrumentaalväljumine, sh PBN-protseduurid

2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS

a	Kopteri juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas:
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 30° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel

3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL

a	Teekonnajoonel püsimine, sealhulgas välisandmete jälgimine, nt NDB, VOR, RNAV
b	Raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine
d	Kõrgusmõõduri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja korrigeerimine

f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, kui on kohaldatavad, vajaduse korral imiteeritud
h	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
3.a OSA – SAABUMISPROTSEDUURID	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll (vajaduse korral)
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Kõrgus- ja kiiruspiirangud (kui kohaldatakse)
d	PBN-saabumine (kui kohaldatakse) — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — ristkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja saabumiskaardil.
4. OSA – 3D-LENNUD (*)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll Vertikaalnurga kontroll RNP APCH protseduuri korral: a) kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning b) ristkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja lähenemiskaardil.
b	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
c (*)	Protseduurid ootetsoonis
d	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
e	Lähenemise ajastus
f	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
g (*)	Tegevus kordusringile minekul
h (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
i	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA – 2D-LENNUD (*)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll Nõutav navigatsioonitäpsus lähenemisel (RNP APCH): — kontrollida, et navigatsioonisüsteemi oleks laaditud õige protseduur, ning — ristkontrollida navigatsioonisüsteemikuvaril ja lähenemiskaardil.

b	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel, ning seadmete tunnistamine
c (*)	Protseduurid ootetsoonis
d	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
e	Lähenemise ajastus
f	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
g (*)	Tegevus kordusringile minekul
h (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid (*) / maandumine
i	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
<p>6. OSA – PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS</p> <p>Seda osa võib kombineerida 1.–5. osaga. Eksamil tuleb käsitleda kontrolli kopteri üle, mootoririkke tuvastamist, viivitamatuid meetmeid (tegutsemine avarii korral), jätkumeetmeid ning kontrolle ja lennutäpsust järgmistes olukordades.</p>	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti ja lähenemisel (**) (ohutul kõrgusel, kui seda ei tehta lennu täisimitaatoril (FFS), II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3))
b	Stabiilsuse suurendamise seadmete / hüdraulikasüsteemi rike (vajaduse korral)
c	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
d	Autorotatsioon ja väljumine eelseatud kõrgusele
e	3D-lennud käsitsi, direktorsüsteemi abita (***) 3D-lennud käsitsi, direktorsüsteemi abiga (***)
<p>([†]) PBN-õiguste saamiseks või säilitamiseks peab üks lähenemine 4. või 5. osa raames olema RNP APCH protseduur. Kui RNP APCH protseduur ei ole võimalik, tehakse seda nõuetekohaselt varustatud lennutreeningseadmega (FSTD).</p> <p>(*) Teha 4. või 5. osa raames.</p> <p>(**) Üksnes mitme mootoriga kopterite puhul.</p> <p>(***) Eksamil kasutada ainult ühte neist.;</p>	

i) 8. liidet muudetakse järgmiselt:

i) A osa tabeli joonealune märkus asendatakse järgmisega:

„(*) Tingimusel, et taotleja on eelnenud 12 kuu jooksul teinud PBN-õigusi kasutades vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist, k.a üks RNP APCH protseduur ühepiloodi klassi või tüüpi lennukil ühepiloodilendudel; mitme mootoriga mitte-kõrgtehnilise mittekeeruka lennuki puhul peab taotleja olema sooritanud lennueksami 6. osa mitte-kõrgtehnilisel mittekeerukal ühepiloodilennukil ühepiloodilennuna üksnes mõõteriistade näitude järgi.“;

ii) B osa tabeli joonealune märkus asendatakse järgmisega:

„(*) Tingimusel, et eelnenud 12 kuu jooksul on PBN-õigusi kasutades tehtud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist, k.a üks RNP APCH protseduur (võiks olla punkt-lähenemine (PinS-lähenemine)), ühepiloodi tüüpi kopterial ühepiloodilendudel.“;

j) 9. liidet muudetakse järgmiselt:

i) B osa punkt 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

Üldjuhul	± 100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+ 50 jalga / – 0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+ 50 jalga / – 0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

Raadionavigatsiooniseadmete abil	± 5°
Nurkhälbed	Pool skaalat, asimuut ja glissaad (nt LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ja 3D (LNAV/VNAV) nn lineaarhälbed	Külgsuunaline viga/hälve on tavaliselt ± ½ protseduuri puhul nõutavast navigatsioonitäpsusest. Lubatud on lühiajalised hälbed maksimaalselt ühekordse navigatsioonitäpsuse piires.
3D lineaarsed vertikaalhälbed (nt RNP APCH (LNAV/VNAV), mis kasutavad BARO-VNAVi)	Igal juhul mitte rohkem kui – 75 jalga allapoole vertikaalprofiili ja mitte rohkem kui + 75 jalga üle vertikaalprofiili kuni 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kohal

Kurss

kõikide mootorite töötades	± 5°
imiteeritud mootoririkkega	± 10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	± 5 sõlme
imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme / – 5 sõlme“;

ii) B osa punkti 5 lisatakse järgmine alapunkt h:

„h) PBN-õiguste saamiseks või säilitamiseks peab üks lähenemine olema RNP APCH protseduur. Kui RNP APCH protseduur ei ole võimalik, tehakse seda nõuetekohaselt varustatud lennutreeningseadmega (FSTD).“;

iii) B osa punkti 5 tabeli read 3B.4 ja 3B.5 asendatakse järgmistega:

„3B.4.*	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab (autopilooti võib kasutada kuni lõpplähenemissegmendi vertikaalse liitumispunktini)		P—>	—>		M	
3B.5.*	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni MDH/A		P—>	—>		M*	

iv) B osa punkti 6 lisatakse järgmine alapunkt:

„j) PBN-õiguste saamiseks või säilitamiseks peab üks lähenemine olema RNP APCH protseduur. Kui RNP APCH protseduur ei ole võimalik, tehakse seda nõuetekohaselt varustatud lennutreeningseadmega (FSTD).“;

v) B osa punkti 6 tabeli rida 3.9.3 asendatakse järgmisega:

„3.9.3.*	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab						
----------	---	--	--	--	--	--	--

Märkus. Vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatule võib RNP APCH protseduuridel olla vaja kasutada autopilooti või direktorsüsteemi. Käsitsi tehtavate protseduuride valimisel võetakse arvesse selliseid piiranguid (nt tuleb lennukäsiraamatu sellise piirangu korral valida punkti 3.9.3.1 puhul ILS).“

vi) B osa punkti 6 tabeli read 3.9.3.4 ja 3.9.4 asendatakse järgmisega:

„3.9.3.4.*	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähene-mise ajal vahemikus 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kohal kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel. Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse imiteeritud mootoririkkega lähenemist ja kordus-ringile minekut sarnaselt mitte-täppislähe-nemisprotseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.9.4. Kordusringile minekut alus-tatakse, kui on jõutud avaldatud kõrguseni merepinnast või maapinnast takistuste ko-hal (OCH/A), kuid mitte madalamal mini-maalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDH/A), mis on 500 jalga raja läve kohal. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad kui transpordilennukitel, võib ins-truktor imiteerida mootoririket vastavalt punktile 3.9.3.4.			P—>	—>		M
3.9.4.*	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise lasku-miskõrguseni (MDH/A)			P*—>	—>		M“

vii) B osa punkti 6 tabeli rida 4.1 asendatakse järgmisega:

„4.1.	kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* 3D-lennul otsusekõrgusele jõudmisel			P*—>	—>“		
-------	--	--	--	------	-----	--	--

viii) B osa punkti 6 tabeli rida 5.1 asendatakse järgmisega:

„5.1.	Maandumine tavatingimustes* visuaalsete orientiiride abil otsusekõrguse saavutades pärast instrumentaallähenemist			P“			
-------	---	--	--	----	--	--	--

- ix) B osa punkti 6 tabeli reas 6.2 asendatakse mõiste „ILS-lähenemine“ mõistega „II/III kategooria lähenemine“;
- x) C osa punkti 4 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Instrumentaallennureeglite (IFR) piirhälbed.

Kõrgus

Üldjuhul	± 100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+ 50 jalga / – 0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+ 50 jalga / – 0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

Raadionavigatsiooniseadmete abil	± 5°
3D-nurkhälbed	Pool skaalat, asimuut ja glissaad (nt LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ja 3D (LNAV/VNAV) nn lineaarhälbed:	külgsuunaline viga/hälve on tavaliselt ± ½ protseduuri puhul nõutavast navigatsioonitäpsusest. Lubatud on lühiajalised hälbed maksimaalselt ühekordse navigatsioonitäpsuse piires.
3D lineaarsed vertikaalhälbed (nt RNP APCH (LNAV/VNAV), mis kasutavad BARO-VNAVi):	igal juhul mitte rohkem kui – 75 jalga allapoole vertikaalprofiili ja mitte rohkem kui + 75 jalga üle vertikaalprofiili kuni 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kohal

Kurs

Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°

Kiirus

Üldjuhul	± 10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme / – 5 sõlme“;

- xi) C osa punkti 12 tabeli read 5.4, 5.4.1 ja 5.4.2 asendatakse järgmisega:

„5.4.	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab	P*	—>*	—>*			
5.4.1.	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita Märkus. Vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatule (AFM) võib RNP APCH protseduuridel olla vaja kasutada autopilooti või direktorsüsteemi. Käsitsi tehtavate protseduuride valimisel võetakse arvesse selliseid piiranguid (nt tuleb õhusõiduki lennukäsiraamatu sellise piirangu korral valida punkti 5.4.1 puhul ILS).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2.	Käsitsijuhtimine, koos direktorsüsteemiga	P*	—>*	—>*		M**	

xii) C osa punkti 12 tabeli read 5.4.4 ja 5.5 asendatakse järgmisega:

„5.4.4.	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõplähenedamise ajal vahemikus 1 000 jala kõrgusel lennuvälja kohal kuni raja puudutamiseni või kuni katkestatud lähenemise lõpuleviimiseni.	P*	—>*	—>*		M*	
5.5.	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDA/H)	P*	—>*	—>*		M**	

2) VII lisa punkti ORA.ATO.135 alapunkt a asendatakse järgmisega:

- „a) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonil peab olema juurdepääs pakutavaks koolituseks nõuetekohaselt varustatud õppeõhusõidukipargile või lennutreeningseadmetele (FSTD).“