

KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2016/539**2018/EØS/79/29**

av 6. april 2016

om endring av forordning (EU) nr. 1178/2011 med hensyn til opplæring av, prøver for og regelmessig kontroll av flygere i forbindelse med ytelsesbasert navigasjon(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 7 nr. 6, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EU) nr. 1178/2011⁽²⁾ fastsettes vilkår for flygere som deltar i drift av visse luftfartøyer, samt for opplæringsinnretninger for flysimulering og personer og organisasjoner som deltar i opplæring av, gjennomføring av prøver for og kontroll av disse flygerne.
- 2) Det er nødvendig å ta med i forordningen tilleggskrav til opplæring av, prøver for og regelmessige kontroller av flygere som flyr i samsvar med prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon («PBN»), og som derfor trenger påtegning av særskilte PBN-rettigheter i sine instrumentrettigheter («IR»). PBN-påtegningen bør ikke medføre en økning av den administrative byrden for vedkommende myndighet.
- 3) Flygere som er innehavere av en IR, og som på grunnlag av gjeldende krav i henhold til nasjonal lovgivning eller på annen måte har tilegnet seg teoretisk kunnskap og praktiske ferdigheter innenfor PBN-virksomhet før anvendelsesdatoen for denne forordning, skal anses å ha oppfylt tilleggskravene dersom de kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at kunnskapen og ferdighetene de har tilegnet seg på denne måten, er likeverdige med dem som oppnås gjennom kursene og opplæringen som kreves i henhold til denne forordning. Vedkommende myndigheter bør basere sine beslutninger om hvorvidt slik kunnskap og slike ferdigheter er likeverdige, på objektive opplysninger og kriterier.
- 4) Det er ikke alle flygere som flyr i samsvar med PBN-prosedyrer, særlig innenfor allmennflyging, ettersom f.eks. luftfartøyet eller den lokale flyplassen kan mangle sertifisert utstyr til dette formålet. Dette kan innebære at disse flygerne for øyeblikket ikke har behov for ytterligere opplæring og kontroll knyttet til PBN. Med tanke på hvor raskt PBN-utstyr og -prosedyrer innføres i Unionen, bør det i denne forordning fastsettes en rimelig frist for når tilleggskravene til opplæring av, prøver for og regelmessige kontroller av flygere i forbindelse med PBN får anvendelse på disse flygerne.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 91 av 7.4.2016, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 126/2016 av 3. juni 2016 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 76 av 23.11.2017, s. 38.

(1) EUT L 79 av 13.3.2008, s. 1.

(2) Kommisjonsforordning (EU) nr. 1178/2011 av 3. november 2011 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for besetninger i sivil luftfart i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 av 25.11.2011, s. 1).

- 5) Tidsrommet da medlemsstatene kan beslutte ikke å anvende bestemmelsene i forordning (EU) nr. 1178/2011 på sitt territorium på flygere som er innehavere av et sertifikat og tilhørende legeattest utstedt av en tredjestat som deltar i ikke-kommersielle operasjoner med visse luftfartøyer, bør forlenges på grunn av Unionens løpende forhandlinger med visse tredjestater om å lette konverteringen av slike sertifikater og legeattester. Det bør presiseres at dersom en medlemsstat treffer eller har truffet en slik beslutning, bør den offentliggjøre beslutningen på en egnet måte som gjør det mulig for alle berørte parter å gjøre seg kjent med den, og som sikrer at kravene om innsyn og rettssikkerhet er oppfylt.
- 6) Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør også omfatte tilleggskrav knyttet til de særskilte rettighetene til flygere som utfører prøveflyginger, for å gi disse flygerne mulighet til å fly et luftfartøy på visse flyginger uten å oppfylle kravet om å ha den relevante klasse- eller typerettigheten.
- 7) I henhold til forordning (EU) nr. 1178/2011 skal opplæringskurset for flygersertifikat for besetninger med flere flygere (multi-pilot licence – MPL) bare avholdes av en godkjent utdanningsorganisasjon som hører til en lufttransportoperatør. I nevnte forordning er det dessuten fastsatt at innehaveren av et MPL-sertifikat må ha fullført omstillingskurset hos samme operatør for å kunne utøve de særskilte rettighetene som er knyttet til sertifikatet. I noen tilfeller kan enkelte MPL-innehavere på grunn av omstendigheter som kan tilskrives operatøren, ikke fullføre operatørens omstillingskurs og dermed ikke arbeide for verken den operatøren eller en annen operatør. Begrensningen av utøvelsen av særskilte MPL-rettigheter andre steder medfører en ulempe for MPL-innehaverne uten at det er begrunnet ut fra sikkerhetshensyn. Flygere som bytter operatør, må fullføre den nye operatørens omstillingskurs til tross for at de har tatt et omstillingskurs hos den forrige operatøren. I operatørens omstillingskurs skal det dessuten fullt ut tas hensyn til erfaringsnivået til flygerne som slutter seg til operatøren. Denne begrensningen bør derfor fjernes. På denne måten vil MPL-kravene også bli tilpasset ICAOs standarder.
- 8) Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor endres.
- 9) Bestemmelsene fastsatt i denne forordning bygger på uttalelsen⁽¹⁾ Det europeiske flysikkerhetsbyrå har avgitt i samsvar med artikkel 17 nr. 2 bokstav b) og artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 10) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I kommisjonsforordning (EF) nr. 1178/2011 gjøres følgende endringer:

- 1) Ny artikkel 4a skal lyde:

«Artikkel 4a

Særskilte instrumentrettigheter knyttet til ytelsesbasert navigasjon

1. Flygere kan fly i samsvar med prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon («PBN») først etter at de har fått påtegning av særskilte PBN-rettigheter i sine instrumentrettigheter («IR»).
2. En flyger skal gis særskilte PBN-rettigheter dersom han eller hun oppfyller samtlige av følgende krav:
 - a) Flygeren har bestått et teorikurs som omfatter PBN, i samsvar med FCL.615 i vedlegg I (del-FCL).
 - b) Flygeren har bestått flygeopplæring som omfatter PBN, i samsvar med FCL.615 i vedlegg I (del-FCL).
 - c) Flygeren har bestått enten en ferdighetsprøve i samsvar med tillegg 7 til vedlegg I (del-FCL) eller en ferdighetsprøve eller ferdighetskontroll i samsvar med tillegg 9 til vedlegg I (del-FCL).

⁽¹⁾ Det europeiske flysikkerhetsbyrås uttalelse nr. 03/2015 av 31.3.2015 om en kommisjonsforordning om revisjon av driftsmessige kriterier for godkjenning av ytelsesbasert navigasjon (PBN).

3. Kravene i nr. 2 bokstav a) og b) skal anses som oppfylt dersom vedkommende myndighet anser at den kompetansen som er oppnådd, enten gjennom opplæring eller gjennom kjennskap til PBN-operasjoner, er likeverdig med den kompetansen som oppnås gjennom kursene nevnt i nr. 2 bokstav a) og b), og dersom flygeren på en tilfredsstillende måte godtgjør slik kompetanse overfor kontrollanten i forbindelse med ferdighetskontrollen eller ferdighetsprøven nevnt i nr. 2 bokstav c).
4. Dersom flygeren kan godtgjøre PBN-kompetanse, skal dette når ferdighetsprøven eller ferdighetskontrollen nevnt i nr. 2 bokstav c) er avsluttet, registreres i flygerens loggbok eller et tilsvarende dokument og undertegnes av kontrollanten som gjennomførte prøven eller kontrollen.
5. IR-flygere uten særskilte PBN-rettigheter kan bare fly ruter og innflyginger som ikke krever særskilte PBN-rettigheter, og ingen PBN-punkter kreves for fornyelse av disse flygernes IR fram til 25. august 2020, men etter denne datoen skal særskilte PBN-rettigheter kreves for hver IR.»
- 2) I artikkel 10a skal nytt nr. 5 lyde:
- «5. Flygerutdanningsorganisasjoner skal sikre at IR-opplæringskurset de tilbyr, senest fra 25. august 2020 omfatter opplæring med tanke på særskilte PBN-rettigheter i samsvar med kravene i vedlegg I (del-FCL).»
- 3) Artikkel 4 nr. 12 skal lyde:
- «4. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstatene beslutte ikke å anvende bestemmelsene i denne forordning før 8. april 2017 på flygere som er innehavere av et sertifikat og tilhørende legeattest utstedt av en tredjestat som deltar i ikke-kommersielle luftfartøyperasjoner, som nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) eller c) i forordning (EF) nr. 216/2008. Medlemsstatene skal offentliggjøre slike beslutninger.»
- 4) Vedlegg I og VII endres i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den dagen den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 8. april 2016.

Artikkel 1 nr. 1, 2 og 4 får imidlertid anvendelse fra 25. august 2018, med unntak av nr. 1 bokstav g) i vedlegget som får anvendelse fra 8. april 2016.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 6. april 2016.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

—

VEDLEGG

I vedlegg I og VII til forordning (EF) nr. 1178/2011 gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Følgende definisjoner tilføyes i FCL.010:

«Vinkeloperasjon» en instrumentinnflyging der høyeste akseptable feil/avvik fra planlagt kurs uttrykkes som nålenes utslag på kursavviksindikatoren (CDI) eller en tilsvarende skjerm i førerkabinen.

«Lineær operasjon» en instrumentinnflyging der høyeste akseptable feil/avvik fra planlagt kurs uttrykkes i lengdeenheter, f.eks. nautiske mil, ved sideavvik fra planlagt kurs.

«LNAV» navigasjon i sideretning.

«LPV» (Localiser Performance with Vertical Guidance) bruk av retningsindikator med posisjonering i høyderetning.

«Ytelsesbasert navigasjon (PBN)» områdenavigasjon basert på ytelseskrav til luftfartøyer som navigerer langs en ATS-rute, etter en instrumentinnflygingsprosedyre eller i et nærmere angitt luftrom.

«RNP APCH» en PBN-spesifikasjon som brukes ved instrumentinnflyging.

«RNP APCH-operasjon ned til LNAV-minsteverdier» en 2D-instrumentinnflyging der posisjonering i sideretning er basert på GNSS.

«RNP APCH-operasjon ned til LNAV/VNAV-minsteverdier» en 3D-instrumentinnflyging der posisjonering i høyderetning er basert på GNSS og posisjonering i sideretning hentes enten fra Baro VNAV-funksjonen eller GNSS, herunder SBAS.

«RNP APCH-operasjon ned til LPV-minsteverdier» en 3D-instrumentinnflyging der posisjonering i både sideretning og høyderetning er basert på GNSS, herunder SBAS.

«AR RNP APCH» en navigasjonsspesifikasjon som brukes ved instrumentinnflyging som krever særlig godkjenning.

«Tredimensjonal (3D) instrumentinnflyging» en instrumentinnflyging ved bruk av navigasjon i både sideretning og høyderetning.

«Todimensjonal (2D) instrumentinnflyging» en instrumentinnflyging ved bruk av navigasjon bare i sideretning.

«VNAV» navigasjon i høyderetning.»

b) FCL.600.IR skal lyde:

«Med forbehold for FCL.825 skal IFR-flyging i fly, helikoptre, luftskip eller VTOL-fly bare utføres av innehavere av

a) et PPL, CPL, MPL og ATPL og

b) unntatt når innehaveren gjennomfører ferdighetsprøver, ferdighetskontroller eller elevtid, en IR med relevante særskilte rettigheter for gjeldende luftromskrav og kategori av luftfartøy.»

c) FCL.605.IR bokstav a) skal lyde:

«a) Innehaveren av en IR har særskilte rettigheter til å fly luftfartøyer i henhold til IFR, herunder PBN-operasjoner, med en minste beslutningshøyde på 200 fot (60 m).»

d) FCL.700 bokstav a) skal lyde:

«a) Innehavere av et flygersertifikat skal ikke fungere på noen måte som flygere av et luftfartøy med mindre de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighet, unntatt i følgende tilfeller:

i) For LAPL, SPL og BPL:

ii) Når de gjennomfører ferdighetsprøver eller ferdighetskontroller for fornyelse av klasse- eller typerettigheter.

iii) Når de mottar flygeundervisning.

iv) Når de har en prøveflygingsrettighet utstedt i samsvar med FCL.820.»

e) FCL.700 bokstav c) utgår.

f) I FCL.820 bokstav c) skal nr. 3 lyde:

«3) Gjennomføre flyginger uten en type- eller klasserettighet som definert i kapittel H, bortsett fra at prøveflygingsrettigheten ikke skal brukes til kommersiell lufttransport.»

g) Nr. 2 i tillegg 5 skal lyde:

«2. Godkjenning for et MPL-opplæringskurs skal bare gis til en ATO som er del av en kommersiell lufttransportør som er sertifisert i samsvar med del-ORO, eller som har en særlig avtale med en slik transportør.»

h) I tillegg 7 gjøres følgende endringer:

i) Nr. 1 skal lyde:

«1. En søker til en IR skal ha fått undervisning i samme klasse eller type luftfartøy som skal brukes ved prøven, som skal være hensiktsmessig utstyrt til opplærings- og prøveformål.»

ii) Nr. 11 skal lyde:

«11. Følgende grenser gjelder, korrigert for å ta hensyn til turbulente forhold og manøvreringsevnen og ytelsen til det luftfartøyet som brukes:

Høyde

Generelt	±100 fot
Start på avbrutt innflyging ved beslutningshøyde	+50 fot / -0 fot
Minstehøyde for nedstigning/MAP/høyde	+50 fot / -0 fot

Flyging på trekk

Ved hjelp av radionavigasjon	±5°
For vinkelavvik	Halvt skalautslag, retning og glidebane (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS)
«Lineære» sideavvik i 2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV)	Feil/avvik fra planlagt kurs skal normalt være begrenset til ±½ av RNP-verdien som angis for prosedyren. Korte avvik fra denne standarden opp til høyst 1 × RNP-verdien er tillatt.
Lineære avvik i høyderetning i 3D (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) ved bruk av BaroVNAV)	Høyst -75 fot under vertikal profil til enhver tid og høyst +75 fot over vertikal profil ved eller under 1 000 fot over flyplassens nivå.

Kurs

alle motorer i drift	±5°
med simulert motorsvikt	±10°

Hastighet

alle motorer i drift	±5 knop
med simulert motorsvikt	+10 knop / -5 knop

PRØVENS INNHOLD**Fly****AVSNITT 1 – FORBEREDELSE FØR FLYGING OG AVGANG**

Bruk av sjekkliste, flygerskjønn, forebygging av isdannelse / avising osv. gjelder for alle avsnitt

a	Bruk av flygehåndbok (eller tilsvarende), særlig beregning av luftfartøyets ytelse, masse og balanse
b	Bruk av dokumentasjon fra lufttrafikkjenesten (ATS), værdokumentasjon
c	Utarbeiding av ATC-flygeplan, IFR-flygeplan/-logg
d	Identifikasjon av nødvendige navigasjonshjelpemidler for avgangs-, ankomst- og innflygingsprosedyrer
e	Inspeksjon før flyging
f	Minsteverdier for vær
g	Taksing
h	PBN-avgang (dersom det er relevant): <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og avgangskartet.
i	Orientering før start, start
j(°)	Overgang til instrumentflyging
k(°)	Prosedyrer for instrumentavgang, herunder PBN-avganger, og høydemålerinnstilling
l(°)	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

AVSNITT 2 – GENERELLE MANØVRER(°)

a	Kontroll av flyet utelukkende basert på instrumenter, herunder flyging rett fram med forskjellige hastigheter, trim
b	Sving i stigning og nedstigning med konstant rate 1-krenging
c	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger, herunder svinger med stabil 45° krenging og krappe nedstigende svinger

d(*)	Gjenoppretting fra begynnende steiling ved flyging rett fram, under stigende/nedstigende svinger og i landingskonfigurasjon – gjelder bare fly
e	Begrenset panel: Stabilisert stigning eller nedstigning, horisontale svinger med rate 1-krenging til angitt kurs, gjenoppretting fra unormale flygestillinger — gjelder bare fly
AVSNITT 3 – UNDERVEISPROSEDYRER I HENHOLD TIL IFR(°)	
a	Flyging på trekk, herunder avskjæring, f.eks. NDB, VOR eller rute mellom rutepunkter
b	Bruk av navigasjonssystem og radiohjelpemidler
c	Flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet, motorinnstilling, trimteknikk
d	Høydemålerinnstillinger
e	Tidsberegning og revisjon av ETA (venting underveis, om nødvendig)
f	Overvåking av flygeforløp, flygelogg, drivstofforbruk, betjening av systemer
g	Framgangsmåter for beskyttelse mot is, om nødvendig simulert
h	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
AVSNITT 3a – ANKOMSTPROSEDYRER	
a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler, dersom det er relevant
b	Ankomstprosedyrer, kontroll av høydemåler
c	Høyde- og hastighetsbegrensninger, dersom det er relevant
d	PBN-ankomst (dersom det er relevant): <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og ankomstkartet.
AVSNITT 4(°) – 3D-OPERASJONER(++)	
a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler Kontroll av vinkel på vertikal bane For RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og innflygingskartet.
b	Orientering ved innflyging og landing, herunder kontroller ved nedstigning/innflyging/landing, herunder identifikasjon av hjelpemidler
c(+)	Venteprosedyre

d	Samsvar med offentliggjort innflygingsprosedyre
e	Tidsberegning ved innflyging
f	Kontroll av høyde, hastighet og kurs (stabilisert innflyging)
g(+)	Tiltak ved avbrutt innflyging
h(+)	Prosedyre for avbrutt innflyging/landing
i	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

AVSNITT 5(°) – 2D-OPERASJONER(++)

a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler For RNP APCH: – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og innflygingskartet.
b	Orientering ved innflyging og landing, herunder kontroller ved nedstigning/innflyging/landing, herunder identifikasjon av hjelpemidler
c(+)	Venteprosedyre
d	Samsvar med offentliggjort innflygingsprosedyre
e	Tidsberegning ved innflyging
f	Kontroll av høyde/avstand til MAPT, hastighet og kurs (stabilisert innflyging), SDF (Step Down Fixes), dersom det er relevant
g(+)	Tiltak ved avbrutt innflyging
h(+)	Prosedyre for avbrutt innflyging/landing
i	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

AVSNITT 6 – FLYGING MED ÉN MOTOR UTE AV DRIFT (bare flermotorsfly)(°)

a	Simulert motorsvikt etter start eller under avbrutt innflyging
b	Innflyging, avbrutt innflyging og prosedyrer for avbrutt innflyging med én motor ute av drift
c	Innflyging og landing med én motor ute av drift
d	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

(°) Skal gjennomføres utelukkende ved hjelp av instrumenter.

(*) Kan gjennomføres i en FFS, FTD 2/3 eller FNPT II.

(+) Kan gjennomføres i enten avsnitt 5 eller avsnitt 6.

(++) For å få eller beholde særskilte PBN-rettigheter skal én innflyging i enten avsnitt 4 eller avsnitt 5 være en RNP APCH. Dersom en RNP APCH ikke er praktisk mulig, skal den utføres i en hensiktsmessig utstyrt FSTD.

Helikoptre

AVSNITT 1 – AVGANG

Bruk av sjekklister, flygerskjønn, forebygging av isdannelse / avising osv. gjelder for alle avsnitt

a	Bruk av flygehåndbok (eller tilsvarende), særlig beregning av luftfartøyets ytelse, masse og balanse
b	Bruk av dokumentasjon fra lufttrafikkjenesten (ATS), værdokumentasjon
c	Utarbeiding av ATC-flygeplan, IFR-flygeplan/-logg
d	Identifikasjon av nødvendige navigasjonshjelpemidler for avgangs-, ankomst- og innflygingsprosedyrer
e	Inspeksjon før flyging
f	Minsteverdier for vær
g	Taksing / taksing i luften i samsvar med flygekontroll eller instruksjoner fra instruktør
h	PBN-avgang (dersom det er relevant): <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og avgangskartet.
i	Orientering, prosedyrer og kontroller før start
j	Overgang til instrumentflyging
k	Prosedyrer for instrumentavgang, herunder PBN-prosedyrer

AVSNITT 2 – GENERELLE MANØVRER

a	Flyging av helikopter utelukkende basert på instrumenter, herunder:
b	Sving i stigning og nedstigning med konstant rate 1-krenging
c	Gjenoppretting fra unormale flygestillinger, herunder svinger med stabil 30° krenging og krappe nedstigende svinger

AVSNITT 3 — UNDERVEISPROSEDYRER I HENHOLD TIL IFR

a	Flyging på trekk, herunder avskjæring, f.eks. NDB, VOR, RNAV
b	Bruk av radiohjelpemidler
c	Flyging rett fram, kontroll av kurs, høyde og hastighet, motorinnstilling
d	Høydemålerinnstillinger
e	Tidsberegning og revisjon av ETA

f	Overvåking av flygeforløp, flygelogg, drivstofforbruk, betjening av systemer
g	Framgangsmåter for beskyttelse mot is, om nødvendig simulert og dersom relevant
h	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
AVSNITT 3a – ANKOMSTPROSEDYRER	
a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler, dersom det er relevant
b	Ankomstprosedyrer, kontroll av høydemåler
c	Høyde- og hastighetsbegrensninger, dersom det er relevant
d	PBN-ankomst (dersom det er relevant) <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og ankomstkartet.
AVSNITT 4 – 3D-OPERASJONER(+)	
a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler Kontroll av vinkel på vertikal bane for RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> a) Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. b) Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og innflygingskartet.
b	Orientering ved innflyging og landing, herunder kontroller ved nedstigning/innflyging/landing
c(*)	Venteprosedyre
d	Samsvar med offentliggjort innflygingsprosedyre
e	Tidsberegning ved innflyging
f	Kontroll av høyde, hastighet og kurs (stabilisert innflyging)
g(*)	Tiltak ved avbrutt innflyging
h(*)	Prosedyre for avbrutt innflyging/landing
i	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer
AVSNITT 5 – 2D-OPERASJONER(+)	
a	Innstilling og kontroll av navigasjonshjelpemidler For RNP APCH: <ul style="list-style-type: none"> – Kontroll av at riktig prosedyre er lastet inn i navigasjonssystemet. – Krysskontroll mellom navigasjonssystemets skjerm og innflygingskartet.

b	Orientering ved innflyging og landing, herunder kontroller ved nedstigning/innflyging/landing og identifikasjon av hjelpemidler
c(*)	Venteprosedyre
d	Samsvar med offentliggjort innflygingsprosedyre
e	Tidsberegning ved innflyging
f	Kontroll av høyde, hastighet og kurs (stabilisert innflyging)
g(*)	Tiltak ved avbrutt innflyging
h(*)	Prosedyrer for avbrutt innflyging(*)/landing
i	ATC-kontakt – overholdelse, R/T-prosedyrer

AVSNITT 6 – PROSEDYRER FOR UNORMALE SITUASJONER OG NØDSITUASJONER

Dette avsnittet kan kombineres med avsnitt 1–5. Under prøven skal det tas hensyn til kontrollen over helikopteret, identifikasjon av hvilken motor som svikter, umiddelbare tiltak (trening på håndgrep), oppfølgingstiltak og kontroller samt flygepresisjon, i følgende situasjoner:

a	Simulert motorsvikt etter start og ved/under innflyging(**) (ved sikker høyde med mindre det utføres i en FFS, FNPT II/III eller FTD 2,3)
b	Feil i innretninger for stabilitetsøkning / hydraulikksystem (dersom relevant)
c	Begrenset panel
d	Autorotasjon og gjenoppretting til forhåndsinnstilt høyde
e	3D-operasjoner manuelt, uten flygeanviser(***) 3D-operasjoner manuelt, med flygeanviser(***)

(+) For å få eller beholde særskilte PBN-rettigheter skal én innflyging i enten avsnitt 4 eller avsnitt 5 være en RNP APCH. Dersom en RNP APCH ikke er praktisk mulig, skal den utføres i en hensiktsmessig utstyrt FSTD.

(*) Skal gjennomføres i avsnitt 4 eller avsnitt 5.

(**) Bare flermotorshelikopter.

(***) Bare ett emne inngår i prøven.»

i) I tillegg 8 gjøres følgende endringer:

i) Fotnoten til tabellen i avsnitt A skal lyde:

«(*) Forutsatt at søkeren i løpet av de tolv foregående månedene har hatt minst tre IFR-avganger og -innflyginger under utøvelse av særskilte PBN-rettigheter, herunder én RNP APCH-innflyging med et fly av SP-klasse eller -type i flyginger med én flyger, eller når det gjelder flermotorsfly, andre enn teknisk kompliserte fly med høy ytelse, har søkeren bestått avsnitt 6 av ferdighetsprøven for flyging med én flyger, for andre fly enn teknisk kompliserte fly med høy ytelse som flys utelukkende ved hjelp av instrumenter i flyging med én flyger.»

ii) Fotnoten til tabellen i avsnitt B skal lyde:

«(*) Forutsatt at det i løpet av de tolv foregående månedene er utført minst tre IFR-avganger og -innflyginger under utøvelse av særskilte PBN-rettigheter, herunder én RNP APCH-innflyging (kan være en PinS-innflyging (Point in Space)), med et helikopter av SP-type i flyginger med én flyger.»

j) I tillegg 9 gjøres følgende endringer:

i) Avsnitt B nr. 4 skal lyde:

«4. Følgende grenser gjelder, korrigert for å ta hensyn til turbulente forhold og manøvreringsevnen og ytelsen til det flyet som brukes:

Høyde

Generelt	±100 fot
Start på avbrutt innflyging ved beslutningshøyde	+50 fot / –0 fot
Minstehøyde for nedstigning	+50 fot / –0 fot

Flyging på trekk

ved hjelp av radiohjelpemidler	±5°
For vinkelavvik	Halvt skalautslag, retning og glidebane (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS).
«Lineære» avvik i 2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV)	Feil/avvik fra planlagt kurs skal normalt være begrenset til ±½ av RNP-verdien som angis for prosedyren. Korte avvik fra denne standarden opp til høyst 1 × RNP-verdien er tillatt.
Lineære avvik i høyderetning i 3D (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) ved bruk av BaroVNAV)	Høyst –75 fot under vertikal profil til enhver tid og høyst +75 fot over vertikal profil ved eller under 1 000 fot over flyplassens nivå.

Kurs

alle motorer i drift	±5°
med simulert motorsvikt	±10°

Hastighet

alle motorer i drift	±5 knop
med simulert motorsvikt	+10 knop / –5 knop»

ii) Følgende bokstav h) innsettes i avsnitt B nr. 5:

«h) For å få eller beholde særskilte PBN-rettigheter skal én innflyging være en RNP APCH. Dersom en RNP APCH ikke er praktisk mulig, skal den utføres i en hensiktsmessig utstyrt FSTD.»

iii) Rad 3B.4 og 3B.5 i tabellen i avsnitt B nr. 5 skal lyde:

«3B.4*	3D-operasjoner til DH/A på 200 fot (60 m) eller til høyere minsteverdier dersom innflygingsprosedyren krever det (autopilot kan brukes til avskjæring av vertikal bane i siste fase av innflygingen)	P—>	—>		M	
3B.5*	2D-operasjoner til MDH/A	P—>	—>		M»	

iv) Følgende bokstav j) innsettes i avsnitt B nr. 6:

«j) For å få eller beholde særskilte PBN-rettigheter skal én innflyging være en RNP APCH. Dersom en RNP APCH ikke er praktisk mulig, skal den utføres i en hensiktsmessig utstyrt FSTD.»

v) Rad 3.9.3 i tabellen i avsnitt B nr. 6 skal lyde:

«3.9.3*	3D-operasjoner til DH/A på 200 fot (60 m) eller til høyere minsteverdier dersom innflygingsprosedyren krever det						
---------	--	--	--	--	--	--	--

Merk: I henhold til AFM kan RNP APCH-prosedyrer kreve bruk av autopilot eller flygeanviser. Når prosedyren som skal flys manuelt skal velges, skal det tas hensyn til slike begrensninger (velg f.eks. en ILS for 3.9.3.1 dersom en slik begrensning er fastsatt i AFM).»

vi) Rad 3.9.3.4 og 3.9.4 i tabellen i avsnitt B nr. 6 skal lyde:

«3.4.9.3*	manuelt, med én motor simulert ute av drift; motorsvikt skal simuleres under siste fase av innflygingen før 1 000 fot over flyplassens nivå nås, fram til landingsøyeblikket, eller gjennom hele prosedyren med avbrutt innflyging I fly som ikke er sertifisert som fly i transportkategorien (JAR/FAR 25) eller som fly i kortdistansekategorien (SFAR 23), skal innflyging med simulert motorsvikt og etterfølgende avbrutt innflyging startes i forbindelse med ikke-precisjonsinnflygingen som beskrevet i 3.9.4. Den avbrutte innflygingen skal startes når den offentliggjorte hinderklarings høyden (OCH/A) nås, men ikke senere enn at en minste høyde for nedstigning (MDH/A) på 500 fot over rullebanens terskelhøyde er nådd. I fly som har samme ytelse som et fly i transportkategorien når det gjelder startmasse og tetthetshøyde, kan instruktøren simulere motorsvikt i samsvar med 3.9.3.4.			P—>	—>		M
3.9.4*	2D-operasjoner ned til MDH/A			P*—>	—>		M»

vii) Rad 4.1 i tabellen i avsnitt B nr. 6 skal lyde:

«4.1	Avbrutt innflyging med alle motorer i drift* under en 3D-operasjon når beslutningshøyde nås			P*—>	—>»		
------	---	--	--	------	-----	--	--

viii) Rad 5.1 i tabellen i avsnitt B nr. 6 skal lyde:

«5.1	Normale landinger* med visuell referanse etablert når beslutningshøyden nås etter en instrumentinnflyging			P»			
------	---	--	--	----	--	--	--

ix) I rad 6.2 i tabellen i avsnitt B nr. 6 erstattes ordet «ILS» med følgende: «CAT II/III»

x) Avsnitt C nr. 4 bokstav a) skal lyde:

«a) Grenser for IFR-flyging

Høyde

Generelt	±100 fot
Start på avbrutt innflyging ved beslutningshøyde	+50 fot / -0 fot
Minstehøyde for nedstigning	+50 fot / -0 fot

Flyging på trekk

Ved hjelp av radionavigasjon	±5°
3D-vinkelavvik	Halvt skalautslag, retning og glidebane (f.eks. LPV, ILS, MLS, GLS).
«Lineært» sideavvik i 2D (LNAV) og 3D (LNAV/VNAV)	Feil/avvik fra planlagt kurs skal normalt være begrenset til ±½ av RNP-verdien som angis for prosedyren. Korte avvik fra denne standarden opp til høyst 1 × RNP-verdien er tillatt.
Lineære avvik i høyderetning i 3D (f.eks. RNP APCH (LNAV/VNAV) ved bruk av BaroVNAV)	Høyst -75 fot under vertikal profil til enhver tid og høyst +75 fot over vertikal profil ved eller under 1 000 fot over flyplassens nivå.

Kurs

Normal flyging	±5°
Unormal flyging / nødssituasjoner	±10°

Hastighet

Generelt	±10 knop
Med simulert motorsvikt	+10 knop / -5 knop»

xi) Rad 5.4, 5.4.1 og 5.4.2 i tabellen i avsnitt C nr. 12 skal lyde:

«5.4.	3D-operasjoner til DH/A på 200 fot (60 m) eller til høyere minsteverdier dersom innflygingsprosedyren krever det	P*	—>*	—>*			
5.4.1	Manuelt, uten flygeanviser Merk: I henhold til AFM kan RNP APCH-prosedyrer kreve bruk av autopilot eller flygeanviser. Når prosedyren som skal flys manuelt skal velges, skal det tas hensyn til slike begrensninger (velg f.eks. en ILS for 5.4.1 dersom en slik begrensning er fastsatt i AFM).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Manuelt, med flygeanviser	P*	—>*	—>*		M*»	

xii) Rad 5.4.4 og 5.5 i tabellen i avsnitt C nr. 12 skal lyde:

«5.4.4	Manuelt, med én motor simulert ute av drift; motorsvikt skal simuleres under siste fase av innflygingen før 1 000 fot over flyplassens nivå nås, fram til landingsøyeblikket, eller til hele prosedyren med avbrutt innflyging er gjennomført	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	2D-operasjoner ned til minstehøyde for nedstigning (MDA/H)	P*	—>*	—>*		M*»	

2) ORA.ATO.135 bokstav a) i vedlegg VII skal lyde:

«a) Den godkjente utdanningsorganisasjonen skal bruke en tilstrekkelig flåte av luftfartøyer til opplæring, eller FSTD-er som er hensiktsmessig utstyrt for kursene som tilbys.»