

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/1974,

14. detsember 2018,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2018/1139

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 552/2004 ja määrus (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, ⁽¹⁾ eriti selle artiklit 23,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 ⁽²⁾ on sätestatud tehnilised nõuded lennutreeningseadmete sertifitseerimiseks, teatavate õhusõidukite käitamisega seotud pilootide sertifitseerimiseks ning pilootide koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise seotud isikute ja organisatsioonide sertifitseerimiseks.
- (2) Viimasel kümnendil on oluliste riskifaktoritena, mis võivad ärilises reisilennutranspordis kaasa tuua surmaga lõppevaid õnnetusi, määratletud häireolukord lennukis või lennuki üle kontrolli kaotamine ning nende ennetamisest sai strateegiline prioriteet Euroopa ⁽³⁾ ja ülemaailmsel tasandil. See hõlmas uusi koolituse nõudeid, et piloote paremini ette valmistada ohuolukordadeks, mis toovad kaasa häireolukorra lennukis või lennuki üle kontrolli kaotamise.
- (3) Komisjoni määrusega (EL) 2015/445 ⁽⁴⁾ ajakohastati kehtivaid ametipilootide koolituse nõudeid, et muuta häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus (UPRT) pilootide teoreetiliste teadmiste kohustuslikuks osaks. Selleks et parandada pilootide pädevust nii lennuki häireolukorra (mis võib põhjustada lennuki üle kontrolli kaotamise ja ka surmaga lõppeva õnnetuse) ennetamise kui ka lahendamise vallas, on vaja täiendavaid üksikasjalikke koolituselemente ja koolituseesmärke.
- (4) UPRT tuleb integreerida kutselise piloodi karjääri erinevatesse etappidesse ja selle kohta tuleks teha märke isiklikul loal märgitud õigustesse. Tuleks tagada kutseliste pilootide põhjalik ja jätkuv pädevus häireolukorra ennetamise ja

⁽¹⁾ Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/1139, 4. juuli 2018, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

⁽²⁾ Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, 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).

⁽³⁾ Lennundusohutuse Euroopa tegevuskava 2018–2022, punkt 5.3.1, lk 33.

⁽⁴⁾ Komisjoni 17. märtsi 2015. aasta määrus (EL) 2015/445, millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011 tsiviilennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehniliste nõuete ja haldusmenetluste osas (ELT L 74, 18.3.2015, lk 1).

lahendamise vallas. UPRT tuleks muuta järgmiste koolituskursuste kohustuslikuks osaks: teise piloodi loa (MPL) koolituskursus, lennuki liinipiloodi (ATP(A)) integreeritud koolituskursus, lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) koolituskursus ja mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodilennukite, mitte-kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ning kõrgtehniliste keerukate lennukite klassi- ja tüübipädevusmärgete ning mitmepiloodilennukite pädevusmärgete saamiseks korraldatavad koolituskursused. Selleks et pilootidel oleks võimalik omandada häireolukorra ennetamise ja lahendamise vallas täiendav pädevus, peaks kõnealune koolituskursus hõlmama asjakohast treeningut lennukil.

- (5) Seoses uue koolituskursuse kasutuselevõtuga, mille eesmärk on suurendada pilootide pädevust häireolukorra ennetamisel ja lahendamisel, tuleks läbi vaadata instruktoritunnistustele kehtestatud nõuded, et tagada koolituskursuse juhendaja nõuetekohane kvalifikatsioon.
- (6) Käesolevas määruses on arvesse võetud sätteid, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon võttis 2014. aastal vastu UPRT kohta seoses teise piloodi lubade ja mitmepiloodilennukite tüübipädevusmärgetega, muutes Chicago konventsiooni 1. lisa, milles käsitletakse lennunduspersonalit lube.
- (7) Lennuohutuse huvides on see, et uued UPRT elemendid rakendataks võimalikult kiiresti. Kehtestada tuleks üleminekusätteid, mis võimaldavad täiendavate kohandusteta lõpule viia sellised praegustele piloodikoolituse nõuetele vastavad kursused, mis algavad enne UPRTga seotud muudatuste jõustumist. Sellega seoses tuleb arvesse võtta, et komisjoni määruse (EL) nr 965/2012⁽¹⁾ kohaselt ärilises lennutranspordis tegutsevate käitajate heaks töötavad piloodid peavad osalema käitajate poolt korrapäraselt korraldatud koolituskursustel, mis sisaldavad UPRT elemente juba praegu. Lisaks tuleks piloodikoolitusorganisatsioonidele kehtestada üleminekuperiood, mille jooksul on neil võimalik kohandada oma koolitusprogramme selliselt, et need vastaksid uutele UPRT nõuetele. Kõnealuse üleminekuperioodi lõpus tuleks kõik asjaomased koolituskursused läbi viia uutest UPRT nõuetest lähtudes.
- (8) Liit peab praegu teatavate kolmandate riikidega läbirääkimisi, mis muu hulgas hõlmavad piloodilubade ja nendega seotud tervisetõendite muutmist. Selleks et liikmesriigid saaksid kuni läbirääkimiste lõppemiseni vahepeal jätkata kolmandate riikide lubade ja tervisetõendite tunnustamist, tuleb pikendada 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 teatava õhusõiduki mitteärilises lennutegevuses osalev kolmas riik.
- (9) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet esitas Euroopa Komisjonile rakenduseeskirjade eelnõu koos arvamusega nr 06/2017.
- (10) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 4a järele lisatakse artikkel 4b:

„Artikkel 4b

Häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus

1. Häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus muutub järgmiste koolituskursuste kohustuslikuks osaks: teise piloodi loa (MPL) koolituskursus, lennuki liinipiloodi (ATP(A)) integreeritud koolituskursus, lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) koolituskursus ning koolituskursused järgmiste õhusõidukitega seotud klassi- või tüübipädevusmärgete saamiseks:

- a) mitmepiloodilennul kasutatavad ühepiloodilennukid;
- b) mitte-kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid;
- c) kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid või
- d) mitmepiloodilennukid

vastavalt I lisale (FCL osa).

⁽¹⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

2. Lõikes 1 osutatud koolituskursuste puhul, mis algavad sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis enne 20. detsembrist 2019, ei ole häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus kohustuslik tingimusel, et:

- a) CPL(A), ATP(A) või MPL koolituskursus on muus osas läbitud vastavalt I lisale (FCL osa) ja lennuksam vastavalt I lisa (FCL osa) punktidele FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) või FCL.415.A (MPL) hiljemalt 20. detsembriks 2021 või
- b) lennukitega seotud klassi- või tüübipädevusmärgete koolituskursus on muus osas läbitud vastavalt käesoleva määruse I lisale (FCL osa) ja lennuksam vastavalt käesoleva määruse I lisa (FCL osa) punkti FCL.725 alapunkti c teisele lõigule hiljemalt 20. detsembriks 2021.

Lõike 1 kohaldamiseks võib pädev asutus omaenda hinnangust lähtudes ja sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitusel tuginedes võtta arvesse enne 20. detsembrist 2019 läbitud, siseriiklikele koolitusnõuetele vastavat häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitust.“;

2) artikli 12 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva määruse sätteid kuni 20. juunini 2020 nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, kes osaleb määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punkti b alapunktides i või ii nimetatud õhusõidukite mitteäriilises lennutegevuses. Liikmesriigid teevad need otsused üldsusele kättesaadavaks.“;

3) artikli 12 lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Erandina lõikest 1 kohaldatakse I lisa (FCL osa) punkti FCL.315.A, punkti FCL.410.A alapunkti a teist lauset ja punkti FCL.725.A alapunkti c alates 20. detsembrist 2019.“;

4) määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Kuid:

- a) artikli 1 lõiget 1 kohaldatakse alates 20. detsembrist 2019;
- b) artikli 1 lõiget 4 kohaldatakse alates 20. detsembrist 2019;
- c) olenemata eespool esitatud punktist b kohaldatakse käesoleva määruse lisa punkte 2, 4, 5 ja 12 alates 31. jaanuarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. detsember 2018

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Violeta BULC

LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL osa) muudetakse järgmiselt.

(1) Punkti FCL.010 muudetakse järgmiselt.

a) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Käesolevas lisas (FCL osa) kasutatakse järgmisi mõisteid:“;

b) mõiste „vigurlend“ määratluse ette lisatakse mõiste „kasutatav“ määratlus:

„juurdepääsetav“ – tähendab, et treeningseadet saab kasutada:

- sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, kelle heakskiidul klassi- või tüübipädevuse koolituskursus toimub või
- kontrollpiloot, kes korraldab atesteerimise, eksamineerimise või kontrollimise eesmärgil hindamise, lennuexami või lennuoskuse tasemekontrolli.“;

c) mõiste „vigurlend“ määratlus asendatakse järgmisega:

„vigurlend“ – ettekatsetatud manööver, millega kaasneb õhusõiduki lennuasendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline muutus, mida ei ole vaja tavalenuks ega lennuinstruktorile muuks kui vigurlennuloa, vigurlennutunnistuse või vigurlennupädevusega seotud tööks;“;

d) mõiste „teise piloodiga käitav lennuk“ järele lisatakse uus mõiste „lennuki häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus“:

„lennuki häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus (UPRT)“ – koolitus, mis koosneb järgmisest:

- lennuki häireolukorra ennetamise koolitus: teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kombinatsioon, mille eesmärk on anda lennumeeskonnale lennuki häireolukorra ennetamiseks nõutav pädevus ning
- lennuki häireolukorra lahendamise koolitus: teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kombinatsioon, mille eesmärk on anda lennumeeskonnale lennuki häireolukorra lahendamiseks nõutav pädevus;“;

e) mõiste „õhulaev“ järele lisatakse uus mõiste „vaba lennutreeningseade“:

„vaba lennutreeningseade“ – lennutreeningseade (FSTD), mis on vaba kasutamiseks lennutreeningseadme käitajale või kliendile sõltumata mis tahes ajapiirangutest;“;

(2) punkt FCL.310 asendatakse järgmisega:

„FCL.310 Ametipiloodi luba – teooriaeksam

Ametipiloodi loa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

- a) lennundusõigus;
- b) üldteadmised õhusõidukitest – õhusõiduki konstruktsioon/süsteemid/jõuseade;
- c) üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid;
- d) mass ja tsentreering;
- e) lennutehnilised näitajad;
- f) lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine;
- g) inimvõimed;
- h) meteoroloogia;
- i) üldnavigatsioon;
- j) raadionavigatsioon;
- k) käitamisprotseduurid;

l) aerodünaamika alused ning

m) side.“;

(3) punkt FCL.410.A asendatakse järgmisega:

„FCL.410.A Teise piloodi luba – koolituskursus ja teooriaeksam

a) Kursus.

Teise piloodi loa taotleja peab olema läbinud teooriakoolituse ja lennukoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis vastavalt käesoleva lisa (FCL osa) 5. liitele.

b) Eksam.

Teise piloodi loa taotleja peab tõendama teoreetiliste teadmiste taset, mida nõutakse vastavalt punktile FCL.515 lennuki liinipiloodi loa omanikelt, ning mitmepiloodi tüübipädevust.“;

(4) punkt FCL.515 asendatakse järgmisega:

„FCL.515 Liinipiloodi luba – koolituskursus ja teooriaeksam

a) Kursus.

Liinipiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab olema käesoleva lisa (FCL osa) 3. liite kohane integreeritud koolituskursus või moodulkursus.

b) Eksam.

Liinipiloodi loa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

(1) lennundusõigus;

(2) üldteadmised õhusõidukitest – õhusõiduki konstruktsioon/süsteemid/jõuseade;

(3) üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid;

(4) mass ja tsentreering;

(5) lennutehnilised näitajad;

(6) lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine;

(7) inimvõimed;

(8) meteoroloogia;

(9) üldnavigatsioon;

(10) raadionavigatsioon;

(11) käitamisprotseduurid;

(12) aerodünaamika alused ning

(13) side.“;

(5) punkt FCL.615 asendatakse järgmisega:

„FCL.615 Instrumentaallennu pädevusmärke – teoreetilised teadmised ja lennuõpe

a) Kursus.

Instrumentaallennu pädevusmärke taotlejad peavad olema läbinud teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. See kursus peab olema üks alljärgnevatest kursustest:

(1) käesoleva lisa (FCL osa) 3. liite kohane integreeritud koolituskursus, mis sisaldab instrumentaallennuõpet, või

(2) käesoleva lisa (FCL osa) 6. liite kohane moodulkursus.

b) Eksam.

Taotlejad peavad tõendama neile antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

(1) lennundusõigus;

(2) üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid;

- (3) lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine;
 - (4) inimvõimed;
 - (5) meteoroloogia;
 - (6) raadionavigatsioon ning
 - (7) side.“;
- (6) punkti FCL.725 alapunkt d asendatakse järgmisega:
- „d) Taotlejal, kellel juba on mõne õhusõidukitüübi tüübipädevusmärke koos ühe- või mitmepiloodilennu õigusega, loetakse sama õhusõidukitüübi muu kasutusviisi õiguste taotlemisel teoreetiliste teadmiste nõue täidetuks. Selline taotleja peab läbima muu kasutusviisiga seotud täiendava lennuõppe sellise sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni või lennuettevõtja sertifikaadi omaniku juures, keda pädev asutus on konkreetselt selliseks koolituseks volitanud. Kõnealune kasutusviis kantakse loale.“;
- (7) punkt FCL.720.A asendatakse järgmisega:

„FCL.720.A Nõutav kogemus ning eeltingimused klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – lennukid

Kui määruse (EL) nr 748/2012 (kasutamissobivuse andmed) I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti, peab klassi- või tüübipädevusmärke taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused.

a) Ühepiloodilennukid.

Ühepiloodilennukite esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotlejad, kes taotlevad õigust käitada lennukit mitmepiloodilennul, peavad vastama alapunkti b alapunktides 4 ja 5 sätestatud nõuetele.

Lisaks kohaldatakse järgmist.

(1) Mitme mootoriga ühepiloodilennukid.

Mitme mootoriga ühepiloodilennukite esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotlejad peavad olema lennanud lennukitel kaptenina vähemalt 70 lennutundi.

(2) Kõrgtehnilised mittekeerukad ühepiloodilennukid.

Enne lennuõppe alustamist peavad kõrgtehnilise ühepiloodilennuki esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotlejad vastama järgmistele nõuetele:

- i) ta peab omama kokku vähemalt 200 tundi lennukogemust, sealhulgas 70 tundi kaptenina lennukitel, ning
- ii) vastama ühele järgmistest tingimustest:
 - A) omama tõendit sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud täiendava teooriakursuse eduka läbimise kohta või
 - B) olema edukalt sooritanud käesoleva lisa (FCL osa) kohased liinilennuki piloodiloo teooriaeksamid; või
 - C) omama lisaks käesoleva lisa (FCL osa) kohaselt välja antud loale Chicago konventsiooni 1. lisa kohast liinilennukipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusega ning liinilennukipiloodi loa teoreetiliste teadmiste taset.

(3) Kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid.

Kõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke taotlejad peavad lisaks alapunkti 2 nõuete täitmisele omama või olema omanud vastavat ühe või mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke vastavalt G alajaole ning täitma punkti b alapunkti 5 nõudeid.

b) Mitmepiloodilennukid.

Mitmepiloodilennuki esimese tüübipädevuse kursuse taotlejad peavad olema teise piloodi loa koolituskursusel osalevad piloodiõpilased või vastama järgmistele nõuetele:

- (1) omama vähemalt 70 tundi lennukogemust kaptenina lennukitel;
- (2) omama või olema omanud mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust;

- (3) olema edukalt sooritanud käesoleva lisa (FCL osa) kohased liinilennuki piloodiloo teooriaeksamid;
- (4) juhul, kui tüübipädevuse kursus ei ole ühendatud lennumeeskonna koostöökursusega:
- i) omama tunnistust lennukite lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta või
 - ii) omama tunnistust kopteri lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta ja vähemalt 100 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodikopteritel või
 - iii) lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või
 - iv) lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina äriliseks lennutranspordiks kasutatava mitme mootoriga ühepiloodilennuki mitmepiloodilendudel vastavalt kehtivatele lennutegevusõuetele ning
- (5) olema läbinud punktis FCL.745.A osutatud koolituskursuse.
- c) Ilma et see piiraks alapunkti b kohaldamist, võib liikmesriik välja anda mitmepiloodilennukite piiratud õigustega tüübipädevusmärke, mis lubab selle omanikel tegutseda teist pilootide vahetuspilootidena ülalpool lennutasandit 200, tingimusel et kaks ülejäänud meeskonnaliiget omavad alapunkti b kohast tüübipädevusmärke.
- d) Kui kasutamissobivuse andmetes on nii ette nähtud, võivad tüübipädevusmärke õigused algul piirduda instruktori järelevalve all lendamisega. Järelevalve all lennatud lennutundide kohta tehakse instruktori allkirjaga märke pilootide päevikutesse või samaväärsetesse dokumentidesse. Piirang tühistatakse, kui piloodid tõendavad, et ta on kogunud kasutamissobivuse andmetega ettenähtud arvu järelevalve all lennatud lennutunde.“;
- (8) punkt FCL.725.A asendatakse järgmisega:

„FCL.725.A Teoreetilised teadmised ja lennuõpe klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmisel – lennukid

Kui määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, kohaldatakse järgmist.

- a) Mitme mootoriga ühepiloodilennukid.
- (1) Mitme mootoriga ühepiloodilennukite klassipädevuse teooriakursus peab sisaldama vähemalt seitse tundi mitme mootoriga lennukite käitamise õpet ning
 - (2) mitme mootoriga ühepiloodilennukite klassi- või tüübipädevuse lennuõpe peab sisaldama vähemalt kaks tundi ja 30 minutit instruktoriga lennuõpet mitme mootoriga lennukite normaaloludes käitamise alal ning vähemalt kolm tundi ja 30 minutit instruktoriga lennuõpet mootoririkke protseduuride ning asümmeetrilise tõmbega lennu võtete alal.
- b) Ühepiloodilennukid – vesilennupädevus.
- (1) Ühepiloodilennukite vesilennupädevuse koolituskursus peab sisaldama teooria- ja lennuõpet ning
 - (2) ühepiloodilennukite klassi või tüübi merepädevuse koolituskursus peab sisaldama vähemalt kaheksa tundi instruktoriga lennuõpet, kui taotlejal on vastava klassi- või tüübipädevusmärke maismaaversioon, või kümme tundi, kui taotlejal nimetatud pädevusmärke ei ole ning
- c) mitte-kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite, kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ja mitmepiloodilennukite koolituskursused peavad hõlmama häireolukorra ennetamise ja lahendamise seotud teooria- ja lennuõpet, võttes arvesse asjakohase õhusõidukiklassi või -tüübi eripära.“;
- (9) lisatakse uus punkt FCL.745.A:

„FCL.745.A Häireolukorra ennetamise ja lahendamise täiendkoolitus — lennukid

- a) Häireolukorra ennetamise ja lahendamise täiendkoolitus tuleb läbida sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ning see peab sisaldama järgmist:
- (1) viis tundi teooriaõpet,
 - (2) briifingut ja lennuanalüüsi ning
 - (3) kolm tundi lennuõpet, mille läbivijaks on punkti FCL.915 alapunkti e kohast kvalifikatsiooni omav lennukite lennuinstruktor ja mis sisaldab häireolukorra ennetamise ja lahendamise täiendkoolitust koolituskursuseks ette nähtud lennukil.

b) Pärast häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse läbimist saab taotleja sertifitseeritud koolitusorganisatsioonilt asjakohase tunnistuse.“;

(10) punkti FCL.900 alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) Pädev asutus võib lennuinstruktori õiguste andmiseks välja anda eriloo, kui käesoleva alajao nõuete täitmine ei ole võimalik järgmise tõttu:

- i) liikmesriigis võetakse kasutusele või lennuettevõtja õhusõidukiparki lisandub uusi õhusõidukeid või
- ii) käesolevasse lisasse (FCL osa) lisatakse uusi koolituskursusi.

Nimetatud luba kehtib ainult uue õhusõidukitüübi kasutuselevõtuks või uue koolituskursuse läbiviimiseks vajalike õppelendude kohta ning selle kehtivus ei tohi ühelgi juhul ületada üht aastat.“;

(11) punkti FCL.915 muudetakse järgmiselt:

„FCL.915 Üldised eeltingimused ja üldnõuded instruktoritele

a) Üldist.

Instruktoritunnistuse taotlejad peavad olema vähemalt 18-aastased.

b) Lisanõuded instruktoritele, kes annavad lennuõpet õhusõidukitel.

Õhusõidukitel lennuõppe andmise õigusega instruktoritunnistuse omanikud või taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- (1) loakoolituse puhul peavad nad omama vähemalt asjaomase õhusõiduki piloodiluba või punkti FCL.900 alapunkti c puhul samaväärset luba, mille omandamiseks lennuõpet antakse;
- (2) tüübipädevuskoolituse puhul peavad nad omama vastavat tüübipädevust või punkti FCL.900 alapunkti c puhul samaväärset tüübipädevust, mille omandamiseks lennuõpet antakse;
- (3) kui tegu ei ole katselennuinstruktoritega, peavad taotlejad olema teinud järgmist:
 - i) lennanud sellesse klassi või tüüpi kuuluval õhusõidukil, millega lennuõpet anda kavatsetakse, vähemalt 15 lennutundi, sealhulgas vajaduse korral kuni seitse tundi vastavat õhusõidukiklassi või -tüüpi esindaval lennutreeningseadmel või
 - ii) sooritanud asjaomasesse klassi või tüüpi kuuluva õhusõiduki puhul asjakohase instruktorikategooria atesteerimise ning
- (4) omama lennuõppeks kasutatava õhusõiduki kaptenina piloteerimise õigust.

c) Kogemuse arvestamine täiendavate pädevusmärgete väljaandmise ja pädevusmärke pikendamise korral.

- (1) Instruktori lisatunnistuste taotlejate puhul võib arvestada õpetamis- ja õppimisoskusi, mida on olemasoleva instruktoritunnistuse omandamiseks juba tõendatud.
- (2) Kontrollpiloodina lennuksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides kogutud lennuaeag võetakse kõikide instruktoritunnistuste pikendamisnõuetes täies ulatuses arvesse.

d) Kui kogemuse arvestamist laiendatakse muudele õhusõidukitüüpidele, tuleb arvesse võtta asjakohaseid elemente, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 I lisa osa 21 kohastes kasutamissobivuse andmetes (OSD).

e) Punktile FCL.745.A vastava koolituskursuse juhendamise lisanõuded:

- (1) Lisaks alapunktile b peavad instruktoritunnistuse omanikud enne punktile FCL.745.A vastava koolituskursuse juhendamist olema teinud järgmist:
 - i) lennanud piloodina lennukitel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 200 tundi lennuinstruktorina;
 - ii) pärast alapunkti e alapunkti 1 alapunktis i sätestatud kogemusnõuete täitmist läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse juhendaja koolituskursuse, mille käigus on pidevalt hinnatud taotlejate pädevust ning
 - iii) pärast kursuse läbimist saanud kursuse läbimist tõendava tunnistuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonilt, mille koolitusjuht on kandnud alapunkti e alapunktis 1 nimetatud õigused taotlejate päevikutesse.

- (2) Alapunkti e alapunktis 1 osutatud õigusi kasutatakse ainult juhul, kui juhendajad on viimase aasta jooksul läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täiendusõppe, mille käigus koolitusjuht andis punktile FCL.745.A vastava koolituse juhendamise pädevuse kohta positiivse hinde.
- (3) Alapunkti e alapunktis 1 nimetatud õigustega juhendajad võivad juhendada alapunkti e alapunkti 1 alapunktis ii nimetatud kursusi, tingimusel et nad:
- omavad 25 tundi lennuinstruktorkogemust punktile FCL745.A vastava koolituse juhendamisel;
 - on läbinud kõnealuse õiguse kasutamiseks atesteerimise ning
 - vastavad alapunkti e alapunktis 2 sätestatud hiljutise lennukogemuse nõuetele.
- (4) Kõnealused õigused kantakse juhendajate päevikutesse ja need allkirjastab kontrollpiloot.;
- (12) 1. liide asendatakse järgmisega:

„1. liide

Teoreetiliste teadmiste arvestamine

TEOREETILISTE TEADMISTE ARVESTAMINE SAMA VÕI MUU ÕHUSÕIDUKILIIGI PUHUL – SIDUSÕPE JA EKSAMINÕUDED

1. (LAPL), erapiloodiluba (PPL), õhupalli piloodi luba (BPL) ja purilennuki piloodi luba (SPL)

- 1.1. Kergõhusõidukipiloodi loa väljaandmisel loetakse muu õhusõidukiliigi kergõhusõidukipiloodi loa omanikel teoreetiliste teadmiste nõuded punkti FCL.120 alapunktis a sätestatud üldteemades täielikult täidetuks.
- 1.2. Ilma et see piiraks alapunkti 1.1. sätete kohaldamist, peavad muu õhusõidukiliigi piloodiloo omanikud kergõhusõidukipiloodi loa, erapiloodiloo, õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa väljaandmiseks läbima teooriaõppe ning sooritama vastava taseme teooriaeksami järgmistes valdkondades:
- aerodünaamika alused;
 - käitamisprotseduurid;
 - lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine;
 - üldteadmised õhusõidukitest ning
 - navigeerimine.
- 1.3. Erapiloodiloo ja õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa väljaandmisel loetakse sama õhusõidukiliigi kergõhusõidukipiloodi loa omanikel täielikult täidetuks nii teooriaõppe nõuded kui ka eksaminõuded.
- 1.4. Ilma et see piiraks alapunkti 1.2 kohaldamist, peavad taotlejad, kellel on kergpurilennuki piloodi luba koos fikseeritud jõuallikaga motopurilennuki lisaloaga, kerglennuki piloodi loa saamiseks tõendama piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu ühe kolbmootoriga lennukite klassi kohta vastavalt punkti FCL.135.A. alapunkti a alapunktile 2.

2. Ametipiloodi luba

- 2.1. Muu õhusõidukiliigi ametipiloodi luba omavad ametipiloodiloo taotlejad peavad olema sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbinud sidusõppe tunnustatud teooriakursuse vastavalt erinevate õhusõidukiliikide ametipiloodi loa õppekavade vahelistele erinevustele.
- 2.2. Taotlejad peavad asjaomase õhusõidukiliigi kohta sooritama käesolevas lisis (FCL osa) sätestatud teooriaeksamid järgmistes valdkondades:
- 021 – üldteadmised õhusõidukitest: konstruktsioon ja süsteemid, elektrisüsteemid, jõuseadmed ja avariivarustus;
 - 022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;
 - 032/034 – vastavalt vajadusele lennuki või kopteri suutlikkusnäitajad;
 - 070 – käitamisprotseduurid ja
 - 080 – aerodünaamika alused.
- 2.3. Ametipiloodiloo taotlejatel, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud instrumentaallennupädevusmärke või saamiseks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded inimvõimete ja meteoroloogia vallas, välja arvatud juhul kui nad on läbinud käesoleva lisa (FCL osa) 6. liite Aa jao kohase instrumentaallennupädevusmärke koolituskursuse.

- 2.4. Ametipiloodiloo taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke saamiseks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded sidesüsteemide vallas.

3. Liinipiloodi luba

- 3.1. Muu õhusõidukiliigi liinilennukipiloodi luba omavad liinilennukipiloodi loa taotlejad peavad olema sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbinud sidusõppe tunnustatud teooriakursuse vastavalt erinevate õhusõidukiliikide liinilennukipiloodi loa õppekavade vahelistele erinevustele.
- 3.2. Taotlejad peavad asjaomase õhusõidukiliigi kohta sooritama käesolevas lisas (FCL osa) sätestatud teooriaeksamid järgmistes valdkondades:
- 021 – üldteadmised õhusõidukitest: konstruktsioon ja süsteemid, elektrisüsteemid, jõuseadmed ja avariivarustus;
 - 022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;
 - 032/034 – vastavalt vajadusele lennuki või kopteri suutlikkusnäitajad;
 - 070 – käitamisprotseduurid ja
 - 080 – aerodünaamika alused.
- 3.3. Lennuki liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutava teooriaeksami, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded sidesüsteemide vallas.
- 3.4. Kopteri liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:
- lennundusõigus;
 - kopterite aerodünaamika alused ning
 - side.
- 3.5. Lennuki liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud instrumentaallennupädevuse jaoks nõutava teooriaeksami, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded sidesüsteemide vallas.
- 3.6. Kopteri liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud instrumentaallennupädevuse jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:
- kopterite aerodünaamika alused ning
 - side.

4. Instrumentaallennupädevus

- 4.1. Instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud ametipiloodiloo jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:
- inimvõimed;
 - meteoroloogia ning
 - side.
- 4.2. Kopteri instrumentaallennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud kopteri liinipiloodiloo ja visuaallennupädevusmärke saamiseks nõutavad teooriaeksamid, tuleb sooritada eksam järgmistes valdkondades:
- lennundusõigus;
 - lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine ning
 - raadionavigatsioon.“;

- (13) 3. liite A. jagu muudetakse järgmiselt:

- a) punkt 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet lennuki liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet;
- c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodilennukites ning
- d) punktile FCL.745.A vastavat häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitust, v.a juhul kui taotlejad on selle koolituskursuse juba läbinud enne liinipiloodi integreeritud kursuse alustamist.“;

b) punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5. Taotlejad, kes ei suuda või ei saa lennuki liinipiloodi kursust tervikuna läbida, võivad pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.“;

c) alapunkt 7 nimetatakse ümber alapunktiks „7.1.“ ja lisatakse uus alapunkt 7.2.:

„7.2. Häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse teooriaõpe viiakse läbi vastavalt punktile FCL.745.A.“;

d) alapunkt 9 asendatakse järgmisega:

„9. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;

b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite ja instrumentaallennureeglite kohast lennuaega piloodiõpilasena kapteni kohustes. Instrumentaallennuaega piloodiõpilasena kapteni kohustes loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;

c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal ning

d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt:

(1) ühe tunni instruktoriga marsruutlende;

(2) viis starti soololennul ning

(3) viis täieliku peatumisega soolomaandumist;

e) punktile FCL.745.A vastavat häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse lennuõpet;

f) koguma 115 tundi instrumentaalaega, mis hõlmab vähemalt järgmist:

(1) 20 tundi lendamist piloodiõpilasena kapteni kohustes;

(2) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II);

(3) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:

i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või

ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega, mis võib olla kogutud II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril (FNPT I).

Taotlejal, kellel on tunnustus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata ning

g) viis tundi lennuaega lennukil, millel on:

(1) sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning

(2) muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.“;

(14) 5. liidet muudetakse järgmiselt:

a) punkt 7 asendatakse järgmisega:

„7. Teise piloodi loa teoriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi lennuki liinipiloodi loo tasemel, millele lisanduvad tunnid, mis on vajalikud järgmise jaoks:

a) H alajao kohaselt vastava tüübipädevusmärke jaoks ette nähtud teooriaõpe ning

b) punktile FCL.745.A vastav häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse teooriaõpe.“;

b) alapunkt 8 asendatakse järgmisega:

„8. Lennuõppe maht peab olema kokku vähemalt 240 tundi, mis sisaldab tunde piloteeriva ja jälgiva piloodina reaalsel ja simulatsioonlendudel ning hõlmab nelja koolitusetappi:

a) 1. etapp — põhilennuoskused

Spetsiifiline üksikpiloodi algtaseme lennuõpe lennukil.

b) 2. etapp — algtase

Ülevaade lennumeeskonna tegevusest ja instrumentaallendudest.

c) 3. etapp — kesktase

Lennumeeskonna töö määrase (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohase kõrgtehnilise lennuki sertifikaadiga mitme mootoriga turbiinlennukis.

d) 4. etapp — kõrgtase

Tüübipädevuskoolitus lennuettevõtjale omases keskkonnas.

Lennumeeskonna koostöö nõudeid käsitletakse eespool nimetatud etappide raames.

Asümmeetrilise tõmbega lennu koolitus läbitakse lennukil või lennu täisimitaatoril (FFS).“;

c) lisatakse uus alapunkt 8a:

„8a. Tegelik lennuaja lennukogemus hõlmab järgmist:

a) kõiki H alajaos nõutud kogemusi;

b) punktile FCL.745.A vastavat häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse lennuõpet;

c) vastava tüübipädevuse eripäradega seotud lennuki häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse harjutusi vastavalt punkti FCL.725.A alapunktile c;

d) öölende;

e) lende üksnes mõõteriistade näitude järgi ning

f) vastava lennumeisterlikkuse saavutamiseks vajalikke kogemusi.“;

(15) 9. liide asendatakse järgmisega:

„9. liide

Teise piloodi loa, liinipiloodi loa, tüübi- ja klassipädevuste koolitus, lennuksam ja lennuoskuse tasemekontroll ning instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontroll

A. Üldist

1. Lennuksamil osaleda soovijad peavad olema läbinud eksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübi kohta lennuõppe.

Mitmepiloodiõhusõiduki ja vertikaalstardiga õhusõiduki tüübipädevuskoolitus viiakse läbi lennu täisimitaatoril (FFS) või lennutreeningseadme(te) (FSTD) ja FFSi kombinatsioonil. Mitmepiloodiõhusõiduki ja vertikaalstardiga õhusõiduki tüübipädevusmärgete ning liinipiloodi ja teise piloodi lubade väljaandmiseks nõutavad lennuksamid või lennuoskuse tasemekontrollid viiakse võimaluse korral läbi FFSil.

Ühepiloodiõhusõiduki ja kopteri klassi- ning tüübipädevuskoolitus, lennuksamid või lennuoskuse tasemekontrollid viiakse läbi järgmiselt:

a) vabal ja juurdepääsetaval FFSil või

b) FSTD(de) ja õhusõiduki kombinatsioonil, kui FFS ei ole vaba või juurdepääsetav või

c) lennukil, kui FSTD ei ole vaba või juurdepääsetav.

Kui koolitamisel, eksamineerimisel või kontrollimisel kasutatakse FSTDsid, lähtutakse nende sobivuse kontrollimisel kehtivast „Funktsionaalsete ja subjektiivsete katsete tabelist“ ning kehtivast „FSTD valideerimiskatsete tabelist“, mis on esitatud kasutatava treeningseadme puhul kohaldatavas peamises alusdokumendis. Arvesse võetakse kõiki seadme kvalifikatsioonisertifikaadil märgitud piiranguid.

2. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennueksamil võib osaleda piiramatul arvul kordi.

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Kui määruse (EL) nr 748/2012 I lisa osa 21 kohaselt kindlaks määratud käitussobivuse andmetega (OSD) ei ole ette nähtud teisiti, peavad lennuõppekava, lennuksam ja lennuoskuse tasemekontroll olema kooskõlas käesoleva liitega. Selleks et arvestada varasemat kogemust samasugustel õhusõidukitüüpidel, võib lennuõppekava, lennuksami ja lennuoskuse tasemekontrolli mahtu vähendada vastavalt käitussobivuse andmetele.
5. Kui tegemist ei ole liinpiloodiloo väljaandmiseks nõutavate lennuksamitega, võib arvestada ühiseid osi muude tüüpide või variantide lennuksamitest, milles piloodid on kvalifitseeritud, kui see on konkreetse õhusõiduki puhul ette nähtud käitussobivuse andmetega.

EKSAMI/KONTROLI LÄBIVIIMINE

6. Kontrollpiloot võib valida erinevate asjaomaste toimingute imitatsioone sisaldavate lennuksami ja lennuoskuse tasemekontrolli skeemide vahel. Lennu täisimitaatoreid ja muid treeningseadmeid kasutatakse käesoleva liitega (FCL osa) ettenähtud viisil.
7. Lennuoskuse tasemekontrolli käigus peab kontrollpiloot kontrollima, kas klassi- või tüübipädevusmärke omanikel on säilinud nõuetekohane teoreetiliste teadmiste tase.
8. Kui taotlejad otsustavad lennuksami katkestada põhjustel, mida kontrollpiloot ei pea piisavateks, peavad taotlejad kogu lennuksami uuesti sooritama. Kui lennuksam katkestatakse põhjustel, mida kontrollpiloot peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
9. Kontrollpiloot võib eksami käigus nõuda, et taotlejad kordaksid mis tahes manöövrit või toimingut ühe korra. Kontrollpiloot võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotlejate lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
10. Taotlejad peavad õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita vastavalt vajadusele kas kapteni või teise piloodi ülesandeid. Ühepiloodilennu eksami puhul tuleb lähtuda eeldusest, et lennumeeskonnas teisi liikmeid ei ole.
11. Lennuksami lennueelse ettevalmistuse käigus peavad taotlejad määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotlejad peavad kontrollpiloodile näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, kaasa arvatud raadioseadmete kutsungid. Kontrollid tehakse vastavalt selle õhusõiduki kinnitatud kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse, ning vajaduse korral lennumeeskonna koostöö raames. Taotlejad peavad välja arvutama stardi, lähenemise ja maandumise suutlikkusnäitajad vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule. Otsusekõrgused/kõrgused merepinnast, suhtelised laskumiskõrgused maapinnast/merepinnast ja lähenemise katkestamise punkt tuleb kontrollpiloodiga kokku leppida.
12. Kontrollpiloot ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatult takistamise vältimiseks.

MITMEPILOODIÕHUSÕIDUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, MITMEPILOODILENNUL KASUTATAVATE ÜHEPILOODI-LENNUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, TEISE PILOODI LOA JA LIINIPLOODILOA LENNUKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI ERINÕUDED

13. Mitmepiloodiõhusõidukite või mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodilennukite puhul tuleb lennuksam korraldada lennumeeskonnaga. Teise piloodina võib tegutseda teine taotleja või teise tüübipädevusega kvalifitseeritud piloot. Õhusõiduki kasutamisel on teine piloot kontrollpiloot või instruktor.
14. Taotlejad peavad kõikides lennuksami osades tegutsema piloteerivate pilootidena, välja arvatud eri- ja hädaolukordade protseduuride puhul, kus nad võivad lennumeeskonna koostöö raames tegutseda piloteerivate või jälgivate pilootidena. Mitmepiloodiõhusõiduki esmase tüübipädevusmärke taotlejad või liinipiloodi loa taotlejad peavad samuti tõendama jälgiva piloodina tegutsemise oskust. Taotlejad võivad lennuksamiks valida vasaku või parema istme, kui valitud istmelt on võimalik sooritada kõiki eksami punkte.

15. Liinipiloodi loa või mitmepiloodiõhusõiduki tüübipädevusmärke või ühepiloodilennuki kapteni ülesandeid hõlmava mitmepiloodilennu tüübipädevusmärke taotlejate puhul peab kontrollpiloot eraldi kontrollima järgmisi aspekte, olenemata sellest, kas taotlejad tegutsevad piloteerivate või jälgivate pilootidena:
- meeskonna koostöö juhtimine;
 - õhusõiduki käitamisest üldise ülevaate säilitamine asjakohase järelevalve abil ning
 - prioriteetide seadmine ja otsuste vastuvõtmine kooskõlas olukorraga seonduvate ohutusaspektide ja asjaomaste eeskirjade ja normidega, muu hulgas ka hädaolukorras.
16. Instrumentaallennupädevust hõlmav eksam või kontroll tuleb läbi viia instrumentaallennureeglite kohaselt ja ärilise lennutranspordi keskkonda võimalikult täpselt imiteerides. Üks oluline kontrollitav element on taotleja suutlikkus planeerida ja sooritada lende tavapäraste briifingmaterjalide põhjal.
17. Kui tüübipädevuskursus sisaldas vähem kui kaks tundi lennuõpet õhusõidukil, võib lennueksami viia läbi lennu täsisimitaatoril (FFS) ning enne lennuõpet õhusõidukil.
- Heakskiidetud lennuõpet viib läbi kvalifitseeritud instruktor, kelle tegevuse eest vastutab:
- sertifitseeritud koolitusorganisatsioon või
 - organisatsioon, millel on määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO osa) kohaselt väljaantud lennuettevõtja sertifikaat, mis on konkreetselt selliseks koolituseks heaks kiidetud või
 - instruktor (juhul kui ühepiloodiõhusõidukil lennuõpet ei ole sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis või lennuettevõtja sertifikaadi omaniku juures heaks kiidetud ja õhusõidukil lennuõppe kiitis heaks taotleja pädev asutus).
- Tüübipädevuskursuse ja õhusõidukil lennuõppe läbimise tunnustus saadetakse enne taotlejate lubadele uue pädevuse märkimist pädevatele asutustele.
18. Häireolukorra lahendamise koolituse puhul tähendab „varisemisjuhtum“ kas varisemisele lähenemist või varisemist. Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon võib kasutada FFSi, et koolitada varingust väljatulekut või demonstreerida varingu tüübispetsiifilisi omadusi või mõlemat, tingimusel et:
- FFS on kvalifitseeritud vastavalt CS-FSTD(A) hindamise erinõuetele ning
 - sertifitseeritud koolitusorganisatsioon on pädevale asutusele edukalt demonstreerinud, et koolituse võimalikku negatiivset mõju leevendatakse.

B. Lennukite erinõuded

SOORITUSE NÕUDED

- Ühepiloodilennukite puhul (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) peavad taotlejad sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Osa mis tahes punkti mitterahuldava soorituse korral loetakse kogu osa mitterahuldavalt sooritatuks. Kui taotlejad sooritavad mitterahuldavalt üksnes ühe osa, tuleb uuesti sooritada ainult kõnealune osa. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peavad taotlejad kordama kogu eksami või kontrolli. Kui korduseksamil või korduskontrollil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peavad taotlejad kordama kogu eksami või kontrolli. Mitme mootoriga ühepiloodilennukite puhul tuleb sooritada vastava eksami või kontrolli asümmeetrilise tõmbega lendu käsitlev 6. osa.
- Mitmepiloodi ja ühepiloodi kõrgtehniliste keerukate lennukite puhul peavad taotlejad sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peavad taotlejad kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotlejate sooritused ebaõnnestuvad kuni viies punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peavad taotlejad kogu kontrolli või eksami uuesti sooritama. Liinipiloodi või teise piloodi loa lennueksami koosseisu ei kuulu 6. osa. Kui taotlejate sooritused ebaõnnestuvad üksnes 6. osas või kui nad seda osa ei soorita, antakse tüübipädevusmärke välja ilma CAT II või CAT III õigusteta. Tüübipädevuse õigustele CAT II või CAT III lisamiseks peavad taotlejad vastaval õhusõidukitüübil sooritama 6. osa.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

- Taotlejad peavad tõendama oskust:
 - piloteerida lennukit selle võimaluste piires;

- b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg lennuki selline juhitavus, et kõikide protseduuride ja manöövrite edukas lõpuleviimine oleks alati tagatud;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.
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 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

Kurs

kõikide mootorite töötades	± 5°
imiteeritud mootoririkkega	± 10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	± 5 sõlme
imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme/- 5 sõlme

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

5. Ühepiloodilennukid, välja arvatud kõrgtehnilised keerukad lennukid.

a) Sümbolite tähendused:

P =	läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi koolitus
OTD =	selleks harjutuseks võib kasutada muid treeningseadmeid.
X =	selleks harjutuseks kasutatakse võimaluse korral lennuimitaatoreid, muul juhul aga lennukit, kui see vastava manöövri või protseduuri jaoks sobib;
P# =	koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all

- b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A =	lennuk
FFS =	lennu täisimitaator
FSTD =	lennutreeningseade

- c) 3B osa ja mitme mootori puhul 6. osa tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi, kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll hõlmab instrumentaallennupädevusmärke pikendamist/taastamist. Kui lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei lennata tärniga (*) märgitud punktides üksnes mõõteriistade näitude järgi ning instrumentaallennupädevuse õigusi ei arvestata, kehtib klassi- või tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.
- d) Visuaallennureeglitega piiratud tüübipädevusmärke või mitme mootoriga klassipädevusmärke pikendamiseks tuleb läbida 3A osa, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavat kümme arvestuslikku marsruutlendu. 3B osa sooritamise puhul 3A osa sooritamist ei nõuta.
- e) Lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ osutab sellele, et harjutus on kohustuslik; mitme harjutusega valiku puhul on üks harjutustest kohustuslik.
- f) Tüübipädevuste või mitme mootoriga klassipädevuste praktiliseks õppeks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), kui need on osa kinnitatud klassi- või tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:
- i) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt VI lisa (ARA osa) ja VII lisa (ORA osa) asjakohastele nõuetele;
 - ii) instruktorite kvalifikatsioon;
 - iii) kursusel lennutreeningseadmega (FSTD) antava õppe maht ning
 - iv) koolitusel osalevate pilootide kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste tüüpidega.
- g) Kui mitmepiloodilennu õigusi taotletakse esmakordselt, teevad ühepiloodilennu õigustega piloodid järgmist:
- (1) läbivad sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis siduskoolituse, mis hõlmab manöövreid ja protseduure, sealhulgas lennumeeskonna koostööd, ning 7. osa ülesanded, kasutades ohu- ja veahaldust (TEM), meeskonnatöö korraldamist (CRM) ja inimegureid ning
 - (2) läbivad mitmepiloodilendude lennuoskuse tasemekontrollid.
- h) Ühepiloodilennu õiguste esmakordselt taotlemisel koolitatakse mitmepiloodilennu õigustega pilootide sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ning kontrollitakse järgmisi täiendavaid ühepiloodilennu manöövreid ja protseduure:
- (1) ühe mootoriga lennukite puhul punktides 1.6, 4.5, 4.6 ja 5.2 nimetatud manöövrid ning protseduurid ja vajaduse korral üks 3B osas nimetatud lähenemisprotseduur ning
 - (2) mitme mootoriga lennukite puhul 1.6, 6. osa ja vajaduse korral üks lähenemisprotseduur osast 3B.
- i) Piloodid, kellele on vastavalt alapunktidele g ja h antud nii ühe- kui ka mitmepiloodilennu õigused, võivad mõlema lennuliigi õiguste pikendamiseks läbida lisaks ühepiloodilennuki lennuoskuse tasemekontrollile, mille käigus tuleb sooritada vastavalt vajadusele kas alapunkti h alapunktis 1 või 2 nimetatud manöövrid ja protseduurid, ka mitmepiloodilendude lennuoskuse tasemekontrolli.
- j) Kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll läbitakse vaid mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude suhtes. Piirang eemaldatakse, kui piloodid täidavad alapunkti h nõuded.
- k) Koolitamisel, eksamineerimisel ja kontrollimisel lähtutakse allpool nimetatud tabelist.
- (1) Koolitamine sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis, eksamineerimine ja ühepiloodilennu õigustega seotud nõuete kontrollimine
 - (2) Koolitamine sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis, eksamineerimine ja mitmepiloodilennu õigustega seotud nõuete kontrollimine
 - (3) Koolitamine sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis, eksamineerimine ja nõuete kontrollimine (ühepiloodilennu õigustega piloodid, kes esmakordselt taotlevad mitmepiloodilennu õigusi (siduskoolitus))
 - (4) Koolitamine sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis, eksamineerimine ja nõuete kontrollimine (mitmepiloodilennu õigustega piloodid, kes esmakordselt taotlevad ühepiloodilennu õigusi (siduskoolitus))
 - (5) Koolitamine sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ning ühe- ja mitmepiloodilennu õiguste kombineeritud kehtivuse pikendamise ja taastamisega seotud nõuete kontroll

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Toiminguliik	Ühепiloodilennud		Mitmepiloodilennud		Ühепiloodilennud → Mitmepiloodilennud (esmane)		Mitmepiloodilennud → Ühепiloodilennud (esmane)		Ühепiloodilennud + Mitmepiloodilennud	
	Koolitamine	Eksamineerimine/Kontrollimine	Koolitamine	Eksamineerimine/Kontrollimine	Koolitamine	Eksamineerimine/Kontrollimine	Koolitamine, eksamineerimine ja kontrollimine (ühe mootoriga lennukid)	Koolitamine, eksamineerimine ja kontrollimine (mitme mootoriga lennukid)	Ühe mootoriga lennukid	Mitme mootoriga lennukid
Esmane väljaandmine Ühепiloodi keerukas	Osa 1.–6. 1.–7.	Osa 1.–6. 1.–7.	1.–7. osa	Osa 1.–7.	Lennumeeskonna koostöö Meeskonnatöö korraldamine Inimtegurid Ohu- ja veahaldus Osa 7	Osad 1–7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 ja vajaduse korral üks lähenemisprotseduur osast 3B	1.6, 6. osa ja vajaduse korral üks lähenemisprotseduur osast 3B		
Kehtivuse pikendamine Ühепiloodi keerukas	ei kohaldata 1.–7.	Osa 1.–6. 1.–7.	ei kohaldata	Osa 1.–7.	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata	Mitmepiloodilend: 1.–7. osa Ühепiloodilend: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 ja vajaduse korral üks lähenemisprotseduur osast 3B	Mitmepiloodilend: 1.–7. osa Ühепiloodilend: 1.6, 6. osa ja vajaduse korral üks lähenemisprotseduuroosast 3B
Kehtivuse taastamine Ühепiloodi keerukas	FCL.740 1.–7.	Osa 1.–6. 1.–7.	FCL.740	Osa 1.–6.	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata	Koolitus: FCL.740 Kontrollida: samas kehtivuse pikendamise puhul	Koolitus: FCL.740. Kontrollida: samas kehtivuse pikendamise puhul

- l) 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).

FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			KLASSI- VÕI TÕÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
1. OSA						
1.	Väljumine	OTD				
1.1.	Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas: — dokumentatsioon; — mass ja tsentreering; — ilmaga tutvumine ning — NOTAM.					
1.2.	Käivituseelsed kontrollid					
1.2.1.	Välised	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Sisemised	OTD P#	P		M	
1.3.	Mootori käivitamine: tavalised tõrked.	P—>	—>		M	
1.4.	Ruleerimine	P—>	—>		M	
1.5.	Väljumiseelsed kontrollid: mootori töö kontroll (vajaduse korral)	P—>	—>		M	
1.6.	Stardiprotseduurid: — normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga ning — külgtuulega (kui tingimused võimaldavad).	P—>	—>		M	
1.7.	Tõus: — V _x /V _y ; — pöörangud kursile ning — üleminek horisontaallennule.	P—>	—>		M	
1.8.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>			M	
2. OSA						
2.	Tegevus lennul (visuaallennuilm (VMC))	P—>	—>			
2.1.	Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirusel tagatiibadega ja ilma (sealhulgas lähenemine minimaalsele juhitavuse kiirusele (V _{mca}), kui võimalik)					

FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
	Manöövrid/protseduurid					
2.2.	Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)	P—>	—>		M	
2.3.	Varisemised ja nendest väljatulek: i) varisemine sileda tiivaga; ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes laskumisel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähene misvõimsusega; iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja -võimsusega ning iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes, startiasendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil).	P—>	—>		M	
2.4.	Autopiloodi ja direktorsüsteemi kasutamine (võib sooritada 3. osas), vastavalt vajadusele	P—>	—>		M	
2.5.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>	—>		M	
3A OSA						
3A	VFR-protseduurid marsruudil	P—>	—>			
3A.1.	(vt B.5 punktid c ja d). Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine					
3A.2.	Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine	P—>	—>			
3A.3.	Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaaja (ETA) korrigeerimine	P—>	—>			
3A.4.	Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)	P—>	—>			
3A.5.	Lennu jälgimine (lennupäeviku täitmine, tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)	P—>	—>			
3A.6.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>	—>			
3B OSA						
3B.	Instrumentaallend	P—>	—>		M	
3B.1.*	IFR väljumine					

FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE			KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamiteeritud või kontrollitud: FSTD või A
3B.2.* IFR marsruutlend	P—>	—>		M	
3B.3.* Protseduurid ootetsoonis	P—>	—>		M	
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	
3B.6.* Lennuharjutused, sh kompassi ja aviohorisondi imiteeritud rike: — 1. järgu pöörangud ning — ebaharilikest asenditest väljatulek.	P—>	—>		M	
3B.7.* Kursi- või glissaadimajaka rike	P—>	—>			
3B.8.* Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>	—>		M	
Tahtlikult tühjaks jäetud					
4. OSA					
4. Saabumine ja maandumised	P—>	—>		M	
4.1. Protseduurid lennuväljale saabumisel					
4.2. Maandumine normaaltingimustes	P—>	—>		M	
4.3. Maandumine tagatiibu kasutamata	P—>	—>		M	
4.4. Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)	P—>	—>			
4.5. Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul alates kõrguselt kuni 2 000 jalga raja kohal (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)	P—>	—>			
4.6. Miinimumkõrguselt kordusringile minek	P—>	—>		M	
4.7. Öine kordusringile minek ja maandumine (kui on võimalik)	P—>	—>			
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>	—>		M	
5. OSA					
5. Eri- ja hädaolukordade protseduurid (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)					

FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE			KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksaminee- ritud või kontrollitud: FSTD või A
5.1. Katkestatud start sobival kiirusel	P—>	—>		M	
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)		P		M	
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)		P		M	
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal ning ii) asjakohaste süsteemide rikked	P—>	—>			
5.5. Üksnes mitme mootoriga lennukite ja mootorpurilennukite koolitus: mootori väljalülitamine ja taaskäivitamine (ohutul kõrgusel, kui sooritatakse õhusõidukil)	P—>	—>			
5.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid					
6. OSA					
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend 6.1.* (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga.) Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))	P—>	—>X		M	
6.2.* Lähenedamine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek	P—>	—>		M	
6.3.* Lähenedamine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine	P—>	—>		M	
6.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid	P—>	—>		M	
7. OSA					
7. Häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus (UPRT)					
7.1. Manöövrid ja protseduurid					
7.1.1. Käsitsi piloteerimine direktorsüsteemiga ja ilma (ilma autopiloodita, ilma tõmbeautomaadita, vajaduse korral eri juhtseadusi kasutades)	P—>	—>			

FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE			KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksameneeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid					
7.1.1.1. Eri kiirustel (sealhulgas aeglasel lennul) ja kõrgustel FSTD koolitusrežiimis.	P—>	—>			
7.1.1.2. Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale	P—>	—>			
7.1.1.3. Pöörangud spoileritega ja ilma	P—>	—>			
7.1.1.4. Instrumentaallennu protseduurid ja manöövrid, sealhulgas instrumentaalväljumine ja -saabumine ning visuaalne lähenemine	P—>	—>			
7.2. Häireolukorra lahendamise koolitus	P—>	—>			
7.2.1. Väljatulek varisemisjuhtumitest: — stardikonfiguratsioonis; — puhtas konfiguratsioonis väikesel kõrgusel; — puhtas konfiguratsioonis maksimaalsel sertifitseeritud kõrgusel ning — maandumiskonfiguratsioonis					
7.2.2. Järgmised häireolukorra harjutused: — väljatoomine nina üleval asendist erinevate kaldenurkade juures ning — väljatoomine nina all asendist erinevate kaldenurkade juures	P Ainult treeningharjutuseks kvalifitseeritud FFS	X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üksnes FFS	
7.3. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* instrumentaallähenemise eri etappides	P—>	—>			
7.4. Katkestatud maandumine kõikide töötavate mootoritega: — erinevatelt kõrgustelt allpool otsustuskõrgust/minimaalset laskumiskõrgust 15 m (50 jalga) raja läve kohal — pärast raja puudutamist (katkestatud lähenemine) — Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse katkestatud maandumist kõikide töötavate mootoritega allpool minimaalset suhtelist laskumiskõrgust (MDH/A) või pärast raja puudutamist.	P—>	—>			

6. Mitmepiloodilennukid ja ühe piloodiga kõrgtehnilised keerukad lennukid

a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

OTD = selleks harjutuseks võib kasutada muid treeningseadmeid.

X = Selleks harjutuseks kasutatakse lennu täisimitaatorit; muul juhul kasutatakse õhusõidukit, kui see manöövri või protseduuri jaoks sobib.

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all

- b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (————>).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A = lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FSTD = lennutreeningseade

- c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi.
- d) Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ näitab, et harjutus on kohustuslik.
- e) Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennu täisimitaatorit (FFS), kui see moodustab osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:
- i) instruktorite kvalifikatsioon;
 - ii) kursusel lennutreeningseadmel (FSTD) antava õppe kvalifikatsioon ja maht ning
 - iii) koolitusel osalevate pilootide kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste tüüpidega.
- f) Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite mitmepiloodilennu puhul peavad manöövrid ja protseduurid hõlmama lennumeeskonna koostööd.
- g) Kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ühepiloodilennul tuleb manöövrid ja protseduurid teha üksikpiloodina.
- h) Kui kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul tehakse lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude kohta. Üksikpiloodi õiguste taotlemisel tuleb lisaks sooritada üksikpiloodina punktide 2.5, 3.8.3.4, 4.4 ja 5.5 manöövrid/protseduurid ning vähemalt üks punkti 3.4 manööver/protseduur.
- i) Piiratud tüübipädevusmärke väljaandmise puhul kooskõlas punkti FCL.720.A alapunktiga e peavad taotlejad vastama samadele nõuetele, mis teised tüübipädevuse taotlejad, v.a stardi ja maandumisega seotud praktilised ülesanded.
- 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).

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
1. OSA						
1.	Lennu ettevalmistus	OTD				
1.1.	Lennuarvestused	P				
1.2.	Lennuki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatuses eesmärk	OTD P#	P			
1.3.	Kabiini kontroll	P————>	————>			
1.4.	Kontroll-lehe kasutamine enne mootorite käivitamist, käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsiooniseaduste valik ja seadmine	P————>	————>		M	

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
1.5.	Ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktorige juhistele	P————>	————>			
1.6.	Stardieelsed kontrollid	P————>	————>		M	
2. OSA						
2.	Stardid	P————>	————>			
2.1.	Normaalsed stardid tagatiibade eri asenditega, kaasa arvatud viivitusest start					
2.2.*	Start instrumentaallennu tingimustes; instrumentaallennule tuleb üle minna ninaratta tõstmise ajal või kohe pärast õhikutõusu	P————>	————>			
2.3.	Start külgtuulega	P————>	————>			
2.4.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)	P————>	————>			
2.5.	Stardid imiteeritud mootoririkkega:	P————>	————>			
2.5.1.*	kohe pärast V2 saavutamist					
	(Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordi- või lähiliniilennukid, ei imiteerita mootoririket enne kui stardiraja lõpul on saavutatud kõrgus 500 jalga. Lennukitel, mille suutlikkusnäitajad stardimassi ja tiheduskõrguse suhtes on samad mis transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket kohe pärast kiiruse V2 saavutamist)					
2.5.2.*	V1 ja V2 vahel	P	X		M Üksnes FFS.	
2.6.	Katkestatud start sobival kiirusel enne V1 saavutamist	P————>	————>X		M	
3. OSA						
3.	Manöövrid ja protseduurid	P————>	————>			
3.1.	Käsitsi piloteerimine direktorsüsteemiga ja ilma (ilma autopiloodita, ilma tõmbeautomaadita, vajaduse korral eri juhtseadusi kasutades)					
3.1.1.	Eri kiirustel (sealhulgas aeglasel lennul) ja kõrgustel FSTD koolitusrežiimis.	P————>	————>			
3.1.2.	Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale	P————>	————>			
3.1.3.	Pöörangud spoileritega ja ilma	P————>	————>			
3.1.4.	Instrumentaallennu protseduurid ja manöövrid, sealhulgas instrumentaalväljumine ja -saabumine ning visuaalne lähenemine	P————>	————>			

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
3.2.	Allasööst ja kõrgustüüri vibreerimine suurel kiirusel (<i>Mach buffets</i>) (vajaduse korral) ja lennuki muud spetsiifilised lennuomadused (nt Hollandi samm)	P————>	——>X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üksnes FFS	
3.3.	Lennuinseneri paneeli süsteemide ja juhtimiseadmete normaalne käitamine	OTD P————>	——>			
3.4.	Järgmiste süsteemide juhtimine normaaltingimustes ja eriolukordades:				M	3.4.0–3.4.14 hulgast, viimane k.a valida vähemalt 3 kohustuslikku eriolukorda
3.4.0.	Mootor (vajadusel ka propeller)	OTD P————>	——>			
3.4.1.	Hermetiseerimis- ja konditsioneerimiseadmed	OTD P————>	——>			
3.4.2.	Pitot'/staatiline süsteem	OTD P————>	——>			
3.4.3.	Kütusesüsteem	OTD P————>	——>			
3.4.4.	Elektrisüsteem	OTD P————>	——>			
3.4.5.	Hüdraulikasüsteem	OTD P————>	——>			
3.4.6.	Juhiste ja trimmerite süsteem	OTD P————>	——>			
3.4.7.	Jäätumisvastane/jääemaldussüsteem, tuuleklaasi-soojendus	OTD P————>	——>			
3.4.8.	Autopiloot/direktorsüsteem	OTD P————>	——>		M (üksnes ühe piloodiga)	
3.4.9.	Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	OTD P————>	——>			
3.4.10.	Maapinna läheduse hoiatussüsteem, ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur	P————>	——>			
3.4.11.	Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	OTD P————>	——>			

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID	PRAKTIINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A
3.4.12. Telik ja pidurid	OTD P————>	————>			
3.4.13. Esi- ja tagatiibade süsteem	OTD	————>			
3.4.14. Abijõuseade	OTD P————>	————>			
Tahtlikult tühjaks jäetud					
3.6. Eri- ja hädaolukordade protseduurid				M	Valida 3.6.1–3.6.9 hulgast, viimane k.a vähemalt 3 kohustuslikku punkti
3.6.1. Tegutsemine tulekahju korral, nt mootori, abijõuseadme, salongi, lastiruumi, kabiini, tiiva ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine	P————>	————>			
3.6.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P————>	————>			
3.6.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel	P————>	————>			
3.6.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)	P————>	————>			
3.6.5. Tuulenihe startimisel/maandumisel	P	X		Üksnes FFS	
3.6.6. Salongi imiteeritud rõhukaotus/imiteeritud avariilaskumine	P————>	————>			
3.6.7. Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P————>	————>			
3.6.8. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P————>	————>			
3.6.9. ACAS-juhtum	OTD P————>	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üksnes FFS	
3.7. Häireolukorra lahendamise koolitus	P	X			
3.7.1. Väljatulek varisemisjuhtumitest: — stardikonfiguratsioonis; — puhtas konfiguratsioonis väikesel kõrgusel; — puhtas konfiguratsioonis maksimaalse käitamiskõrguse lähedal ning — maandumiskonfiguratsioonis	Ainult treeningharjutuseks kvalifitseeritud FFS	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit			
3.7.2. Järgmised häireolukorra harjutused: — väljatoomine nina üleval asendist erinevate kaldenurkade juures ning — väljatoomine nina all asendist erinevate kaldenurkade juures	P Ainult treeningharjutuseks kvalifitseeritud FFS	X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üksnes FFS	

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
3.8.	Instrumentaallennu protseduurid					
3.8.1.*	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P————>	————>		M	
3.8.2.*	Protseduurid ootetsoonis	P————>	————>			
3.8.3.*	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab					

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 lennukäsiraamatu sellise piirangu korral valida punkti 3.8.3.1 puhul ILS).

3.8.3.1 *	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	P————>	————>		M (üksnes lennueksamil)	
3.8.3.2.	*käsitsijuhtimine direktorsüsteemiga	P————>	————>			
3.8.3.3.	*autopiloodiga	P————>	————>			
3.8.3.4.	* Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenemise 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 kordusringile minekut sarnaselt mitte-täppislähenemisprotseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.8.4. Kordusringile minekut alustatakse, kui on jõutud avaldatud kõrguseni merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH/A), kuid mitte madalamal minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDH/A), mis on 500 jalga raja läve kohal. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad kui transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket vastavalt punktile 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5.	*Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenemise ajal vahemikus kuni neli NM pärast kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel	P————>	————>		M	

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID	PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse imiteeritud mootoririkkega lähenemist ja kordusringile minekut sarnaselt mitte-täppislähenemisprotseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.8.4. Kordusringile minekut alustatakse, kui on jõutud avaldatud kõrguseni merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH/A), kuid mitte madalamal minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDH/A), mis on 500 jalga raja läve kohal. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad kui transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket vastavalt punktile 3.8.3.4.					
3.8.4.* 2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDH/A)	P*—>	——>		M	
3.8.5. Ringilt lähenemine järgmistel tingimustel: a)* lähenemine asjaomasel lennuväljal lubatud minimaalse ringilt lähenemise kõrguseni vastavate kohalike instrumentaallähenemise vahendite abil imiteeritud instrumentaallennu tingimustes, millele järgneb: b) ringilt lähenemine punktis a toodud lennuvälja lõplaskumissirge keskjoonest vähemalt 90° võrra erinevale maandumisrajale minimaalsel ringilt lähenemise kõrgusel. <i>Märkus.</i> Kui punktid a ja b ei ole lennujuhtimisega seotud põhjustel võimalikud, võib sooritada visuaalringi imiteeritud halva nähtavuse tingimustes.	P*—>	——>			
3.8.6. Visuaalne lähenemine	P——>	——>			
4. OSA					
4. Katkestatud lähenemise protseduurid					
4.1. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoriga* 3D-lennul otsusekõrgusele jõudmisel	P*—>	——>			
4.2. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoriga* instrumentaallähenemise eri etappides	P*—>	——>			
4.3. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	P*—>	——>			
4.4.* Käsitsi kordusringile minek imiteeritud kriitilise mootoririkkega pärast instrumentaallähenemise otsusekõrguse (DH, MDH või MAP) saavutamist	P*——>	——>		M	

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
4.5.	Katkestatud maandumine kõikide töötavate mootoritega: — erinevatelt kõrgustelt allpool otsustuskõrgust/minimaalset laskumiskõrgust; — pärast raja puudutamist (katkestatud lähemine) Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse katkestatud maandumist kõikide töötavate mootoritega allpool minimaalset suhtelist laskumiskõrgust (MDH/A) või pärast raja puudutamist.	P————>	————>			
5. OSA						
5.	Maandumised	P				
5.1.	Maandumine tavatingimustes* visuaalsete orientiiride abil otsusekõrguse saavutades pärast instrumentaallähenedist					
5.2.	Maandumine imiteeritud stabilisaatoririkkega mis tahes tasakaalustamata asendis	P————>	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üksnes FFS	
5.3.	Maandumised külgtuulega (õhusõidukil, kui võimalik)	P————>	————>			
5.4.	Lähemisskeemi järgimine ja maandumine väljalaskmata või osaliselt väljalastud esi- ja tagatibadega	P————>	————>			
5.5.	Maandumine imiteeritud kriitilise mootoririkkega	P————>	————>		M	
5.6.	Maandumine kahe mittetöötava mootoriga: — kolme mootoriga lennukitel: keskmise ja ühe külgmise mootori rike, nii palju kui võimalik vastavalt lennukäsiraamatule ning — nelja mootoriga lennukitel: kahe ühel poolel asuva mootori rike	P	X		M Üksnes FFS (üksnes lennueksamil)	

Üldised märkused

Erinõuded tüübipädevuse laiendamiseks instrumentaallähenedistele madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m), st II/III kategooria lennutegevusele.

6. OSA

Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenedisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)

MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID	PRAKTIINE ÕPE			LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A
Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemiste sooritamiseks peab kogu lennuki aparaat olema sertifitseeritud instrumentaallähenemisteks alla otsusekõrgust 200 jalga (60 m).					
6.1.* Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)	P*—>	—>X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit			M*
6.2.* II/III kategooria lähenemine: laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (ülesannete jagamine, korraldustel tehtavad protseduurid, vastastikune järelevalve, teabevahetus ja toetus)	P—>	—>			M
6.3.* Kordusringile minek: pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava nähtavuse korral rajal (RVR), tuulenihega, lennuki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemiskiirangute ületamise korral, ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud riketega	P—>	—>			M*
6.4.* Maandumine/maandumised: visuaalorientiiride abil peale instrumentaallähenemisel otsusekõrguse saavutamist. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaatmaandumine.	P—>	—>			M

MÄRKUS. II/III kategooria lennutegevus peab toimuma kooskõlas kehtivate lennutegevusnõuetega.

7. Klassipädevused – vesilend

Mitme mootoriga vesilennuki klassipädevuse pikendamiseks tuleb läbida 6. osa üksnes visuaallennureeglite kohaselt, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavad kümme arvestuslikku marsruutlendu.

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	KLASSIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOS- KUSE TASEMEKONTROLL
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid kooli- tuse läbimise kohta	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami läbimise kohta
1. OSA		
1. Väljumine		
1.1. Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentatsioon; — mass ja tsentreering, — ilmaga tutvumine ning — NOTAM. 		
1.2. Käivituseelsed kontrollid Välised/sisemised		
1.3. Mootori käivitamine ja seiskamine Tavalised tõrked		
1.4. Ruleerimine		
1.5. Redaanil ruleerimine		
1.6. Kinnitumine: Rannale Sadamasillale Poile		
1.7. Väljalülitatud mootoriga liikumine		
1.8. Väljumiseelsed kontrollid: Mootori töö kontroll (vajaduse korral)		
1.9. Stardiprotseduurid: <ul style="list-style-type: none"> — normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagati- bade asendiga ning — külgtuulega (kui tingimused võimaldavad). 		
1.10. Tõus: <ul style="list-style-type: none"> — pöörangud kursile; — üleminek horisontaallennule. 		
1.11. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
2. OSA		
2. Tegevus lennul (VFR)		
2.1. Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, seal- hulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirusel tagatiiba- dega ja ilma (sealhulgas lähenemine minimaalsele ju- hitavuse kiirusele (V_{MCA}), kui võimalik)		
2.2. Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)		

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	KLASSIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOS- KUSE TASEMEKONTROLL
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid kooli- tuse läbimise kohta	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami läbimise kohta
2.3. Varisemised ja nendest väljatulek: i) varisemine sileda tiivaga; ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes lasku- misel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemis- võimsusega; iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja -võimsusega ning iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes, stardiasendis tagatiivadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil).		
2.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
3. OSA		
3. VFR-protseduurid marsruudil		
3.1. Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine		
3.2. Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine		
3.3. Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaaja (ETA) korrigeerimine		
3.4. Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)		
3.5. Lennu jälgimine (lennupäeviku täitmine, tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)		
3.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
4. OSA		
4. Saabumised ja maandumised		
4.1. Protseduurid lennuväljale saabumisel (üksnes amfiibõhusõidukitel)		
4.2. Maandumine normaaltingimustes		
4.3. Maandumine tagatiibu kasutamata		
4.4. Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)		
4.5. Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul kõrguselt kuni 2 000 jalga veepinnast (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		
4.6. Miinimumkõrguselt kordusringile minek		

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	KLASSIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/LENNUOS- KUSE TASEMEKONTROLL
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid kooli- tuse läbimise kohta	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami läbimise kohta
4.7. Maandumine lainetuseta vette Maandumine lainetavasse vette		
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
5. OSA		
5. Protseduurid ebatavalises ja hädaolukorras (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)		
5.1. Katkestatud start sobival kiirusel		
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)		
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)		
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal ning ii) asjakohaste süsteemide rikked.		
5.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
6. OSA		
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga.)		
6.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) ja II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))		
6.2. Mootori seiskamine ja taaskäivitamine (üksnes mitme mootoriga lennukite lennueksamil)		
6.3. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek		
6.4. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatu- misega maandumine		
6.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		

C. Kopterite erinõuded

1. Tüübipädevuste ja liinipiloodiloo lennueksamil või lennuoskuse tasemekontrollis peavad taotlejad sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–4. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peavad taotlejad kogu eksami või kontrolli kordama. Kui taotlejate sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennueksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.
2. Instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontrolli puhul peavad taotlejad sooritama lennuoskuse tasemekontrolli 5. osa. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui kolmes punktis, peavad taotlejad kordama kogu 5. osa. Kui taotlejate sooritus ebaõnnestub kuni kolmes punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Korduseksami või korduskontrolli punktide ebaõnnestumise või eelnevalt õnnestunud 5. osa punktide ebaõnnestumise korral peavad taotlejad kordama kogu kontrolli.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

3. Taotlejad peavad tõendama oskust:
 - a) piloteerida kopterit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg kopteri selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.
4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava kopteri juhitavus- ja lennuomadustele.
 - 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°
----------------------------------	------

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	± 5°
imiteeritud mootoririkkega	± 10°

Kiirus	
kõikide mootorite töötades	± 5 sõlme
imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme/– 5 sõlme
b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul	
Kõrgus	
Üldjuhul	± 100 jalga
Kurss	
Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°
Kiirus	
Üldjuhul	± 10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme/– 5 sõlme
Pinnatriiv	
pinnaefektiga rippumisel	± 3 jalga
Maandumine	± 2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

ÜLDIST

5. Sümbolite tähendused:

P = läbitud ühepiloodikopterite tüübipädevuse väljaandmiseks nõutav kapteni- või teise piloodi koolitus ning mitmepiloodikopterite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutav piloteeriva piloodi või jälgiva piloodi koolitus.

6. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

H = kopter

7. Tärniga (*) märgitud punktide puhul tuleb lennata reaalse või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist.

8. Instrumentaallennu protseduurid (5. osa) tuleb läbida üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist. Selleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3).

9. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ näitab, et harjutus on kohustuslik.

10. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), kui see moodustab osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

- lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt VI lisa (ARA-osa) ja VII lisa (ORA-osa) asjakohastele nõuetele;
- instruktoriga ja kontrollpiloodi kvalifikatsioon;
- kursusel lennutreeningseadmega (FSTD) antava õppe maht;
- koolitusel osalevate pilootide kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste tüüpidega ning
- pärast uue tüübipädevuse väljaandmist kogutud instruktoriga lennukogemuse maht.

MITMEPILOODIKOPTERID

11. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse ja kopteri liinipiloodiloo väljaandmiseks nõutava lennuksami taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

12. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID		PRAKTILINE ÕPE			LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
		FSTD	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrollitud: FSTD või H	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbi- mise kohta
1. OSA — Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid						
1.1.	Kopteri väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohtad ja ülevaatus eesmärk		P		M (kopteril sooritamise puhul)	
1.2.	Kabiini kontroll	P	—>		M	
1.3.	Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P	—>		M	
1.4.	Ruleerimine/õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktoriga juhistele	P	—>		M	
1.5.	Stardieelsed protseduurid ja kontrollid	P	—>		M	
2. OSA — Lennumanöövrid ja -protseduurid						
2.1.	Stardid (erinevad profiilid)	P	—>		M	
2.2.	Stardid ja maandumised kallakule/kallakult või külgtuulega	P	—>			
2.3.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)	P	—>			
2.4.	Start imiteeritud mootoririkkega vahetult enne stardi otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist	P	—>		M	
2.4.1.	Start imiteeritud mootoririkkega vahetult pärast stardi otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist	P	—>		M	
2.5.	Tõusu- ja laskumispöörangud määratud kurssidele	P	—>		M	
2.5.1.	30° kallakuga pöörangud 180°–360° vasakule ja paremale üksnes mõõteriistade näitude järgi	P	—>		M	
2.6.	Autorotatsiooniga laskumine	P	—>		M	
2.6.1.	Autorotatsiooniga maandumine (ühe mootoriga kopterid) või võimsuse taastamine (mitme mootoriga kopterid)	P	—>		M	
2.7.	Maandumised (erinevad profiilid)	P	—>		M	
2.7.1.	Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)	P	—>		M	
2.7.2.	Maandumine pärast imiteeritud mootoririket pärast maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)	P	—>		M	

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE			LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid	FSTD	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrollitud: FSTD või H	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbi- mise kohta
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades					
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades:				M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>			
3.2. Konditsioneerimiseadmed (küte/ventilatsioon)	P	—>			
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>			
3.4. Kütusesüsteem	P	—>			
3.5. Elektrisüsteem	P	—>			
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>			
3.7. Juhiste ja trimmerite süsteem	P	—>			
3.8. Jäätumisvastane ja jääemaldussüsteem	P	—>			
3.9. Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>			
3.10. Stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>			
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder	P	—>			
3.12. Piirkondlik navigatsioonisüsteem	P	—>			
3.13. Telikusüsteem	P	—>			
3.14. Abijõuseade	P	—>			
3.15. Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	P	—>			
4. OSA — Eri- ja hädaolukordade protseduurid					
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid				M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tulekahju korral (sealhulgas evakueerimine, kui on kohaldatav)	P	—>			
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>			
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel	P	—>			
4.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)	P	—>			

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID		PRAKTILINE ÕPE			LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrollitud: FSTD või H	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbi- mise kohta
4.5.	Sabatiiviku juhtimisriike (vastavalt vajadusele)	P	—>			
4.5.1.	Sabatiiviku kaotus (vastavalt vajadusele)	P	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada kopterit			
4.6.	Meeskonnaliikme tegevusvõimetus – üksnes mit- mepiloodikopterite puhul	P	—>			
4.7.	Jõuülekande tõrked	P	—>			
4.8.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt kon- kreetssele lennukäsiraamatule	P	—>			
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)						
5.1.	Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*			
5.1.1.	Imiteeritud mootoririke väljumisel	P*	—>*		M*	
5.2.	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*		M*	
5.3.	Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*			
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*	
5.4.3.	Töötava autopiloodiga	P*	—>*			
5.4.4.	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririke tuleb imiteerida lõpplähenemise 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 (MDH/A)	P*	—>*		M*	

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID		PRAKTILINE ÕPE			LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		FSTD	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrollitud: FSTD või H	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbi- mise kohta
5.6.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel	P*	—>*			
5.6.1.	Muud katkestatud lähenemise protseduurid	P*	—>*			
5.6.2.	Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel	P*	—>*		M*	
5.7.	Autorotatsioon instrumentaallennuilmata tingimustes koos võimsuse taastamisega	P*	—>*		M*	
5.8.	Ebaharilikest asenditest väljatulek	P*	—>*		M*	
6. OSA — Lisaseadmete kasutamine						
6.	Lisaseadmete kasutamine	P	—>			

D. Vertikaalstardiga õhusõidukite erinõuded

1. Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuste lennuksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides peavad taotlejad sooritama lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui see on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peavad taotlejad kogu eksamit või kontrolli kordama. Kui taotlejate sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kordama kogu eksamit või kontrolli. Lennuksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

2. Taotlejad peavad tõendama oskust:
 - a) piloteerida vertikaalstardiga õhusõidukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada igal ajal piisav kontroll vertikaalstardiga õhusõiduki üle, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.
3. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava vertikaalstardiga õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele.

a) Piirhälbed instrumentaallennureglite puhul

Kõrgus

Üldjuhul ± 100 jalga

Otsusekõrgusel kordusringile minekul + 50 jalga/– 0 jalga

Minimaalne suhteline laskumiskõrgus + 50 jalga/– 0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

Raadionavigatsiooniseadmete abil ± 5°

Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad
Kurss	
Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°
Kiirus	
Üldjuhul	± 10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme/- 5 sõlme
b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul	
Kõrgus	
Üldjuhul	± 100 jalga
Kurss	
Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°
Kiirus	
Üldjuhul	± 10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+ 10 sõlme/- 5 sõlme
Pinnatriiv	
pinnaefektiga rippumisel	± 3 jalga
Maandumine	± 2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>).

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

PL = vertikaalstartiga õhusõiduk

a) Vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

b) Vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. ja/või 7. osa, kui need on kohaldatavad.

c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ näitab, et harjutus on kohustuslik.

8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt VI lisa (ARA-osa) ja VII lisa (ORA-osa) asjakohastele nõuetele ning

b) instruktori kvalifikatsioon.

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
1. OSA — Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid								
1.1.	Vertikaalstartiga õhusõiduki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatus eesmärk				P			
1.2.	Kabiini kontroll	P	—>	—>	—>			
1.3.	Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Ruleerimine vastavalt lennujuhtimise või instruktori juhistele		P	—>	—>			
1.5.	Stardieelsed protseduurid ja kontrollid, sh võimsuse kontroll	P	—>	—>	—>		M	
2. OSA — Lennumanöövrid ja -protseduurid								
2.1.	Normaalsed visuaallennu startiprofiilid Käitamine lennurajal: lühiraja- ja vertikaalstart ja -maandumine (STOL/VTOL), sealhulgas külgtuulega Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvad kopteriväljakud Kopteriväljakud maapinnal		P	—>	—>		M	
2.2.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)		P	—>				
2.3.1.	Katkestatud start: — lennurajal; — ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul ning — maapinnal.		P	—>			M	
2.3.2.	Start imiteeritud mootoririkkega pärast otsusepunkti: lennurajal; ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul ning maapinnal.		P	—>			M	
2.4.	Autorotatsiooniga laskumine maapinnale kopterirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>			M FFS üksnes	
2.4.1.	Autorotatsiooniga laskumine lennukirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)		P	—>			M FFS üksnes	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
2.5.	Normaalsed visuaallennu maandumisprofiilid; käitamine lennurajal: lühiraja- ja vertikaalstart ja -maandumine (STOL/VTOL) Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvad kopteriväljakud Kopteriväljakud maapinnal		P	—>	—>		M	
2.5.1.	Maandumine imiteeritud mootoririkkega pärast otsusepunkti: — lennurajal; — ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul ning — maapinnal.							
2.6.	Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne otsusepunkti		P	—>			M	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades								
3.	Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel (FSTD)):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1.	Mootor	P	—>	—>				
3.2.	Hermetiseerimis- ja konditsioneerimis-seadmed (küte, ventilatsioon)	P	—>	—>				
3.3.	Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>				
3.4.	Kütusesüsteem	P	—>	—>				
3.5.	Elektrisüsteem	P	—>	—>				
3.6.	Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>				
3.7.	Juhiste ja trimmerite süsteem	P	—>	—>				
3.8.	Jäätumisvastane/jäaeemaldussüsteem, tuuleklaasisoojendus (kui on olemas)	P	—>	—>				
3.9.	Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>	—>				
3.10.	Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>				
3.11.	Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder, maapinna läheduse hoiatussüsteem (kui on olemas)	P	—>	—>				

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
3.12.	Telikusüsteem	P	————>	————>				
3.13.	Abijõuseade	P	————>	————>				
3.14.	Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	P	————>	————>				
3.15.	Tagatiivasüsteem	P	————>	————>				
4. OSA — Eri- ja hädaolukordade protseduurid								
4.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel)						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1.	Tegutsemine tulekahju korral, mootori, abijõuseadme, lastiruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui see on kohaldatav	P	————>	————>				
4.2.	Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	————>	————>				
4.3.	Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit), sealhulgas mootoririkke korral üleminek kopterirežiimilt lennukirežiimile ja vastupidi	P	————>	————>			FFS üksnes	
4.4.	Kütuse väljalaskmine (imiteeritud, kui on kohaldatav)	P	————>	————>				
4.5.	Tuulenihe startimisel ja maandumisel (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)			P			FFS üksnes	
4.6.	Salongi imiteeritud rõhukaotus/imiteeritud avariilaskumine (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	————>	————>			FFS üksnes	
4.7.	ACAS-juhtum (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	————>	————>			FFS üksnes	
4.8.	Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P	————>	————>				
4.9.	Jõuülekanne tõrked	P	————>	————>			FFS üksnes	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
4.10.	Väljatulek täielikus varingust (mootoriga või ilma) või olukorrast, kus varisemise hoiatusseade on käivitunud tõusul, reislennu ja lähenemise konfiguratsioonis (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>			FFS üksnes	
4.11.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>				
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennu ilma tingimustes sooritamiseks)								
5.1.	Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Imiteeritud mootoririke väljumisel pärast otsusepunkti	P*	—>*	—>*			M*	
5.2.	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*	—>*			M*	
5.3.	Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*	—>*				
5.4.	Täppslähenemine kuni otsusekõrguse- ni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	P*	—>*	—>*			M* (üksnes lennuek- samil).	
5.4.2.	Käsitsijuhtimine, koos direktorsüsteemiga	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Autopiloodiga	P*	—>*	—>*				
5.4.4.	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	P*	—>*	—>*			M*	
5.5.	Mittetäppslähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguse (MDA/H)	P*	—>*	—>*			M*	
5.6.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel	P*	—>*	—>*				

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
5.6.1.	Muud katkestatud lähenemise protseduurid	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel	P*					M*	
5.7.	Instrumentaallennuilmaga tingimustes autorotatsiooniga võimsuse taastamisega laskumine maapinnale üksnes kopterirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P*	—>*	—>*			M* Üksnes FFS	
5.8.	Ebaharilikest asenditest väljatulek (sooritatavus oleneb lennu täisimiteatori (FFS) kvaliteedist)	P*	—>*	—>*			M*	

6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)

6.	Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria). Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse vertikaalstardiga õhusõiduki tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							
6.1.	Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	
6.2.	ILS-lähenemised: laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (SOP).		P	—>	—>		M*	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS PL	Kontrollpi- loodi init- siaalid eksami läbimise kohta
6.3.	Kordusringile minek pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sis- aldama ka kordusringile minekut (imi- teeritud) ebapiisava rajanähtavuse (RVR) korral, tuulenihega, õhusõiduki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemispii- rangute ületamise korral, ning maapeal- sete/pardaseadmete rikke tõttu enne ot- susekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud rike- tega		P	—>	—>		M*	
6.4.	Maandumine/maandumised visuaalorientiiride abil peale instrumen- taallähenemisel otsusekõrguse saavuta- mist. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada auto- maatmaandumine.		P	—>			M*	
7. OSA – Lisaseadmed								
7.	Lisaseadmete kasutamine		P	—>	—>			

E. Õhulaevade erinõuded

1. Õhulaeva tüübipädevuse lennueksamil või lennuoskuse tasemekontrollides peavad taotlejad sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peavad taotlejad kogu eksamit või kontrolli kordama. Kui taotlejate sooritused ebaõnnestuvad kuni viies punktis, sooritavad nad ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kordama kogu eksamit või kontrolli. Lennueksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

2. Taotlejad peavad tõendama oskust:
 - a) piloteerida õhulaeva selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg õhulaeva selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.

3. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhulaeva juhitavus- ja lennuomadustele.

a) **Piirhälbed instrumentaallennureeglite puhul:**

Kõrgus	
Üldjuhul	± 100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+ 50 jalga/- 0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+ 50 jalga/- 0 jalga
Teekonnajoonel püsimine	
Raadionavigatsiooniseadmete abil	± 5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad
Kurss	
Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus	
Üldjuhul	± 100 jalga
Kurss	
Lend normaaltingimustes	± 5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	± 10°

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>).

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

As = õhulaev

- a) Õhulaevade tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

- b) Õhulaevade tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

- c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ näitab, et harjutus on kohustuslik.

8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid (FSTD), kui need moodustavad osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

- a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt VI lisa (ARA-osa) ja VII lisa (ORA-osa) asjakohastele nõuetele ning

b) instruktori kvalifikatsioon.

ÕHULA EVADE KATEGOORIA		PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		OTD	FTD	FFS	As	Instruk- tori in- itsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud:	Kontrollpi- loodi in- itsiaalid eksami läbimise kohta
							FFS As	
1. OSA — Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid								
1.1.	Lennueelne ülevaatus				P			
1.2.	Kabiini kontroll	P	—>	—>	—>			
1.3.	Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine		P	—>	—>		M	
1.4.	Mastist eraldumine ja maapinnal manööverdamine			P	—>		M	
1.5.	Stardieelsed protseduurid ja kontrollid	P	—>	—>	—>		M	
2. OSA — Lennumanöövrid ja -protseduurid								
2.1.	Normaalne visuaallennu stardiprofiil			P	—>		M	
2.2.	Start imiteeritud mootoririkkega			P	—>		M	
2.3.	Start raskusega > 0 (Raske start)			P	—>			
2.4.	Start raskusega < 0 (Kerge start)			P	—>			
2.5.	Tavapärane tõusuprotseduur			P	—>			
2.6.	Tõus rõhkkõrgusele			P	—>			
2.7.	Rõhkkõrguse tuvastamine			P	—>			
2.8.	Lend rõhkkõrgusel või selle lähedal			P	—>		M	
2.9.	Normaalne laskumine ja lähenemine			P	—>			
2.10.	Normaalne visuaallennu maandumisprofiil			P	—>		M	
2.11.	Maandumine raskusega > 0 (Raske maandumine)			P	—>		M	
2.12.	Maandumine raskusega < 0 (Kerge maandumine)			P	—>		M	
	Tahtlikult tühjaks jäetud							
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades								
3.	Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel (FSTD)):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti

ÕHULA EVADE KATEGOORIA		PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
		Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	As	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud:
FFS As								
3.1.	Mootor	P	—>	—>	—>			
3.2.	Kesta rõhusüsteem	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>	—>			
3.4.	Kütusesüsteem	P	—>	—>	—>			
3.5.	Elektrisüsteem	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>	—>			
3.7.	Juhiste ja trimmerite süsteem	P	—>	—>	—>			
3.8.	Ballonetisüsteem	P	—>	—>	—>			
3.9.	Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>	—>	—>			
3.10.	Stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>	—>			
3.11.	Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder, maapinna läheduse hoiatussüsteem (kui on olemas)	P	—>	—>	—>			
3.12.	Telikusüsteem	P	—>	—>	—>			
3.13.	Abijõuseade	P	—>	—>	—>			
3.14.	Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	P	—>	—>	—>			
	Tahtlikult tühjaks jäetud							
4. OSA — Eri- ja hädaolukordade protseduurid								
4.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel)						M	Valida sellest osast vähemalt kolm punkti
4.1.	Tegutsemine tulekahju korral, mootori, abijõuseadme, lastiruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui see on kohaldatav	P	—>	—>	—>			
4.2.	Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>	—>	—>			
4.3.	Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine Erinevatel lennuetappidel, sealhulgas mitme mootori rikked	P	—>	—>	—>			

ÕHULA EVADE KATEGORIA		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL		
		OTD	FTD	FFS	As	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrollitud: FFS As	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid								
4.4.	Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P	—>	—>	—>			
4.5.	Jõuülekande/reduktori tõrked	P	—>	—>	—>		Üksnes FFS	
4.6.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>	—>			
5. OSA — Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)								
5.1.	Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Imiteeritud mootoririke väljumisel	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2.	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3.	Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.	Täppislähenemine kuni otsusekõrguse- ni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	P*	—>*	—>*	—>*		M* (üksnes lennueks- amil)	
5.4.2.	Käsitsijuhtimine, koos direktorsüsteemiga	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Autopiloodiga	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Mittetäppislähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Muud katkestatud lähenemise protseduurid	P*	—>*	—>*	—>*			

ÕHULA EVADE KATEGOORIA		PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
		OTD	FTD	FFS	As	Instruk- tori in- itsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud:	Kontrollpi- loodi in- itsiaalid eksami läbimise kohta
FFS As								
5.6.2.	Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saatamisel	P*					M*	
5.7.	Ebaharilikest asenditest väljatulek (sõltub lennu täisimitaatori (FFS) kvaliteedist)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)								
6.	Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria). Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse õhulaeva tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							
6.1.	Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	
6.2.	ILS-lähenemised: laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (SOP).		P	—>			M*	
6.3.	Kordusringile minek Pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemise otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava rajanähtavuse (RVR) korral, tuulenihkega, õhusõiduki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemiskiirangute ületamise korral, ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud riketega		P	—>			M*	

ÕHULA EVADE KATEGOORIA		PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
		Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	As	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Kontrol- litud: FFS As
6.4.	Maandumine/maandumised visuaalorientiiride abil peale instrumetaallähenemisel otsusekõrguse saavutamist. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada auto- maatmaandumine.			P	—>			M*
7. OSA — Lisaseadmed								
7.	Lisaseadmete kasutamine		P	—>“				