

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2016/539

2016 m. balandžio 6 d.

kuriuo dėl pilotų mokymo, egzaminavimo ir periodinio tikrinimo reikalavimų, susijusių su nustatyty charakteristikų navigacija, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ⁽¹⁾, ypač į jo 7 straipsnio 6 dalį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1178/2011 ⁽²⁾ nustatytos tam tikrais orlaiviais skraidantiems pilotams ir su jų pilotų mokymu, egzaminavimu ir tikrinimu susijusiems imituojamo skrydžio treniruokliams, asmenims ir organizacijoms taikomos sąlygos;
- (2) į tą reglamentą būtina įrašyti papildomus reikalavimus dėl pilotų mokymo, egzaminavimo ir periodinio tikrinimo, taikytinus pilotams, kurie skraido pagal nustatyty charakteristikų navigacijos (angl. PBN, *performance-based navigation*) procedūras, todėl jų turima skrydžio pagal prietaisus kvalifikacija (angl. IR, *instrument rating*) turi būti papildyta PBN teisių patvirtinimu. Dėl PBN patvirtinimo kompetentingai institucijai neturėtų tekti papildomos administracinės naštos;
- (3) turėtų būti laikoma, kad IR kvalifikaciją turintys pilotai, kurie pagal taikomus nacionalinės teisės ar kitokius reikalavimus įgijo su PBN skrydžiais susijusių teorinių žinių ir praktinių įgūdžių iki šio reglamento taikymo pradžios, papildomus reikalavimus įvykdė, jeigu jie kompetentingai institucijai gali deramai įrodyti, kad taip įgytos jų žinios ir įgūdžiai yra lygiaverčiai žinioms ir įgūdžiams, kurie įgyjami baigus šiame reglamente numatytus kursus ir mokymą. Kompetentingų institucijų sprendimai dėl tokių žinių ir įgūdžių lygiavertiškumo turėtų būti grindžiami objektyvia informacija ir kriterijais;
- (4) ne visi pilotai (ypač bendrosios aviacijos sektoriaus) skraido pagal PBN procedūras, nes, pavyzdžiui, jų orlaiviuose arba vietos aerodrome gali būti neįrengta toms procedūroms reikalinga sertifikuota įranga. Todėl kol kas tokiems pilotams su PBN susijęs papildomas mokymas ir patikrinimai gali būti nereikalingi. Atsižvelgiant į PBN įrangos naudojimo ir procedūrų taikymo visoje Sąjungoje mastą, šiame reglamente turėtų būti numatytas pagrįstas laikotarpis, kuriam pasibaigus minėtiems pilotams bus pradėti taikyti papildomi su PBN susijusio pilotų mokymo, egzaminavimo ir periodinio tikrinimo reikalavimai;

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 13, p. 1.

⁽²⁾ 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

- (5) laikotarpis, kuriuo valstybės narės gali nuspręsti Reglamento (EB) Nr. 1178/2011 nuostatų savo teritorijoje netaikyti trečiosios šalies išduotą licenciją ir susijusį sveikatos pažymėjimą turintiems pilotams, vykdančiams nekomercinius skrydžius tam tikrais orlaiviais, turėtų būti pratęstas, nes Sąjunga su tam tikromis trečiosiomis šalimis šiuo metu derasi, kad būtų sudarytos palankesnės tokių licencijų ir sveikatos pažymėjimų keitimo sąlygos. Turėtų būti aiškiai nustatyta, kad tais atvejais, kai valstybė narė priima arba yra priėmusi tokį sprendimą, ji tą sprendimą turėtų tinkamai paskelbti, kad visi suinteresuotieji subjektai galėtų su tuo sprendimu susipažinti ir būtų užtikrinta atitiktis skaidrumo ir teisinio tikrumo reikalavimams;
- (6) į Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011 taip pat turėtų būti įtraukti papildomi reikalavimai dėl lakūnų bandytojų teisių, kad šie pilotai tam tikrus skrydžius orlaiviu galėtų vykdyti neturėdami atitinkamos klasės ar tipo kvalifikacijos;
- (7) Reglamente (ES) Nr. 1178/2011 numatyta, kad daugianarės įgulos piloto licencijai (angl. MPL, *multi-pilot licence*) gauti skirtą mokymą turi organizuoti tik patvirtinta mokymo organizacija, priklausanti oro transporto operatoriui. Be to, tame reglamente numatyta, kad MPL turėtojas gali naudotis MPL teisėmis tik jei yra baigęs to paties operatoriaus rengiamą keitimo kursą. Pasitaiko atvejų, kai dėl operatoriaus kaltės kai kurie MPL turėtojai negali baigti to operatoriaus organizuojamo keitimo kurso ir todėl negali dirbti nei tam, nei kitam operatoriui. Apribojimas naudotis MPL teisėmis kitur lemia tai, kad tie MPL turėtojai atsiduria nepalankioje padėtyje, nors tai nėra pagrįsta saugos priežastimis. Operatorių pakeitę pilotai privalo baigti naujo operatoriaus organizuojamą keitimo kursą, nors ir yra baigę ankstesnio operatoriaus organizuotą keitimo kursą. Be to, operatoriaus organizuojamas keitimo kursas turi būti toks, kad jame būtų deramai atsižvelgta į pilotų, kurie ateina dirbti tam operatoriui, patirtį. Todėl tą apribojimą būtina panaikinti. Tokiu būdu MPL reikalavimai bus taip pat suderinti su ICAO standartais;
- (8) todėl Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (9) šiame reglamente numatytos priemonės yra pagrįstos nuomone ⁽¹⁾, kurią Europos aviacijos saugos agentūra pateikė pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį;
- (10) šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 iš dalies keičiamas taip:

1. Įterpiamas 4a straipsnis:

„4a straipsnis

Su nustatytų charakteristikų navigacija susijusios skrydžio pagal prietaisus kvalifikacijos teisės

1. Pilotai gali skraidyti pagal nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) procedūras tik jei jiems suteiktos PBN teisės, kurių patvirtinimu papildoma jų skrydžio pagal prietaisus kvalifikacija (IR).
2. Pilotui PBN teisės suteikiamos, jei jis įvykdo visus šiuos reikalavimus:
 - a) pilotas yra sėkmingai baigęs PBN žinias apimančią teorijos kursą pagal I priedo (FCL dalies) FCL.615 dalį;
 - b) pilotas yra sėkmingai baigęs PBN skrydžio mokymą pagal I priedo (FCL dalies) FCL.615 dalį;
 - c) pilotas pagal I priedo (FCL dalies) 7 priedėlį yra sėkmingai išlaikęs įgūdžių patikrinimo egzaminą arba pagal I priedo (FCL dalies) 9 priedėlį yra sėkmingai išlaikęs įgūdžių patikrinimo egzaminą arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminą.

⁽¹⁾ 2015 m. kovo 31 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 03/2015 dėl Komisijos reglamento dėl patvirtinimo vykdyti nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) skrydžius kriterijų persvarstymo.

3. Laikoma, kad 2 dalies a ir b punktų reikalavimai įvykdyti, jei, kompetentingos institucijos manymu, kompetencija, įgyta baigus mokymą arba įgijus su PBN skrydžiais susijusių žinių, yra lygiavertė kompetencijai, įgytai baigus 2 dalies a ir b punktuose nurodytus kursus, ir pilotas tokią kompetenciją egzaminuotojui įrodo per 2 dalies c punkte nurodytą kvalifikacijos patikrinimo egzaminą arba įgūdžių patikrinimo egzaminą.

4. Išlaikius 2 dalies c punkte nurodytą įgūdžių patikrinimo egzaminą arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminą informacija apie sėkmingai įrodytą PBN kompetenciją įrašoma į piloto skraidymų knygele arba lygiavertį dokumentą ir patvirtinama egzaminuotojo, kuris atliko įgūdžių patikrinimo egzaminą arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminą, parašu.

5. IR kvalifikaciją turintys pilotai, neturintys PBN teisių, gali skraidyti tik tokiais maršrutais ir vykdyti tik tokias artėjimo tūpti operacijas, kurioms nereikia PBN teisių, ir iki 2020 m. rugpjūčio 25 d. nereikalaujama, kad prieš atnaujindami savo IR kvalifikaciją jie būtų išklause su PBN susijusius mokymo dalykus; po tos datos PBN teises turėti bus reikalaujama prieš suteikiant kiekvieną IR kvalifikaciją.“

2. 10a straipsnis papildomas 5 dalimi:

„5. Pilotų mokymo organizacijos užtikrina, kad su PBN teisėmis susijęs mokymas, atitinkantis I priedo (FCL dalies) reikalavimus, į jų siūlomus IR mokymo kursus būtų įtrauktas ne vėliau kaip 2020 m. rugpjūčio 25 d.“

3. 12 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nukrypdamos nuo šio straipsnio 1 dalies, valstybės narės gali nuspręsti iki 2017 m. balandžio 8 d. netaikyti šio reglamento nuostatų trečiosios šalies išduotą licenciją ir susijusį sveikatos pažymėjimą turintiems pilotams, vykdančioms nekomercinius skrydžius Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalies b arba c punktuose nurodytais orlaiviais. Valstybės narės užtikrina tų sprendimų prieinamumą visuomenei.“

4. I ir VII priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

Jis taikomas nuo 2016 m. balandžio 8 d.

Tačiau 1 straipsnio 1, 2 ir 4 punktai taikomi nuo 2018 m. rugpjūčio 25 d., išskyrus priedo 1 punkto g papunktį – jis taikomas nuo 2016 m. balandžio 8 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2016 m. balandžio 6 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I ir VII priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) FCL.010 dalyje įterpiamos šių terminų apibrėžtys:

„kampinis artėjimas tūpti – artėjimas tūpti pagal prietaisus, kai didžiausia leidžiama paklaida arba nuokrypis nuo suplanuoto maršruto išreiškiami kurso nuokrypio rodytuvo (CDI) ar lygiaverčio pilotų kabinos rodytuvo rodyklių nuokrypiu;

ilginis artėjimas tūpti – artėjimas tūpti pagal prietaisus, kai didžiausia leidžiama paklaida arba šoninis nuokrypis nuo suplanuoto maršruto išreiškiami ilgio vienetais, pvz., jūrmylėmis;

LNAV – šoninė navigacija;

LPV – radijo švyturio veikimas su vertikaliaisiais orientyrais;

nustatytų charakteristikų navigacija (PBN) – orlaivio, kuriuo vykdomas skrydis ATS maršrutu, artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ar skrydis nustatytoje oro erdvėje, veikimo charakteristikų reikalavimais grindžiama zonos navigacija;

RNP APCH – artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijų PBN specifikacija;

RNP APCH operacija iki LNAV minimumų – dvimatė artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kurios šoniniai orientyrai grindžiami GNSS vietos nustatymo funkcija;

RNP APCH operacija iki LNAV/VNAV minimumų – trimatė artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kurios šoniniai orientyrai grindžiami GNSS vietos nustatymu, o vertikaliuosius orientyrus užtikrina Baro VNAV funkcija arba GNSS vietos nustatymo funkcija su SBAS;

RNP APCH operacija iki LPV minimumų – trimatė artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kurios šoniniai ir vertikalieji orientyrai grindžiami GNSS vietos nustatymo funkcija su SBAS;

RNP AR APCH – navigacijos specifikacija, naudojama vykdant artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijas, kurioms būtinas specialusis patvirtinimas;

trimatė (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, vykdoma naudojant ir šoninius, ir vertikaliuosius navigacijos orientyrus;

dvimatė (2D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, vykdoma naudojant tik šoninius navigacijos orientyrus;

VNAV – vertikalioji navigacija.“;

b) FCL.600.IR dalis pakeičiama taip:

„Išskyrus atvejus, kai FCL.825 dalyje numatyta kitaip, skrydžius pagal IFR lėktuvu, sraigtasparniu, dirižabliu ar jėgaines keliamu orlaiviu vykdo tik asmenys, turintys:

a) PPL, CPL, MPL ar ATPL ir

b) IR kvalifikaciją, kuria suteikiamos oro erdvėje taikomus reikalavimus ir orlaivio kategoriją atitinkančios teisės, išskyrus kai laikomas igūdžių patikrinimo arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminas ar skrendama su instruktoriumi.“;

c) FCL.605.IR dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) IR turėtoji suteikiama teisė skristi orlaiviu pagal IFR, įskaitant PBN skrydžius, ne mažesniame nei 200 pėdų (60 m) apsisprendimo aukštyje.“;

d) FCL.700 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Pilotas licencijos turėtojas nevykdo jokių orlaivio piloto funkcijų, jei jis neturi galiojančios atitinkamos orlaivių klasės ar tipo kvalifikacijos, išskyrus bet kuriuo iš šių atvejų:

i) LAPL, SPL ir BPL;

ii) jis laiko įgūdžių patikrinimo ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą klasės ar tipo kvalifikacijai atnaujinti;

iii) jis mokosi skraidyti su instruktoriumi;

iv) jis turi pagal FCL.820 dalį suteiktą lakūno bandytojo kvalifikaciją.“;

e) FCL.700 dalies c punktas išbraukiamas;

f) FCL.820 dalies c punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3) vykdyti skrydžius neturėdamas H skyriuje nustatytos orlaivio tipo ar klasės kvalifikacijos, išskyrus tai, kad lakūno bandytojo kvalifikacija nesinaudojama komerciniams skrydžiams vykdyti.“;

g) 5 priedėlio 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. Patvirtinamas tik komercinio oro transporto operatoriui, sertifikuotam pagal ORO dalį, priklausančios ATO ar ATO, kuri su tokiu operatoriui yra sudariusi specialų susitarimą, parengtas MPL mokymo kursas.“;

h) 7 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1. Prašymo suteikti IR kvalifikaciją teikėjas privalo būti baigęs skrydžio mokymo kursą tos pačios klasės ar tipo orlaiviu, koks bus naudojamas per įgūdžių patikrinimo egzaminą, ir tokiame orlaivyje turi būti mokymui ir egzaminavimui tinkama įranga.“;

ii) 11 punktas pakeičiamas taip:

„11. Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos atsižvelgiant į oro sūkurių sąlygas, orlaivio valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.“

Aukštis

bendruoju atveju	± 100 pėdų
pradedant kilimą po nutraukto tūpimo apsisprendimo aukštyje/altitudėje	+ 50/- 0 pėdų
mažiausias aukštis/MAP/altitudė žemėjant	+ 50/- 0 pėdų.

Maršruto laikymasis

pagal radijo prietaisus	$\pm 5^\circ$
kampinis nuokrypis	pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė (pvz., LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ir 3D (LNAV/VNAV) ilginis šoninis nuokrypis	trajektorijos skersinė paklaida/nuokrypis paprastai turi neviršyti $\pm \frac{1}{2}$ RNP vertės, taikomos procedūrai. Leidžiami trumpalaikiai ne didesni kaip 1 RNP nukrypimai nuo šio standarto.
3D ilginis vertikalusis nuokrypis (pvz., RNP APCH (LNAV/VNAV) naudojant Baro VNAV)	ne daugiau – 75 pėdų žemiau vertikaliojo profilio bet kuriuo metu ir ne daugiau + 75 pėdų virš vertikaliojo profilio skrendant 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo lygio arba žemiau

Kursas

veikiant visiems varikliams	$\pm 5^\circ$
imituojant variklio gedimą	$\pm 10^\circ$

Greitis

veikiant visiems varikliams	± 5 mazgai
imituojant variklio gedimą	+ 10 mazgų/– 5 mazgai

EGZAMINO TURINYS

Lėktuvai

1 DALIS. PRIEŠSKRYDINIAI VEIKSMAI IR IŠSKRIDIMAS

Visose dalyse taikomi šie reikalavimai: kontrolinių sąrašų naudojimas, skraidymo meistriškumas, apsaugos nuo apledėjimo/ledo šalinimo procedūros

a	Orlaivio naudojimo vadovo (ar jį atitinkančio dokumento) naudojimas, ypač skaičiuojant orlaivio eksploatacines charakteristikas, masė ir pusiausvyra
b	Naudojimas oro eismo tarnybų dokumentais, informaciniu dokumentu apie orus
c	ATC skrydžio plano, skrydžio pagal IFR plano/žurnalo rengimas
d	Išskridimo, atvykimo ir artėjimo tūpti procedūroms būtinų navigacijos priemonių nustatymas
e	Priešskrydinis patikrinimas
f	Būtiniosios oro sąlygos
g	Riedėjimas
h	PBN išskridimas (jei taikoma): — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir išskridimo schemos duomenų patikrinimas
i	Instruktažas prieš kilimą, kilimas
j (°)	Perėjimas prie skrydžio pagal prietaisus
k (°)	Išskridimo pagal prietaisus procedūros, įskaitant PBN išskridimą, aukščiamojo nustatymas
l (°)	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros

2 DALIS. BENDRIEJI VALDYMO ELEMENTAI (°)

a	Lėktuvo valdymas tik pagal prietaisus, įskaitant: horizontalųjį skrydį įvairiu greičiu, balansavimą
b	Posūkiai aukštėjant ir žemėjant, įskaitant išlaikytąjį 1 lygio posūkį
c	Grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį, įskaitant išlaikytąjį 45° posvyrio posūkį ir statų posūkį žemėjant

d (*)	Grįžimas į įprastą padėtį iš artėjimo smukti per horizontalųjį skrydį, posūkiai aukštėjant ir žemėjant ir esant tūpimo konfigūracijai (taikoma tik lėktuvams)
e	Ribotas valdymo skydo prietaisų skaičius: stabilizuotas aukštėjimas ar žemėjimas, 1 lygio horizontalieji posūkiai nustatytu kursu, grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį (taikoma tik lėktuvams)
3 DALIS. MARŠRUTINIO SKRYDŽIO PAGAL IFR PROCEDŪROS (*)	
a	Maršruto laikymasis, įskaitant perėmimą, pvz., NDB, VOR ar atkarpą tarp kelio taškų
b	Navigacijos sistemos ir radijo prietaisų naudojimas
c	Horizontalusis skrydis, kurso, altitudės ir oro srauto greičio valdymas, galios nustatymas, balansavimo technika
d	Aukščiamočio nustatymas
e	ETA nustatymas ir peržiūra (jei reikia, išlaikymas maršrute)
f	Skrydžio stebėjimas, skrydžio žurnalas, degalų naudojimas, sistemų valdymas
g	Apsaugos nuo apledėjimo procedūros, jei reikia, imituojamos
h	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros
3a DALIS. ATVYKIMO PROCEDŪROS	
a	Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas (jei taikoma)
b	Atvykimo procedūros, aukščiamočio tikrinimas
c	Altitudės ir greičio apribojimai (jei taikoma)
d	PBN atvykimas (jei taikoma): — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir atvykimo schemos duomenų patikrinimas
4 DALIS (*) 3D OPERACIJOS (**)	
a	Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas Vertikalojo kurso kampo patikrinimas Vykdant RNP APCH: — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir artėjimo tūpti schemos duomenų patikrinimas
b	Artėjimo tūpti ir tūpimo instruktažas, įskaitant žemėjimo/artėjimo tūpti/tūpimo patikrinimus ir priemonių identifikavimą
c (*)	Laukimo procedūra

d	Atitiktis paskelbtai artėjimo tūpti procedūrai
e	Artėjimo tūpti laiko nustatymas
f	Altitudės, greičio ir kurso valdymas (stabilizuotas artėjimas tūpti)
g (*)	Kilimo veiksmai po nutraukto tūpimo
h (*)	Tūpimo nutraukimo procedūra/tūpimas
i	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros
5 DALIS (°) 2D OPERACIJOS (**)	
a	<p>Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas</p> <p>Vykdamas RNP APCH:</p> <ul style="list-style-type: none"> — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir artėjimo tūpti schemos duomenų patikrinimas
b	Artėjimo tūpti ir tūpimo instruktažas, įskaitant žemėjimo/artėjimo tūpti/tūpimo patikrinimus ir priemonių identifikavimą
c (*)	Laukimo procedūra
d	Atitiktis paskelbtai artėjimo tūpti procedūrai
e	Artėjimo tūpti laiko nustatymas
f	Altitudės/atstumo iki MAPT, greičio ir kurso valdymas (stabilizuotas artėjimas tūpti), žemėjimo pataisos (<i>step-down fixes</i> , SDF) (jei taikoma)
g (*)	Kilimo veiksmai po nutraukto tūpimo
h (*)	Tūpimo nutraukimo procedūra/tūpimas
i	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros
6 DALIS. SKRYDIS NEVEIKIANT VIENAM VARIKLIUI (taikoma tik kelių variklių lėktuvams) (°)	
a	Imituojamas variklio gedimas pakilus ar kylant po nutraukto tūpimo
b	Artėjimas tūpti, kilimas po nutraukto tūpimo ir tūpimo nutraukimo procedūra neveikiant vienam varikliui
c	Artėjimas tūpti ir tūpimas neveikiant vienam varikliui
d	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros

(°) Turi būti atliekama tik pagal prietaisus.

(*) Gali būti atliekama FFS, FTD 2/3 ar FNPT II.

(†) Gali būti atliekama taikant 5 arba 6 dalį.

(**) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti taikant 4 arba 5 dalį turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.

Sraigtasparniai**1 DALIS. IŠSKRIDIMAS**

Visose dalyse taikomi šie reikalavimai: kontrolinių sąrašų naudojimas, skraidymo meistriškumas, apsaugos nuo apledėjimo/ledo šalinimo procedūros

a	Orlaivio naudojimo vadovo (ar jį atitinkančio dokumento) naudojimas, ypač apskaičiuojant orlaivio charakteristikas, masė ir centruotė
b	Naudojimas oro eismo tarnybų dokumentais, informaciniu dokumentu apie orus
c	ATC skrydžio plano, skrydžio pagal IFR plano/žurnalo rengimas
d	Išskridimo, atvykimo ir artėjimo tūpti procedūroms būtinų oro navigacijos priemonių nustatymas
e	Priešskrydinis patikrinimas
f	Būtiniosios oro sąlygos
g	Riedėjimas/riedėjimas oru pagal ATC arba instruktoriaus nurodymus
h	PBN išskridimas (jei taikoma): — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir išskridimo schemos duomenų patikrinimas
i	Instruktažas, procedūros ir patikrinimai prieš kylant
j	Perėjimas prie skrydžio pagal prietaisus
k	Išskridimo pagal prietaisus procedūros, įskaitant PBN procedūras

2 DALIS. BENDRIEJI VALDYMO ELEMENTAI

a	Sraigtasparnio valdymas tik pagal prietaisus, įskaitant:
b	posūkius aukštėjant ir žemėjant ir išlaikytąjį 1 lygio posūkį,
c	grįžimą iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį, įskaitant išlaikytąjį 30° posvyrio posūkį ir statų posūkį žemėjant

3 DALIS. MARŠRUTINIO SKRYDŽIO PAGAL IFR PROCEDŪROS

a	Maršruto laikymasis, įskaitant perėmimą, pvz., NDB, VOR, RNAV
b	Radijo prietaisų naudojimas
c	Horizontalusis skrydis, kurso, altitudės ir oro srauto greičio valdymas, galios nustatymas
d	Aukščiamočio nustatymas
e	ETA nustatymas ir peržiūra

f	Skrydžio stebėjimas, skrydžio žurnalas, degalų naudojimas, sistemų valdymas
g	Apsaugos nuo apledėjimo procedūros, jei reikia ir jei taikoma, imituojamos
h	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros
3a DALIS. ATVYKIMO PROCEDŪROS	
a	Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas (jei taikoma)
b	Atvykimo procedūros, aukščiamo tūpti tikrinimas
c	Altitudės ir greičio apribojimai (jei taikoma)
d	PBN atvykimas (jei taikoma): — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir atvykimo schemos duomenų patikrinimas
4 DALIS. 3D OPERACIJOS (*)	
a	Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas Vertikaliojo kurso kampo patikrinimas vykdant RNP APCH: a) patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir b) kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir artėjimo tūpti schemos duomenų patikrinimas
b	Artėjimo tūpti ir tūpimo instruktažas, įskaitant žemėjimo/artėjimo tūpti/tūpimo patikrinimus
c (*)	Laukimo procedūra
d	Atitiktis paskelbtai artėjimo tūpti procedūrai
e	Artėjimo tūpti laiko nustatymas
f	Altitudės, greičio ir kurso valdymas (stabilizuotas artėjimas tūpti)
g (*)	Kilimo veiksmai po nutraukto tūpimo
h (*)	Tūpimo nutraukimo procedūra/tūpimas
i	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros
5 DALIS. 2D OPERACIJOS (*)	
a	Navigacijos priemonių nustatymas ir tikrinimas Vykdant RNP APCH: — patikrinimas, ar į navigacijos sistemą įkelta tinkama procedūra, ir — kryžminis navigacijos sistemos rodytuvo ir artėjimo tūpti schemos duomenų patikrinimas

b	Artėjimo tūpti ir tūpimo instruktažas, įskaitant žemėjimo/artėjimo tūpti/tūpimo patikrinimus ir priemonių identifikavimą
c (*)	Laukimo procedūra
d	Atitiktis paskelbtai artėjimo tūpti procedūrai
e	Artėjimo tūpti laiko nustatymas
f	Altitudės, greičio ir kurso valdymas (stabilizuotas artėjimas tūpti)
g (*)	Kilimo veiksmai po nutraukto tūpimo
h (*)	Tūpimo nutraukimo procedūra (*)/tūpimas
i	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros

6 DALIS. YPATINGOSIOS IR AVARINĖS PROCEDŪROS

Ši dalis gali būti taikoma kartu su 1–5 dalimis. Per šį patikrinimą vertinamas sraigtasparnio valdymas, sugedusio variklio identifikavimas, skubūs veiksmai (imituojamųjų judesių pratimai), paskesni veiksmai, patikrinimai ir skrydžio tikslumas šiose situacijose:

a	Imituojamas variklio gedimas pakilus ir (arba) artėjant tūpti (**) (saugioje altitudėje, nebent atliekama FFS, FNPT II/III ar FTD 2/3)
b	Stabilumo gerinimo prietaisų/hidraulinės sistemos gedimas (jei taikoma)
c	Ribotas valdymo skydo prietaisų skaičius
d	Savisuka ir išėjimas į iš anksto nustatytą altitudę
e	3D operacijos naudojant rankinį valdymą be komandinio valdymo sistemos (***) 3D operacijos naudojant rankinį valdymą su komandinio valdymo sistema (***)

(†) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti taikant 4 arba 5 dalį turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.

(*) Atliekama taikant 4 arba 5 dalį.

(**) Tik kelių variklių sraigtasparniui.

(***) Tik vienas tikrintinas elementas.“;

i) 8 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) A skirsnio lentelės išnaša pakeičiama taip:

„(*) Su sąlyga, kad prašymo teikėjas per paskutinius 12 mėnesių pagal IFR bent tris kartus išskrido ir priartėjo tūpti naudodamasis PBN teisėmis, įskaitant vieną RNP APCH artėjimą tūpti vykdant vienpilotį skrydį SP klasės ar tipo lėktuvu, arba, skrisdamas kelių variklių ne aukštos klasės sudėtingu lėktuvu, prašymo teikėjas yra išlaikęs įgūdžių patikrinimo 6 dalį, taikomą vienpiločiams skrydžiams, vykdomiems tik pagal prietaisus vienpiločiui ne aukštos klasės sudėtingu lėktuvu.“;

ii) B skirsnio lentelės išnaša pakeičiama taip:

„(*) Su sąlyga, kad prašymo teikėjas per paskutinius 12 mėnesių SP tipo sraigtasparniui, vykdydamas vienpiločius skrydžius, pagal IFR bent tris kartus išskrido ir priartėjo tūpti naudodamasis PBN teisėmis, įskaitant vieną RNP APCH artėjimą tūpti (gali būti artėjimas tūpti naudojant tašką erdvėje (*point in space*, PinS)).“;

j) 9 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) B skirsnio 4 punktą pakeičiamas taip:

„4. Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos atsižvelgiant į oro sūkurių sąlygas, lėktuvo valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.

Aukštis

bendruoju atveju	± 100 pėdų
pradedant kilimą po nutraukto tūpimo apsisprendimo aukštyje	+ 50/- 0 pėdų
mažiausias aukštis/altitudė žemėjant	+ 50/- 0 pėdų.

Maršruto laikymasis

pagal radijo prietaisus	± 5°
kampinis nuokrypis	pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė (pvz., LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ir 3D (LNAV/VNAV) ilginis nuokrypis	trajektorijos skersinė paklaida/nuokrypis paprastai turi neviršyti ±½ RNP vertės, taikomos procedūrai. Leidžiami trumpalaikiai ne didesni kaip 1 RNP nukrypimai nuo šio standarto
3D ilginis vertikalusis nuokrypis (pvz., RNP APCH (LNAV/VNAV) naudojant Baro VNAV)	ne daugiau – 75 pėdų žemiau vertikaliojo profilio bet kuriuo metu ir ne daugiau + 75 pėdų virš vertikaliojo profilio skrendant 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo lygio arba žemiau

Kursas

veikiant visiems varikliams	± 5°
imituojant variklio gedimą	± 10°

Greitis

veikiant visiems varikliams	± 5 mazgai
imituojant variklio gedimą	+ 10 mazgų/- 5 mazgai.“;

ii) B skirsnio 5 punktą papildomas h papunkčiu:

„h) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.“;

iii) B skirsnio 5 punkto lentelės 3B.4 ir 3B.5 eilutės pakeičiamos taip:

„3B.4* 3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) DH/A arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą (iki vertikaliosios trajektorijos priartėjimo tūpti baigmės gali būti naudojamas autopilotas).		P—>	—>		M	
3B.5* 2D operacijos iki MDH/A		P—>	—>		M“	

iv) B skirsnio 6 punktą papildomas j papunkčiu:

„j) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.“;

v) B skirsnio 6 punkto lentelės 3.9.3 eilutė pakeičiama taip:

„3.9.3* 3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) DH/A arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą							
---	--	--	--	--	--	--	--

Pastaba. Pagal AFM, RNP APCH procedūras gali reikėti naudoti autopilotą arba komandinio valdymo sistemą. Procedūra, kuri turi būti vykdoma rankiniu būdu, parenkama atsižvelgiant į tokius apribojimus (pvz., jei yra toks AFM apribojimas, 3.9.3.1 punkte pasirinkama ILS).“

vi) B skirsnio 6 punkto lentelės 3.9.3.4 ir 3.9.4 eilutės pakeičiamos taip:

„3.9.3.4* rankiniu valdymu, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti prieš kertant 1 000 pėdų virš aerodromo lygį iki tūpimo taško arba per visą tūpimo nutraukimo procedūrą. Lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto kategorijos lėktuvai (JAR/FAR 25) ar kaip vietinio susisiekimo kategorijos lėktuvai (SFAR 23), artėjimas tūpti imituojant vieno variklio gedimą ir po to atliekamas kilimas po nutraukto tūpimo pradami vykdam netikslų artėjimą tūpti, kaip nustatyta 3.9.4 dalyje. Kilimas po nutraukto tūpimo pradamas pasiekus paskelbtą kliūčių perskridimo aukštį (OCH/A), bet ne vėliau kaip pasiekus mažiausią 500 pėdų virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio aukštį/altitudę žemėjant (MDH/A). Lėktuvuose, kurių kilimo masės ir altitudės pagal tankį charakteristikos tokios pačios kaip transporto kategorijos lėktuvų, instruktorius gali imituoti variklio gedimą pagal 3.9.3.4 dalį.			P—>	—>		M	
3.9.4* 2D operacijos iki MDH/A			P*—>	—>		M“	

vii) B skirsnio 6 punkto lentelės 4.1 eilutė pakeičiama taip:

„4.1 Kilimas po nutraukto tūpimo veikiant visiems varikliams*, vykdam 3D operaciją pasiekus apsisprendimo aukštį			P*—>	—>“			
--	--	--	------	-----	--	--	--

viii) B skirsnio 6 punkto lentelės 5.1 eilutė pakeičiama taip:

„5.1 Įprastas tūpimas* pagal vizualiuosius orientyrus, nustatytus pasiekus DA/H po artėjimo tūpti pagal prietaisus			P“				
--	--	--	----	--	--	--	--

ix) B skirsnio 6 punkto lentelės 6.2 eilutėje santrumpa „ILS“ pakeičiama taip: „CAT II/III“;

x) C skirsnio 4 punkto a papunktis pakeičiamas taip:

„a) Skrydžio pagal IFR ribos.

Aukštis

bendruoju atveju	± 100 pėdų
pradedant kilimą po nutraukto tūpimo apsisprendimo aukštyje/altitudėje	+ 50/- 0 pėdų
mažiausias aukštis/altitudė žemėjant	+ 50/- 0 pėdų

Maršruto laikymasis

pagal radijo prietaisus	± 5°
3D kampinis nuokrypis	pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė (pvz., LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ir 3D (LNAV/VNAV) ilginis nuokrypis	trajektorijos skersinė paklaida/nuokrypis paprastai turi neviršyti ±½ RNP vertės, taikomos procedūrai. Leidžiami trumpalaikiai ne didesni kaip 1 RNP nukrypimai nuo šio standarto
3D ilginis vertikalusis nuokrypis (pvz., RNP APCH (LNAV/VNAV) naudojant Baro VNAV)	ne daugiau – 75 pėdų žemiau vertikaliojo profilio bet kuriuo metu ir ne daugiau + 75 pėdų virš vertikaliojo profilio skrendant 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo lygio arba žemiau

Kursas

per įprastą skrydį	± 5°
per neįprastą skrydį/avarines situacijas	± 10°

Greitis

bendruoju atveju	± 10 mazgų
imituojant variklio gedimą	+ 10/- 5 mazgai“;

xi) C skirsnio 12 punkto lentelės 5.4, 5.4.1 ir 5.4.2 eilutės pakeičiamos taip:

„5.4	3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) DH/A arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą	P*	—>*	—>*			
5.4.1	Rankiniu valdymu, be komandinio valdymo sistemos Pastaba. Pagal AFM, RNP APCH procedūras gali reikėti naudoti autopilotą arba komandinio valdymo sistemą. Procedūra, kuri turi būti vykdoma rankiniu būdu, parenkama atsižvelgiant į tokius apribojimus (pvz., jei yra toks AFM apribojimas, 5.4.1 punkte pasirenkama ILS).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Rankiniu valdymu, naudojant komandinio valdymo sistemą	P*	—>*	—>*		M**	

xii) C skirsnio 12 punkto lentelės 5.4.4 ir 5.5 eilutės pakeičiamos taip:

„5.4.4	Rankiniu valdymu, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti prieš kertant 1 000 pėdų virš aerodromo lygį iki tūpimo taško arba iki tūpimo nutraukimo procedūros užbaigimo	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	2D operacijos iki mažiausios altitudės žemėjant MDA/H	P*	—>*	—>*		M**	

2) VII priedo ORA.ATO.135 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) ATO turi naudoti mokomųjų orlaivių arba FSTD, kuriuose būtų įrengta rengiamiems kursams tinkama įranga, parką.“