Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/539

ze dne 6. dubna 2016,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jde o výcvik, zkoušky a pravidelné přezkušování pilotů týkající se navigace založené na výkonnosti

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 91, 7.4.2016, s. 1)

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 240, 8.9.2016, s. 8 (2016/539)

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/539

ze dne 6. dubna 2016,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jde o výcvik, zkoušky a pravidelné přezkušování pilotů týkající se navigace založené na výkonnosti

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) Vkládá se nový článek 4a, který zní:

„Článek 4a

Práva udělená přístrojovou kvalifikací pro navigaci založenou na výkonnosti

1. Podle postupů navigace založené na výkonnosti (PBN) smějí piloti létat až poté, co získali práva pro PBN a tato práva byla začleněna do jejich přístrojové kvalifikace (IR).

2. Práva pro PBN pilot obdrží, když splní všechny tyto požadavky:

a) pilot úspěšně absolvoval kurz teoretických znalostí mj. z navigace PBN v souladu s článkem FCL.615 přílohy I (část FCL);

b) pilot úspěšně absolvoval letový výcvik mj. s navigací PBN v souladu s článkem FCL.615 přílohy I (část FCL);

c) pilot úspěšně absolvoval buď zkoušku dovedností v souladu s dodatkem 7 přílohy I (část FCL), nebo zkoušku dovedností, nebo přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 přílohy I (část FCL).

3. Požadavky uvedené v odst. 2 písm. a) a b) se považují za splněné, pokud příslušný orgán shledal, že znalosti získané buď výcvikem, nebo na základě seznámení s provozem podle PBN, jsou rovnocenné znalostem získaným v kurzu uvedeném v odst. 2 písm. a) a b) a pilot takto získané znalosti prokáže ke spokojenosti examinátora při přezkoušení odborné způsobilosti nebo zkoušce dovedností uvedených v odst. 2 písm. c).

4. Po absolvování přezkoušení odborné způsobilosti nebo zkoušky dovednosti uvedených v odst. 2 písm. c) se do zápisníku letů pilota nebo rovnocenného dokumentu zanese záznam o úspěšném prokázání znalostí PBN a examinátor, který zkoušku či přezkoušení vedl, jej potvrdí podpisem.

5. Piloti s přístrojovou kvalifikací bez práv pro PBN mohou provozovat lety a přiblížení na trasách, kde se nepožadují práva pro PBN a kde se pro obnovu jejich přístrojové kvalifikace nepožaduje žádný z prvků PBN, pouze do 25. srpna 2020. Po uplynutí tohoto data musí být práva pro PBN součástí každé přístrojové kvalifikace.“

▼B

2) V článku 10a se doplňuje nový odstavec 5, který zní:

„5. Organizace pro výcvik pilotů musí nejpozději do 25. srpna 2020 zajistit, aby jimi nabízené výcvikové kurzy zahrnovaly výcvik za účelem získání práv pro PBN v souladu s požadavky přílohy I (část FCL).“

3) V článku 12 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Odchylně od odstavce 1 se členské státy mohou rozhodnout, že až do 8. dubna 2017 nebudou uplatňovat ustanovení tohoto nařízení v případě pilotů, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti pilota a souvisejícího osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných třetí zemí a kteří se podílejí na neobchodním provozu letadla, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 písm. b) nebo c) nařízení (ES) č. 216/2008. Tato rozhodnutí členské státy zpřístupní veřejnosti.“

4) Přílohy I a VII se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 8. dubna 2016.

▼C1

Body 1, 2 a 4 článku 1 se však použijí ode dne 25. srpna 2018, s výjimkou bodu 1 písm. g) přílohy, který se použije ode dne 8. dubna 2016.

▼B

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA

Přílohy I a VII nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) následující definice se vkládají do článku FCL.010:

„ „Provozem s úhlovými odchylkami“ se rozumí přiblížení podle přístrojů, při němž je maximální přípustná chyba/odchylka od plánované tratě (úhlová odchylka) vyjádřena vychýlením ukazatele indikátoru traťové odchylky (CDI) nebo na rovnocenném zobrazení v pilotním prostoru.

„Provozem s lineárními odchylkami“ se rozumí přiblížení podle přístrojů, při němž je maximální přípustná chyba/odchylka od plánované tratě (stranová odchylka) vyjádřena v jednotkách délky, např. v námořních mílích.

„LNAV“ se rozumí směrová navigace.

„LPV“ se rozumí výkonnost směrového majáku s vertikálním vedením.

„Navigací založenou na výkonnosti (PBN)“ se rozumí prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

„RNP APCH“ se rozumí specifikace PBN používaná pro přiblížení podle přístrojů.

„Provozem RNP APCH do minimálních výšek LNAV“ se rozumí 2D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové vedení provádí na základě určení polohy systému GNSS.

„Provozem RNP APCH až do minim LNAV/VNAV“ se rozumí 3D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové vedení provádí na základě určení polohy systémem GNSS a vertikální vedení buď pomocí funkce BARO-VNAV, nebo na základě určení polohy systémem GNSS, včetně SBAS.

„Provozem RNP APCH až do minim LPV“ se rozumí 3D přiblížení podle přístrojů, u nějž se směrové i vertikální vedení provádí na základě určení polohy systémem GNSS včetně rozšíření SBAS.

„RNP AR APCH“ se rozumí navigační specifikace používaná pro přiblížení podle přístrojů vyžadující specifické schválení.

„Trojrozměrným (3D) přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení.

„Dvourozměrným (2D) přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení.

„VNAV“ se rozumí vertikální navigace.“;

b) článek FCL.600.IR se nahrazuje tímto:

„Vyjma situací stanovených v článku FCL.825 mohou provoz podle IFR v letounu, ve vrtulníku, na vzducholodi nebo v letadle s pohonem vztlaku vykonávat pouze držitelé:

▼B

a) průkazu PPL, CPL, MPL a ATPL a

b) přístrojové kvalifikace s právy odpovídajícími platným požadavkům vzdušného prostoru a kategorii letadla, s výjimkou situací, kdy absolvují zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo dostávají výcvik ve dvojím řízení.“;

c) v článku FCL.605.IR se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Držitel přístrojové kvalifikace má práva k letu s letadlem podle IFR, včetně provozu podle PBN, s minimální relativní výškou rozhodnutí 60 m (200 stop)“;

d) v článku FCL.700 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Držitelé průkazu způsobilosti pilota nesmějí pracovat jako piloti letadla, pokud nemají platnou a odpovídající třídní nebo typovou kvalifikaci, s výjimkou těchto případů:

i) jsou držiteli průkazů LAPL, SPL a BPL;

ii) podstupují zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti pro obnovu třídní nebo typové kvalifikace;

iii) podstupují letový výcvik;

iv) jsou držitelem kvalifikace pro zkušební létání vydané v souladu s článkem FCL.820.“;

e) v článku FCL.700 se zrušuje písmeno c);

f) v článku FCL.820 písm. c) se bod 3 nahrazuje tímto:

„3) provádět lety bez typové nebo třídní kvalifikace stanovené v hlavě H, vyjma případu, kdy kvalifikace pro zkušební létání nesmí být používána k provozu obchodní letecké dopravy.“;

g) V dodatku 5 se bod 2 nahrazuje tímto:

„2. Výcvikový kurz pro získání průkazu MPL může být schválen pouze schválené organizaci pro výcvik, jež je součástí provozovatele obchodní letecké dopravy, který má osvědčení v souladu s částí ORO nebo má s tímto provozovatelem uzavřenu zvláštní dohodu.“

h) dodatek 7 se mění takto:

i) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1. Žadatel o přístrojovou kvalifikaci absolvuje výcvik ve stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce a které musí být pro účely výcviku a zkoušek odpovídajícím způsobem vybaveno.“;

ii) bod 11 se nahrazuje tímto:

„11. Uplatní se tato omezení, upravená s ohledem na odchylky pro podmínky turbulence, ovládacích vlastností a výkonnosti použitého letadla:

▼B

Výška	
Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/ nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
Minimální výška pro klesání/MAP/ nadmořská výška	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
Sledování dráhy letu	
podle radiových prostředků	± 5°
V případě úhlových odchylek	Odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS)
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ stranové odchylky	stranová odchylka od tratě obvykle nesmí překročit ± $\frac{1}{2}$ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV)	nikdy více než – 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.
Kurz	
se všemi pracujícími motory	± 5°
se simulovanou poruchou motoru	± 10 °
Rychlost	
se všemi pracujícími motory	± 5 uzlů (± 9 km/h)
se simulovanou poruchou motoru	10 uzlů/– 5 uzlů (+ 18,5 km/h/– 9 km/h)

OBSAH ZKOUŠKY

Letouny

ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET Na všechny oddíly se vztahuje použití seznamu kontrol povinných úkonů, pilotní dovednost, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd.	
a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště výpočet výkonnosti letadla, hmotnost a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/letového deníku
d	Identifikace požadovaných navigačních zařízení při postupech pro odlet, přílet a přiblížení
e	Předletová prohlídka
f	Meteorologická minima
g	Pojíždění
h	Odlet podle PBN (je-li použitelné): — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem odletových tratí
i	Příprava před vzletem, vzlet

▼B

j (˚)	Přechod na let podle přístrojů
k (˚)	Postupy pro odlet podle přístrojů, včetně odletů podle PBN, a nastavení výškoměru
l (˚)	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA (˚)	
a	Řízení letounu výhradně podle přístrojů zahrnující: vodorovný let při různých rychlostech, vyvážení
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem 45° a ostrých klesavých zatáček
d (*)	Vybrání z blížícího se přetažení při vodorovném letu, ve stoupavých/klesavých zatáčkách a v přistávací konfiguraci – platí pouze pro letouny
e	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce: stabilizované stoupání nebo klesání, ploché zatáčky se standardní úhlovou rychlostí do určitých kurzů, vybírání z nezvyklých poloh – platí pouze pro letouny
ODDÍL 3 – TRAŤOVÉ POSTUPY IFR (˚)	
a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, nebo tratě mezi traťovými body
b	Použití navigačního systému nebo radiových prostředků
c	Vodorovný let, udržování kurzu, nadmořské výšky a letové rychlosti, nastavení výkonu, technika vyvážení
d	Nastavení výškoměru
e	Měření času a oprava ETA (vyčkávání po trati – je-li požadováno)
f	Sledování postupu letu, letového deníku, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany proti námraze, v případě potřeby simulované
h	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 3a – POSTUPY PRO PŘÍLET	
a	Případné nastavení a kontrola navigačních prostředků
b	Postupy pro přílet, kontroly výškoměru
c	Případná omezení nadmořské výšky a rychlosti
d	Případný přílet podle PBN: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem příletových tratí

▼B

ODDÍL 4 (°) — 3D PROVOZ (++)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků Kontrola úhlu vertikální dráhy V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním, včetně identifikace zařízení
c (+)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (+)	Činnost při průletu
h (+)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 5 (°) — 2D PROVOZ (++)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním, včetně identifikace zařízení
c (+)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky/vzdálenosti od MAPT, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení), Fix postupného klesání (SDF), je-li použitelné
g (+)	Činnost při průletu
h (+)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 6 – LET S JEDNÍM NEPRACUJÍCÍM MOTOREM (pouze vícemotorové letouny) (°)	
a	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu
b	Přiblížení, průlet a procedurální nezdařené přiblížení s jedním nepracujícím motorem

▼B

c	Přiblížení a přistání s jedním nepracujícím motorem
d	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy

(°) Je třeba provést s orientací výhradně podle přístrojů.
(*) Lze provést na FFS, FTD 2/3 nebo FNPT II.
(+) Lze provést buď v oddíle 5, nebo v oddíle 6.
(++) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5 být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).

Vrtulníky

ODDÍL 1 – ODLET Na všechny oddíly se vztahuje použití seznamu kontrol povinných úkonů, pilotní dovednost, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd.	
a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště výpočet výkonnosti letadla, hmotnosti a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/letového deníku
d	Identifikace požadovaných navigačních zařízení při postupech pro odlet, přílet a přiblížení
e	Předletová prohlídka
f	Meteorologická minima
g	Pojíždění/vzdušné pojíždění podle ATC nebo pokynů instruktora
h	Odlet podle PBN (je-li použitelné): — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem odletových tratí
i	Příprava před vzletem, postupy a kontroly
j	Přechod na let podle přístrojů
k	Postupy pro odlet podle přístrojů, včetně postupů podle PBN
ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ VRTULNÍKU	
a	Řízení vrtulníku výhradně podle přístrojů zahrnující:
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem 30° a ostrých klesavých zatáček
ODDÍL 3 – TRAŤOVÉ POSTUPY IFR	
a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, RNAV
b	Použití radiových prostředků

▼B

c	Vodorovný let, udržování kurzu, nadmořské výšky a letové rychlosti, nastavení výkonu
d	Nastavení výškoměru
e	Časový rozpočet a oprava ETA
f	Sledování postupu letu, letového deníku, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany proti námraze, v případě potřeby a je-li relevantní simulované
h	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 3a – POSTUPY PRO PŘÍLET	
a	Případné nastavení a kontrola navigačních prostředků
b	Postupy pro přílet, kontroly výškoměru
c	Případná omezení nadmořské výšky a rychlosti
d	Případný přílet podle PBN — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem příletových tratí
ODDÍL 4 — 3D PROVOZ (+)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků Kontrola úhlu vertikální dráhy u RNP APCH: a) zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a b) provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení
b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
c (*)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 5 — 2D PROVOZ (+)	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků V případě RNP APCH: — zkontrolovat, zda byly do navigačního systému uloženy správné postupy, a — provést křížovou kontrolu mezi navigačním systémem a schématem přiblížení

▼B

b	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním a identifikace zařízení
c (*)	Postup vyčkávání
d	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
e	Časový rozpočet přiblížení
f	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
g (*)	Činnost při průletu
h (*)	Postup nezdařeného přiblížen (*)/přistání
i	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy
ODDÍL 6 – MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5. Zkouška musí brát zřetel na řízení vrtulníku, identifikaci motoru s poruchou, okamžité činnosti (náznakově nacvičené úkony), následné činnosti a kontroly a přesnost létání v těchto situacích:	
a	Simulovaná porucha motoru po vzletu a při/během přiblížení (**) (v bezpečné nadmořské výšce, pokud se neprovádí na FFS nebo FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Porucha zařízení pro zvýšení stability/hydraulického systému (je-li vhodné)
c	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce
d	Autorotace a vybrání v předem zvolené nadmořské výšce
e	3D provoz ručně bez letového povelového přístroje (***) 3D provoz ručně s použitím letového povelového přístroje (***)

(+) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5 být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).
(*) Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.
(**) Pouze vícemotorový vrtulník
(***) Bude zkoušena pouze jedna úloha.“

i) dodatek 8 se mění takto:

i) poznámka pod čarou k tabulce v oddíle A se nahrazuje tímto:

„(*) Za předpokladu, že žadatel za předchozích dvanáct měsíců absolvoval alespoň tři odlety a přiblížení podle IFR při výkonu práv pro PBN, včetně jednoho přiblížení RNP APCH, v letounu třídy SP nebo v typu letounu v jednopilotním provozu, nebo pokud v případě jiných vícemotorových letounů než složitých letounů s vysokou výkonností úspěšně složil oddíl 6 zkoušky dovednosti pro jiné letouny SP než složité letouny s vysokou výkonností řízené s orientací výhradně podle přístrojů v jednopilotním provozu.“;

▼B

ii) poznámka pod čarou k tabulce v oddíle B se nahrazuje tímto:

„(*) Za předpokladu, že za předchozích dvanáct měsíců byly provedeny alespoň tři odlety a přiblížení podle IFR při výkonu práv pro PBN, včetně jednoho přiblížení RNP APCH (mohlo by se jednat o přiblížení v bodu v prostoru), ve vrtulníku typu SP v jednopilotním provozu.“;

j) dodatek 9 se mění takto:

i) bod 4 se v oddíle B nahrazuje tímto:

„4. Uplatní se následující omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu:

Výška	
Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
minimální relativní výška klesání/nadmořská výška klesání	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
Sledování dráhy letu	
podle radiových prostředků	± 5°
V případě „úhlových“ odchylek	odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS).
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ odchylky	stranová odchylka od plánované tratě obvykle nesmí překročit ± $\frac{1}{2}$ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV)	nikdy více než – 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.
Kurz	
se všemi pracujícími motory	± 5°
se simulovanou poruchou motoru	± 10°
Rychlost	
se všemi pracujícími motory	± 5 uzlů (± 9 km/h)
se simulovanou poruchou motoru	+ 10 uzlů/– 5 uzlů (+ 18,5 km/h/– 9 km/h)“

ii) v oddíle B se do bodu 5 vkládá nové písmeno h), které zní:

„h) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).“;

iii) řádky 3B.4 a 3B.5 tabulky v bodě 5 oddílu B se nahrazují tímto:

„3B.4*	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/ nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení (autopilot smí být použit k nalétnutí na vertikální dráhu v úseku konečného přiblížení)		P—>	——>		M	

▼B

3B.5*	2D provoz do minimální relativní výšky klesání/minimální nadmořské výšky klesání		P—>	—>		M“	

iv) v oddíle B se do bodu 6 vkládá nové písmeno j), které zní:

„j) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).“;

v) řádek 3.9.3 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„3.9.3*	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení						

Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. S přihlédnutím k takovým omezení musí být vybrán postup, u nějž má být létání provedeno ručně (například pro 3.9.3.1 zvolit ILS v případě takových omezení AFM).“

vi) řádky 3.9.3.4 a 3.9.4 tabulky v bodě 6 části B se nahrazují tímto:

„3.9.3.4*	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úrovní letiště do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s nepřesným přístrojovým přiblížením, jak je popsáno v 3.9.4. Průlet se však musí zahajovat po dosažení vyhlášené bezpečné výšky nad překážkami (OCH/A), avšak ne později než po dosažení MDH/A 150 m (500 stop) nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s 3.9.3.4.			P—>	—>		M	
3.9.4*	2D provoz s klesáním na minimální relativní výšku klesání/minimální nadmořskou výšku klesání			P*—>	—>		M“	

▼B

vii) řádek 4.1 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„4.1	Průlet se všemi pracujícími* motory po přiblížení ILS a dosažení relativní výšky rozhodnutí			P*—>	—>“			

viii) řádek 5.1 tabulky v bodě 6 oddílu B se nahrazuje tímto:

„5.1	Normální přistání* s vizuální orientací získanou po dosažení relativní výšky rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů			P“				

ix) v řádku 6.2 tabulky v bodě 6 oddílu B se výraz „ILS“ nahrazuje tímto:
„KAT. II/III“,

x) v bodě 4 oddílu C se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Letová omezení IFR

Výška	
Všeobecně	± 100 stop (± 30 m)
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/ nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
minimální relativní výška klesání/nadmořská výška klesání	+ 50 stop/– 0 stop (+ 15 m/– 0 m)
Sledování dráhy letu	
podle radiových prostředků	± 5°
3D „úhlové“ odchylky	odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS).
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ odchylka:	stranová odchylka od plánované tratě obvykle nesmí překročit ± $\frac{1}{2}$ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV):	nikdy více než – 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.
Kurz	
běžné činnosti	± 5°
mimořádné činnosti/nouzové situace	± 10°
Rychlost	
Všeobecně	± 10 uzlů (± 18,5 km/h)
při simulovaném vysazení motoru	10 uzlů/– 5 uzlů (+ 18,5 km/h/– 9 km/h)“

xi) řádky 5.4, 5.4.1 a 5.4.2 tabulky v bodě 12 oddílu C se nahrazují tímto:

„5.4	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/ nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení	P*	—>*	—>*			

▼B

5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. S přihlédnutím k takovým omezení musí být vybrán postup, u nějž má být létání provedeno ručně (například pro 5.4.1 zvolit ILS v případě takových omezení AFM).	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	—>*	—>*		M*“	

xii) řádky 5.4.4 a 5.5 tabulky v bodě 12 oddílu C se nahrazují tímto:

„5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úrovní letiště do dosednutí, nebo před dokončením postupu nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*		M*	
5.5	2D provoz do minimální výšky pro klesání MDA/H	P*	—>*	—>*		M*“	

2) V příloze VII se v článku ORA.ATO.135 písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Schválená organizace pro výcvik využívá dostatečně rozsáhlý park cvičných letadel či zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), jehož vybavení je vhodné pro potřeby poskytovaných výcvikových kurzů.“.