Republika e Kosovës
Republika Kosova – Republic of Kosovo

Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

RREGULLORE NR. XX / 2017

PËR NDRYSHIMIN E RREGULLORES SË AAC NR. 05/2015 NË LIDHJE ME TRAJNIMIN, TESTIMIN DHE KONTROLLIN PERIODIK TË PILOTËVE PËR NAVIGIM TË BAZUAR NË PERFORMANCË

UREDBA BR. XX/2017

O IZMENI UREDBE ACV BR. 05/2015 U POGLEDU OBUKE, TESTIRANJA I PERIODIČNE KONTROLE PILOTA ZA NAVIGACIJU NA OSNOVU UČINKA.

REGULATION NO. XX/2017

AMENDING REGULATION CAA NO. 05/2015 AS REGARDS PILOT TRAINING, TESTING AND PERIODIC CHECKING FOR PERFORMANCE-BASED NAVIGATION

Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës, Në mbështetje të nenit 3.5 pika (i), 15.1 pika (a), (c), (e), (j) në lidhje me nenin 45 të Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, nr. 28, dt. 4 qershor 2008), Duke pasur parasysh, Detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës kundrejt Marrëveshjes Shumëpalëshe për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (në tekstin e mëtejmë "Marrëveshja HPEA") që prej hyrjes së saj të përkohshme në fuqi në Kosovë më 10 tetor 2006, Me qëllim të zbatimit të Rregullores së Komisionit (EU) 2016/539 të datës 6 prill 2016 për ndryshimin e Rregullores së Komisionit (EU) nr. 1178/2011 në lidhje me trajnimin, testimin dhe kontrollin periodik të pilotëve për navigim të	Generalni direktor Autoriteta civilnog vazduhoplovstva Republike Kosovo, Na osnovu člana 3.5, tačka (i), 15.1. tačke (a), (c), (e), (j) u vezi sa članom 45. Zakona br. 03/L-051 o Civilnom vazduhoplovstvu („Službeni list Republike Kosovo", godina III, br. 28, od 4. juna 2008), Uzimajući u obzir, Međunarodne obaveze Republike Kosovo u skladu sa Multilateralnim sporazumom o osnivanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog prostora (u daljem tekstu „Sporazum ECAA") od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo od 10. oktobra 2006, U cilju sprovođenja Uredbe Komisije (EU) 2016/539 od 6. aprila 2016. o izmeni Uredbe Komisije (EZ) br. 1178/2011 u pogledu obuke, testiranja i periodičnog proveravanja pilota za navigaciju na osnovu učinka.	Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo, Pursuant to Articles 3.5 item (i), 15.1 item (a), (c), (e), (j) in connection with article 45 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation ("Official Gazette of the Republic of Kosovo", Year III, No. 28, of 4 June 2008), Taking into consideration, International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter "ECAA Agreement") since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006, With the aim of implementing Commission Regulation (EU) 2016/539 of 6 April 2016 on Amending Commission Regulation (EC) No 1178/2011 as regards pilot training, testing and periodic checking for performance-based navigation.

bazuar në performancë. Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, në përputhje me Udhëzimin Administrativ Nr. 01/2012 mbi procedurat për konsultimin publik të palëve të interesuara, Nxjerr këtë: **RREGULLORE NR. XX / 2017** **PËR NDRYSHIMIN E RREGULLORES SË AAC NR. 05/2015 NË LIDHJE ME TRAJNIMIN, TESTIMIN DHE KONTROLLIN PERIODIK TË PILOTËVE PËR NAVIGIM TË BAZUAR NË PERFORMANCË** **Neni 1** Rregullorja e AAC-së nr. 05/2015 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me personelin e ekuipazhit ajror të aviacionit, ndryshohet si vijon: (1) futet neni 4a si në vijim:	Nakon završetka procesa javnih konsultacija sa zainteresovanim stranama, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama javnih konsultacija sa zainteresovanim stranama, Donosi sledeću: **UREDBA BR. XX/2017** **O IZMENI UREDBE ACV BR. 05/2015 U POGLEDU OBUKE, TESTIRANJA I PERIODIČNE KONTROLE PILOTA ZA NAVIGACIJU NA OSNOVU UČINKA.** **Član 1** Uredba ACV-a br. 05/2015 koja uspostavlja tehničke zahteve i administrativne procedure u vezi sa letačkom posadom u civilnom vazduhoplovstvu, menja se na sledeći način:	Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordance with the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties, Hereby issues the following: **REGULATION NO. XX/2017** **ON AMENDING REGULATION CAA NO. 05/2015 AS REGARDS PILOT TRAINING, TESTING AND PERIODIC CHECKING FOR PERFORMANCE-BASED NAVIGATION.** **Article 1** CAA Regulation No 05/2015 Laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew, is amended as follows: (1) the following Article 4a is

	(1) Ubacuje se član 4a:	inserted:
'Neni 4a	„Član 4a	'Article 4a
Privilegjet e kualifikimit/kategorizimit për instrument (" *instrument rating*") të navigimit të bazuar në performancë	Privilegije za ocenjivanje instrumenta na osnovu učinka	Performance-based navigation instrument rating privileges
1. Pilotët mund të fluturojnë vetëm në përputhje me procedurat e navigimit të bazuar në performancë ("PBN") pasi të kenë fituar privilegjet e PBN-së si një mbështetje për kualifikimin për instrument ("IR") të tyre.	1. Piloti mogu leteti samo u skladu sa procedurama za navigaciju na osnovu učinka („PBN") nakon što su im bile dodeljene privilegije PBN-a kao potvrda njihovog ovlašćenja za instrumentalno letenje („IR").	1. Pilots may only fly in accordance with performance-based navigation ("PBN") procedures after they have been granted PBN privileges as an endorsement to their instrument rating ("IR").
2. Pilotit do t'i jepen privilegjet e PBN kur ai ose ajo plotëson të gjitha kërkesat e mëposhtme:	2. Pilotu se dodeljuju privilegije PBN-a gde on ili ona ispunjava sve sledeće zahteve:	2. A pilot shall be granted PBN privileges where he or she fulfils all of the following requirements:
(a) piloti ka përfunduar me sukses një kurs të njohurive teorike duke përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të Shtojcës I (Pjesa FCL); (b) piloti ka përfunduar me sukses trajnimin e fluturimit duke përfshirë PBN, në përputhje me FCL.615 të	(a) Pilot je uspešno završio kurs teoretskog znanja uključujući PBN, u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Deo-FCL); (b) Pilot je uspešno završio letačku obuku uključujući PBN, u skladu sa FCL.615 Aneksa I (Deo-FCL); (c) Pilot je uspešno završio ili	(a) the pilot has successfully completed a course of theoretical knowledge including PBN, in accordance with FCL.615 of Annex I (Part-FCL); (b) the pilot has successfully completed flying training including PBN, in accordance

Shtojcës I (Pjesa FCL); (c) piloti ka përfunduar me sukses ose një test aftësie në përputhje me nënshtojcën (appendix) 7 të Shtojcës I (Pjesa FCL) ose një test aftësie ose një kontroll të zotësisë në përputhje me nenshtojcën 9 të Shtojcës I (Pjesa-FCL).	ispit praktične osposobljenosti u skladu sa Dodatkom 7 u Aneksu I (Deo-FCL) ili ispit praktične osposobljenosti ili proveru stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 u Aneksu I (Deo-FCL).	with FCL.615 of Annex I (Part-FCL); (c) the pilot has successfully completed either a skill test in accordance with Appendix 7 to Annex I (Part-FCL) or a skill test or a proficiency check in accordance with Appendix 9 of Annex I (Part-FCL).
3. Kërkesat e paragrafit 2 (a) dhe (b) do të konsiderohen se janë përmbushur kur autoriteti kompetent konsideron se kompetenca e fituar, qoftë nëpërmjet trajnimit ose nga familiariteti/njohja e operacioneve të PBN është ekuivalente me kompetencën e fituar përmes kurseve referuar në paragrafin 2 (a) dhe (b) dhe piloti demonstron kompetencë të tillë që është bindëse për pedagogun në kontrollin e zotësisë ose testin e aftësive të përmendur në paragrafin 2 (c).	3. Zahtevi iz stava 2(a) i (b) smatraju se ispunjenim kada nadležni organ smatra da stečena nadležnost, bilo putem obuke ili poznavanja operacija PBN-a, je jednaka nadležnosti stečenoj kroz kurseve iz stava 2(a) i (b) i pilot demonstrira takvu stručnost ispunjavanjem kriterijuma ispitivača na proveri stručnosti ili ispitu praktične osposobljenosti iz stava 2(c).	3. The requirements of paragraph 2(a) and (b) shall be deemed to have been fulfilled where the competent authority considers that the competence acquired, either through training or from familiarity with PBN operations, is equivalent to the competence acquired through the courses referred to in paragraph 2(a) and (b) and the pilot demonstrates such competence to the satisfaction of the examiner at the proficiency check or skill test referred to in paragraph 2(c).
4. Një evidencë për demonstrim të suksesshëm të kompetencës në	4. Nakon što pilot uspešno prođe ispit praktične osposobljenosti	4. A record of the successful demonstration of competency in

PBN, pas përfundimit të testit të aftësive ose kontrollit të zotësisë të përmendur në paragrafin 2 (c), futet në librezën e fluturimit të pilotit ("pilot's logbook") ose në regjistër ekuivalent dhe nënshkruhet nga ekzaminuesi i cili ka kryer testin apo kontrollin.	ili proveru stručnosti, podaci o uspešnom dokazivanju stručnosti za PBN prema stavu 2(c) unose se u pilotsku knjižicu letenja ili drugi odgovarajući dokument i potpisuje ih ispitivač koji je održao ispit ili obavio proveru.	PBN shall, upon completion of the skill test or the proficiency check referred to in paragraph 2(c), be entered in the pilot's logbook or equivalent record and signed by the examiner who conducted the test or check.
5. Pilotët me IR pa privilegje të PBN mund të fluturojnë vetëm në rrugët dhe afrimet që nuk kërkojnë privilegje PBN dhe nuk kërkohet asnjë pikë nga PBN për rinovimin e IR të tyre, deri më 25 gusht 2020; pas kësaj date, për çdo IR do të kërkohen privilegje të PBN.';	5. Piloti IR-a bez privilegija PBN-a mogu samo leteti na rutama i prilazima koji ne zahtevaju privilegije PBN-a i nikakve stavke PBN-a nisu potrebne za obnovu IR-a, do 25. avgusta 2020; nakon tog datuma, privilegije PBN-a biće potrebne za svaki IR";	5 IR pilots without PBN privileges may only fly on routes and approaches that do not require PBN privileges and no PBN items shall be required for the renewal of their IR, until 25 August 2020; after that date, PBN privileges shall be required for every IR.';
(2) në nenin 10a, shtohet paragrafi në vijim:	(2) U članu 10a, dodaje se stav 5:	(2) in Article 10a, the following paragraph 5 is added:
'5. Organizatat e trajnimit të pilotëve duhet të sigurojnë që kurset e trajnimit të IR që ato ofrojnë të përfshijnë trajnimin për privilegjet e PBN në përputhje me kërkesat e Shtojcës I (Pjesa-FCL) më së voni deri më 25 gusht 2020.';	'5. Organizacije za obuku pilota treba da obezbede da kurs obuke IR-a koji oni nude obuhvata obuku za privilegiju PBN-a u skladu sa zahtevima iz Aneksa I (Deo-FCL) najkasnije do 25. avgusta 2020.";	'5. Pilot training organisations shall ensure that the IR training course they offer include training for PBN privileges compliant with the requirements of Annex I (Part-FCL) by 25 August 2020 at the latest.';

(3) paragrafi 4 i nenit 12 është zëvendësuar me sa vijon: '4. Përjashtimisht nga paragrafi 1, Shtetet Anëtare mund të vendosin të mos zbatojnë dispozitat e kësaj Rregulloreje deri më 8 prill 2017 për pilotët që mbajnë licencë dhe certifikatë mjekësore të lëshuara nga një vend i tretë i përfshirë në veprimtarinë jo komerciale të mjeteve ajrore siç specifikohet në Neni 4 (1) (b) ose (c) të Rregullores (KE) Nr. 216/2008. Shtetet Anëtare i bëjnë këto vendime publikisht të disponueshme. '; (4) Shtojcat I dhe VII ndryshohen në përputhje me Shtojcën e kësaj Rregulloreje. **Neni 2** **Hyrja në fuqi** Kjo Rregullore hyn në fuqi pesëmbëdhjetë (15) ditë pas nënshkrimit të saj. Megjithatë, pikat 1, 2 dhe 4 të nenit 1 do	(3) stav 4 člana 12 zamjenjuje se sljedećim: '4. Izuzetno od paragrafa 1, države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe ove Uredbe do 8. aprila 2017. godine piloti koji imaju licencu i pripadajuće ljekarsko uvjerenje koje je izdala treća država koja je uključena u nekomercijalno operacije vazduhoplova kako je navedeno u Člen 4 (1)(b) ili (c) iz Uredbe (EU) Br. 216/2008. Države članice će te odluke javno objaviti. "; (4)Aneksi I i VII menjaju se u skladu sa Aneksom uz ovu Uredbu. **Član 2** **Stupanje na snagu** Ova Uredba stupa na snagu petnaestog (15) dana nakon potpisivanja. Međutim, tačke 1, 2 i 4 člana 1	(3) paragraph 4 of Article 12 is replaced by the following: '4. By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the provisions of this Regulation until 8 April 2017 to pilots holding a licence and associated medical certificate issued by a third country involved in the non-commercial operation of aircraft as specified in Article 4(1)(b) or (c) of Regulation (EC) No 216/2008. Member States shall make those decisions publicly available.'; (4) Annexes I and VII are amended in accordance with the Annex to this Regulation. **Article 2** **Entry into force** This Regulation shall enter into force fifteen (15) days upon its signature. However, points 1, 2 and 4 of Article 1

të zbatohen nga data 25 gusht 2018. Prishtinë, D M 2017. **Dritan Gjonbalaj** Drejtor Gjeneral	primjenjuju se od 25. augusta 2018. Priština, D MM 2017. **Dritan Gjonbalaj** Generalni direktor	shall apply from 25 August 2018. Prishtina, D MM 2017. **Dritan Gjonbalaj** Director General

SHTOJCA Shtojcat I dhe VII të Rregullores (BE) nr. 1178/2011 ndryshohen si më poshtë: (1) Shtojca I ndryshohet si vijon: (a) definicionet e mëposhtme futen në FCL.010: '"operacion këndor" do të thotë një operacion instrumental i afrimit në të cilin gabimi / devijimi maksimal i tolerueshëm nga rruga e planifikuar e fluturimit shprehet në terma të devijimit të gjilpërave në treguesin e devijimit të kursit (CDI) ose në ekranin ekuivalent në kabinën e pilotit. "operacion linear" do të thotë një operacion instrumental i afrimit në të cilin gabimi / devijimi maksimal i tolerueshëm nga rruga e planifikuar e fluturimit shprehet në njësi të gjatësisë, për shembull milje nautike, për devijimin lateral nga rruga e fluturimit.	*ANEKS* Aneksi I i VII uz Uredbu (EU) br. 1178/2011 menjaju se na sledeći način: (1) Aneks I menja se na sledeći način: (a) sledeće definicije ubačene su u FCL.010: „Ugaona operacija" znači operacija instrumentalnog prilaza u kojoj se maksimalna tolerisana greška/odstupanje od planirane trase izražava u smislu odbijanja igala na pokazatelju odstupanja od kursa (CDI) ili ekvivalentnom displeju u pilotskoj kabini. „Linearna operacija" znači operacija instrumentalnog prilaza u kojoj je maksimalna tolerisana greška /odstupanje od planirane trase izražava u jedinicama dužine, na primer nautičke milje, za prelazak na bočno odstupanje.	*ANNEX* Annexes I and VII to Regulation (EU) No 1178/2011 are amended as follows: (1) Annex I is amended as follows: (a) the following definitions are inserted in FCL.010: '"Angular operation" means an instrument approach operation in which the maximum tolerable error/deviation from the planned track is expressed in terms of deflection of the needles on the Course Deviation Indicator (CDI) or equivalent display in the cockpit. "Linear operation" means an instrument approach operation in which the maximum tolerable error/deviation from the planned track is expressed in units of length, for instance nautical miles, for cross-track lateral deviation.

“LNAV” (*lateral navigation*) do të thotë Navigim Lateral.	„LNAV“ znači lateralna navigacija.	“LNAV” means Lateral Navigation.
“LPV” (*Localiser Performance with Vertical Guidance*) do të thotë Performanca e Lokalizatorit me Udhëzime Vertikale.	„LPV“ znači učinak lokalizatora sa vertikalnim vođenjem.	“LPV” means Localiser Performance with Vertical Guidance.
"Navigimi i Bazuar në Performancë (PBN)" do të thotë navigimin e zonës bazuar në kërkesat e performancës për avionët që fluturojnë përgjatë një rruge ATS, në një procedurë të afrimit me instrument ose në një hapësirë ajrore të përcaktuar.	„Navigacija na osnovu učinka (PBN)“ znači prostorna navigacija na osnovu zahteva učinka vazduhoplova koji lete na ruti ATS, sa postupkom instrumentalnog prilaza ili u označenom vazdušnom prostoru.	“Performance-Based Navigation (PBN)” means area navigation based on performance requirements for aircraft operating along an ATS route, on an instrument approach procedure or in a designated airspace.
"RNP APCH " do të thotë një specifikim PBN i përdorur për operacionet e afrimit me instrument.	„RNP APCH” znači specifikacija PBN-a koja se primenjuje za operacije instrumentalnog prilaza.	“RNP APCH” means a PBN specification used for instrument approach operations.
"Operacioni RNP APCH deri në minimumet për LNAV" do të thotë një operacion i afrimit dydimensional (2D) për të cilin udhëzimet laterale bazohen në pozicionimin GNSS.	„RNP APCH operacija na minimumima LNAV-a” znači operacija dvodimenzionalnog instrumentalnog prilaza za koje je lateralno vođenje zasniva na određivanju položaja pomoću GNSS-a.	“RNP APCH operation down to LNAV minima” means a 2D instrument approach operation for which the lateral guidance is based on GNSS positioning.
“Operacioni RNP APCH deri në minimumet për LNAV /VNAV” do të thotë një operacion i afrimit tredimensional (3D) për të cilin	„RNP APCH operacija na minimumima za LNAV/VNAV’ znači operacija trodimenzionalnog (3D)	“RNP APCH operation down to LNAV/VNAV minima” means a 3D instrument approach operation for which

udhëzimet laterale bazohen në pozicionimin GNSS ndërsa udhëzimet vertikale sigurohen ose nga funksioni Baro VNAV ose nga pozicionimi GNSS duke përfshirë SBAS.	instrumentalnog prilaza za koji se lateralno vođenje zasniva na određivanju položaja pomoću GNSS-a, dok vertikalno vođenje osigurava funkcija Baro VNAV ili određivanje položaja pomoću GNSS-a koji uključuje SBAS.	the lateral guidance is based on GNSS positioning and the vertical guidance is provided either by the Baro VNAV function or by the GNSS positioning including SBAS.
"Operacioni RNP APCH deri në minimumet për LPV" do të thotë një operacion i afrimit tredimensional (3D) për të cilin si udhëzimet laterale ashtu edhe vertikale bazohen në pozicionimin GNSS duke përfshirë SBAS.	„‚RNP APCH operacija na minimumima za LPV' znači operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza za koji se i lateralno i vertikalno vođenje zasnivaju na određivanju položaja pomoću GNSS-a koji uključuje SBAS.	"RNP APCH operation down to LPV minima" means a 3D instrument approach operation for which both lateral and vertical guidance are based on GNSS positioning including SBAS.
"RNP AR APCH" nënkupton një specifikim navigimi që përdoret për operacionet e afrimit me instrument që kërkojnë një miratim të veçantë.	„RNP AR APCH' znači navigacione specifikacije koje se upotrebljavaju za operacije instrumentalnog prilaza za koje se zahteva posebno odobrenje.	"RNP AR APCH" means a navigation specification used for instrument approach operations requiring a specific approval.
"Operacioni i afrimit tre dimensional (3D) me instrument" do të thotë një operacion i afrimit me instrument duke përdorur si udhëzim navigimi lateral ashtu edhe vërtikal.	„Operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza' znači operacija instrumentalnog prilaza u kojoj se primenjuje i lateralno i vertikalno navigacisko upravljanje.	"Three-dimensional (3D) instrument approach operation" means an instrument approach operation using both lateral and vertical navigation guidance.
"Operacioni i afrimit dy dimensional (2D) me instrument" do të thotë një operacion i afrimit me instrument duke	„Operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza' znači operacija instrumentalnog prilaza u kojoj se	"Two-dimensional (2D) instrument approach operation" means an instrument approach operation using

përdorur vetëm udhëzim navigimi lateral. “VNAV” do të thotë Navigim Vërtikal.’; (b) FCL.600.IR zëvendësohet si vijon: ‘Perveç siç është përcaktuar në FCL.825, operimet sipas rregullave të IFR ne avion, helikopter, zepelin ose avion me ngritje me motor, do të kryhen vetem nga mbajtesit e: (a) PPL, CPL, MPL dhe ATPL, dhe (b) përveç kur i nënshtrohen testeve të aftësive, kontrolleve të zotësisë ose kur marrin udhëzime të dyfishta, një IR me privilegje të cilat i përgjigjen kërkesave të zbatueshme të hapësirës ajrore dhe të kategorisë së avionëve .’; (c) pika (a) e FCL.605.IR zëvendësohet si vijon: ‘(a) Privilegjet e një mbajtësi të IR-së janë fluturimi me avion sipas IFR, duke përfshirë operacionet PBN, me një lartësi minimale të vendimit prej	primenjuje samo lateralno navigaciono upravljanje. „VNAV” znači vertikalna navigacija.“; (b) FCL.600.IR zamenjuje se sledećim: „Osim kada je predviđeno u stavu FCL.825, operacije prema pravilima IFR-a na avionu, helikopteru, vazdušnom brodu ili VTOL vazduhoplovu sprovode samo nosioci dozvola: (a) PPL, CPL, MPL i ATPL, i (b) IR sa privilegijama koje odgovaraju zahtevima odgovarajućeg vazdušnog prostora i kategorije vazduhoplova, osim kada polažu ispite praktične osposobljenosti, proveru stručnosti ili obavljaju let sa instruktorom.“; (c) tačka (a) FCL.605.IR zamenjena je sledećim: ‘(a) Privilegije nosioca IR-a su da upravlja vazduhoplovom prema IFR-u, uključujući operacije PBN-a, sa minimalnom visinom (donošenja)	lateral navigation guidance only. “VNAV” means Vertical Navigation.’; (b) FCL.600.IR is replaced by the following: ‘Except as provided in FCL.825, operations under IFR on an aeroplane, helicopter, airship or powered-lift aircraft shall only be conducted by holders of: (a) a PPL, CPL, MPL and ATPL, and (b) except when undergoing skill tests, proficiency checks or when receiving dual instruction, an IR with privileges appropriate to the applicable airspace requirements and to the category of aircraft.’; (c) point (a) of FCL.605.IR is replaced by the following: ‘(a) The privileges of a holder of an IR are to fly aircraft under IFR, including PBN operations, with a minimum decision

jo më pak se 60 metra'; (d) pika (a) e FCL.700 zëvendësohet si vijon: '(a) Mbajtësit e një licence piloti nuk do të veprojnë në asnjë kapacitet si pilotë të një avioni përveç nëse ata kanë një kualifikim të vlefshëm dhe të përshtatshëm për klasën apo tipin, përveç në cilindo prej rasteve të mëposhtme: (i) për LAPL, SPL dhe BPL; (ii) kur i nënshtrohen testeve të aftësisë, ose kontrolleve të zotësisë për rinovimin e kualifikimeve për klasën ose të tipin; (iii) kur marrin instruksione për fluturim; (iv) kur ata mbajnë një kualifikim për fluturim testues ("flight test rating") të lëshuar në përputhje me FCL.820.'; (e) pika (c) e FCL.700 fshihet; (f) në pikën (c) të FCL.820, pika (3)	odluke ne manje od 200 stopa (60 m)'; (d) tačka (a) FCL.700 zamenjena je sledećim: '(a) Imaoci dozvole pilota ne smeju ni u kom slučaju delovati kao piloti vazduhoplova ako nemaju važeće i odgovarajuće ovlašćenje za klasu ili za tip, osim u sledećim slučajevima: (i) za dozvole LAPL, SPL i BPL; (ii) tokom ispita praktične osposobljenosti ili provere stručnosti za obnavljanje ovlašćenja za klasu ili tip; (iii) tokom letačke obuke; (iv) ako imaju ovlašćenje za probno letenje izdato u skladu sa stavom FCL.820.'; (e) tačka (c) FCL.700 se briše; (f) u tački (c) FCL.820, tačka (3)	height of no less than 200 feet (60 m)'; (d) point (a) of FCL.700 is replaced by the following: '(a) Holders of a pilot licence shall not act in any capacity as pilots of an aircraft unless they have a valid and appropriate class or type rating, except in any of the following cases: (i) for LAPL, SPL and BPL; (ii) when undergoing skill tests, or proficiency checks for renewal of class or type ratings; (iii) when receiving flight instruction; (iv) when they hold a flight test rating issued in accordance with FCL.820.'; (e) point (c) of FCL.700 is deleted; (f) in point (c) of FCL.820, point (3) is

zëvendësohet si në vijim: '(3) të kryej fluturime pa kualifikimin për klasën ose tipin siç definohet në nënpjesën H, përveç që kualifikimi për fluturimin testues nuk do të përdoret për operacione të transportit ajror komercial.';	zamenjuje se sledećim: '(3) izvodi letove bez ovlašćenja za klasu ili za tip kako je utvrđeno u poddeo H, osim što se ovlašćenje za probno letenje ne sme upotrebljavati za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza.';	replaced by the following: '(3) conduct flights without a type or class rating as defined in Subpart H, except that the flight test rating shall not be used for commercial air transport operations.';
(g) pika 2 e nënshtojcës 5 zëvëndësohet si në vijim: '2. Aprovimi për një kurs trajnimi MPL do t'i jepet vetëm një ATO që është pjesë e një operatori të transportit ajror komercial të certifikuar në përputhje me Pjesën-ORO ose që ka një marrëveshje specifike me një operator të tillë.'; (h) Nënshtojca 7 ndryshohet si vijon: (i) pika 1 zëvendësohet si vijon: '1. Një aplikant për një IR duhet të ketë marrë instruksione për të njëjtën klasë ose tip avioni që do të përdoret në test, i cili do të jetë i pajisur në mënyrë adekuate për qëllime të trajnimit dhe	(g) tačka 2 Dodatka 5 zamenjuje se sledećim: „2. MPL kurs obuke odobriće se samo ATO-u koji je deo operatora komercijalnog vazdušnog prevoza koji je sertifikovan u skladu s Delom-ORO ili koji ima poseban sporazum sa takvim operatorom.“; (h) Dodatak 7 se zamenjuje sledećim: (i) tačka 1 zamenjuje se sledećim: „1. Podnosilac zahteva za IR ispituje se na istom tipu ili klasi vazduhoplova na kojem je bio obučavan i koji mora biti odgovarajuće opremljen za potrebe obučavanja i ispitivanja.',	(g) point 2 of Appendix 5 is replaced by the following: '2. Approval for an MPL training course shall only be given to an ATO that is part of a commercial air transport operator certificated in accordance with Part-ORO or having a specific arrangement with such an operator.'; (h) Appendix 7 is amended as follows: (i) point 1 is replaced by the following: '1. An applicant for an IR shall have received instruction on the same class or type of aircraft to be used in the test which shall be appropriately equipped

testimit.', (ii) pika 11 zëvendësohet si vijon: '11. do të zbatohen kufijtë e mëposhtëm, të korrigjuar për të lejuar për kushtet e turbulencës dhe cilësitë e manovrimit/drejtimit dhe performancën e avionit të përdorur: Lartësia Në përgjithësi ± 100 ft (30.48 m) Fillimi i një manovre të fluturimit rretho around") në lartësinë/altitudën e vendi + 50 ft (15.24 m)/– 0 ft Lartësia minimale e uljes / MAP / altituda + 50 ft (15.24 m)/– 0 ft Gjurmimi ("Tracking") me radio pajisje ± 5° Për devijime këndore	(ii) Tačka 11. je zamenjena sledećim: „11. Primenjuju se sledeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije, karakteristika upravljanja i učinka vazduhoplova koji se upotrebljava: Visina Generalno ± 100 stopa Početak prekinutog prilaza na visini odluke + 50 stopa /– 0 stopa Minimalna visina spuštanja/MAP/visina + 50 stopa /– 0 stopa Praćenje Radio pomagalima ± 5° Za „ugaona" odstupanja	for the training and testing purposes.', (ii) point 11 is replaced by the following: '11. The following limits shall apply, corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aircraft used: Height Generally ± 100 feet Starting a go-around at decision height/altitude + 50 feet/– 0 feet Minimum descent height/MAP/altitude + 50 feet/– 0 feet Tracking On radio aids ± 5° For angular deviations

devijim/shmangie gjysëm shkallëshe, azimuth trajektorja e planerimit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS)	pola otklona, azimut i ravan spuštanja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS)	Half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV) devijimet "lineare"laterale gabimi/devijimi në korridorin e fluturimit ("cross-track") duhet normalisht të jetë e kufizuar në ± ½ e vlerës së RNP të ndërlidhur me procedurën. Janë të lejueshme devijime të shkurtra nga ky standar deri në maksimum 1 herë vlera e RNP.	2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) "linearna" Lateralna odstupanja greška/odstupanje od zadate putanje leta obično je ograničena na ± ½ RNP vrednosti povezane sa postupkom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrednosti.	2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" lateral deviations cross-track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 time the RNP value are allowable.
3D devijimet lineare vërtikale (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) duke përdorur BaroVNAV) jo më shumë se - 75 ft (22.86 metra) nën profilin vertikal në çdo moment të caktuar dhe jo më shumë se + 75 ft (22.86 metra) mbi profilin vertikal në ose nën 1 000 ft (304.8 metra) mbi nivelin e aerodromit.	3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primenom BaroVNAV) ne više od – 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo kom trenutku, i ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na ili ispod 1,000 stopa iznad nivoa aerodroma.	3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV) not more than – 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level.

Drejtimi	Smer leta	Heading
të gjithë motorët operojnë (funksional) ± 5°	Sa svim ispravnim motorima ± 5°	all engines operating ± 5°
me dështim (avari) të simuluar të motorit ± 10°	Sa simuliranim kvarom motora ± 10°	with simulated engine failure ± 10°
Shpejtësia	Brzina	Speed
të gjithë motorët operojnë (funksional)	Sa svim ispravnim motorima ± 5 čvorova	all engines operating ± 5 knots
me dështim (avari) të simuluar të motorit + 10 knots/– 5 knots,	Sa simuliranim kvarom motora + 10 čvorova/– 5 čvorova,	with simulated engine failure + 10 knots/– 5 knots,
PËRMBAJTJA E TESTIT	SARDŽAJ ISPITA	CONTENT OF THE TEST
Aeroplanët	**Avioni**	**Aeroplanes**
SEKSIONI 1 — OPERACIONET PARA-FLUTURIMIT DHE NISJA	ODELJAK 1 — OPERACIJE PRE LETA I ODLAZAK SA AERODROMA	SECTION 1 — PRE-FLIGHT OPERATIONS AND DEPARTURE
Përdorimi i listës kontrolluese, mjeshtëria e pilotazhit (aftësia e fluturimit), procedurat kundër ngrirjes/e shkrirjes etj., zbatohen në të gjitha seksionet	Upotreba liste provere aviona, sposobnost letenja, postupak sprečavanja zaleđivanja odnosno postupak odleđivanja itd. primenjuju se u svim odeljcima	Use of checklist, airmanship, anti-icing/de-icing procedures, etc., apply in all sections
a Përdorimi i manualit të fluturimit (ose		

ekuivalenti) sidomos llogaritja e performancës së mjetit fluturues;masa dhe balanca b Përdorimi i dokumentit të Shërbimeve të Trafikut Ajror, dokumenti (raporti) i motit c Përgatitja e planit të fluturimit ATC, plani i fluturimit /ditari i fluturimit IFR d Identifikimi i pajisjeve të navigacionit (navaideve) të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit e Inspektimi para-fluturimit f Kushtet minimale atmosferike g Parkimi ("Taxiing") (lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas aterimit) h nisja PBN (nëse zbatohet): — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe	a Upotreba priručnika za letove (ili ekvivalenata) posebno za izračunavanje a/c učinka, mase i ravnoteže b Upotreba dokumenata službe za kontrolu vazdušnog saobraćaja, meteoroloških izveštaja c Priprema plana leta ATC-a, plan leta/dnevnik IFR-a d Identifikacija potrebnih navigacionih pomagala za postupke polaska, dolaska i prilaza e Inspekcija pre poletanja f Minimalni vremenski uslovi g Taksiranje h Odlazak PBN-a (ako je primenjivo): — Proveriti da li je ispravna procedura učitana u navigacioni sistem; i — unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i	a Use of flight manual (or equivalent) especially a/c performance calculation, mass and balance b Use of Air Traffic Services document, weather document c Preparation of ATC flight plan, IFR flight plan/log d Identification of the required navaids for departure, arrival and approach procedures e Pre-flight inspection f Weather Minima g Taxiing h PBN departure (if applicable): — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the

grafikut (tabelës) së nisjes. i Informimi paraprak/konsultimi para ngritjes, ngritja j(°) Kalimi në fluturimin instrumental k(°) Procedurat e nisjes instrumentale, duke përfshirë nisjet PBN , dhe konfigurimi i lartësimatësit (altimetrit) l(°) Kordinimi-përputhja ATC, procedurat R/T	grafikona odlaska. i Uputstva pre poletanja, poletanje j(°) Prelazak na instrumentalni let k(°) Postupci instrumentalnog odlaska, uključujući odlaske PBN-a i podešavanje visinomera l(°) Veza sa Kontrolom letenja – usaglašenost, R/T procedure	departure chart. i Pre-take-off briefing, Take-off j(°) Transition to instrument flight k(°) Instrument departure procedures, including PBN departures, and altimeter setting l(°) ATC liaison – compliance, R/T procedures
SEKSIONI -2- DREJTIMI/MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM(°) a Kontrolli i aeroplanit duke iu referuar vetëm instrumenteve (duke u mbështetur vetëm në instrumente), përfshirë: fluturimin nivel në shpejtësi të ndryshme, "trim" b Rrotullimi me ngjitje dhe zbritje me kthesa të qëndrueshme të shkallës 1 (Rate 1) c Rikuperimi nga qëndrime/pozicione të pazakonta, përfshirë kthesa të	ODELJAK 2 – OPŠTE UPRAVLJANJE(°) a Upravljanje avionom isključivo prema instrumentima, uključujući: horizontalni let pri različitim brzinama, trimovanje b Uspinjajući i padajući zaokreti sa održanim Rate 1 c Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući održane nagibe od 45° i zaokrete u strmom snižavanju	SECTION 2 – GENERAL HANDLING(°) a Control of the aeroplane by reference solely to instruments, including: level flight at various speeds, trim b Climbing and descending turns with sustained Rate 1 turn c Recoveries from unusual attitudes, including sustained 45° bank turns and steep descending turns

qëndrueshme 45° dhe kthesa te pjerrëta në zbritje		
d(*)Rikuperimi nga stolli në fluturimin nivel, kthesa ne ngjitje /zbritje dhe në konfigurimin e zbritjes-e aplikueshme vetem për aeroplanë	d(*) Oporavak pristupa zbog gubitka brzine u horizontalnom letu, uspinjajućim/opadajućim zaokretima i u konfiguraciji sletanja — važi samo za avione	d(*) Recovery from approach to stall in level flight, climbing/descending turns and in landing configuration — only applicable to aeroplanes
e Panel i kufizuar: ngjitje ose zbritje e stabilizuar, kthesa nivel të shkallës 1 (Rate 1) në një drejtim të dhënë, rikuperimi nga qëndrime/pozicione të pazakonta — e aplikueshme vetem për aeroplanë	e Ograničena instrument tabla: stabilizovano uspinjanje, ili spuštanje, horizontalna okretanja sa nagibom Rate 1 na datom smeru leta, oporavak iz neuobičajenih položaja — važi samo za avione	e Limited panel: stabilised climb or descent, level turns at Rate 1 onto given headings, recovery from unusual attitudes — only applicable to aeroplanes
SEKSIONI 3 — PROCEDURAT IFR PËR KOHËN GJATË FLUTURIMIT (°)	ODELJAK 3 — RUTNE IFR PROCEDURE(°)	SECTION 3 — EN-ROUTE IFR PROCEDURES(°)
a Gjurmimi me radio pajisje, përfshirë interceptimin, p.sh. NDB, VOR, ose rruga mes dy pikë-stacioneve ("waypoints")	a Praćenje, uključujući presretanje, npr. NDB, VOR, ili praćenje između putnih tačaka	a Tracking, including interception, e.g. NDB, VOR, or track between waypoints
b Përdorimi i sistemit të navigacionit dhe radio pajisjeve	b Upotreba navigacionog sistema i radio pomagala	b Use of navigation system and radio aids
c Fluturimi nivel, kontrolli i drejtimit të fluturimit, lartësia dhe shpejtësia ajrore, parametrat e fuqisë, teknikat e "trim"	c Horizontalni let, kontrola smera letenja, visina i brzina, podešavanje snage, tehnika trimovanja	c Level flight, control of heading, altitude and airspeed, power setting, trim technique
d Rregullimi i parametrave të		d Altimeter settings

lartësimatësit e Kohëzgjatja dhe rishikimi i ETAs (mbajtja en-route, nëse kërkohet) f Monitorimi i progresit të fluturimit, të dhënat/ditari i fluturimit, përdorimi i karburantit, manaxhimi i sistemeve g Procedurat për mbrojtjen ndaj ngrirjes, të simuluara nëse është e nevojshme h Kordinimi-përputhja me ATC, procedurat R/T SEKSIONI 3a — PROCEDURAT E MBËRRITJES a Konfigurimi/rregullimi i parametrave të pajisjeve të navigimit, nëse është e aplikueshme b Procedurat e mbërritjes, kontrollet e lartësimatësit c Kufizimet e lartësisë (altitudës) dhe shpejtësisë, nëse është e palikueshme	d Podešavanje visinomera e Merenje vremena i revizija ETA (čekanje na ruti, ako je potrebno) f Nadgledanje napretka leta, dnevnik leta, potrošnja goriva, upravljanje sistemima g Procedure zaštite od zaleđivanja, simulirati ako je potrebno h Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure ODELJAK 3a — PROCEDURE DOLASKA a Postavljanje i provera navigacionih pomagala, ako je primenjivo b Procedure dolaska, provera visinomera c Ograničenja visine i brzine, ako je primenjivo	e Timing and revision of ETAs (en-route hold, if required) f Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, systems' management g Ice protection procedures, simulated if necessary h ATC liaison — compliance, R/T procedures SECTION 3a — ARRIVAL PROCEDURES a Setting and checking of navigational aids, if applicable b Arrival procedures, altimeter checks c Altitude and speed constraints, if applicable

d Mbërritja PBN (nëse aplikohet): — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të mbërritjes.	d Dolazak PBN-a (ako je primenjivo): — Provera da li je u navigacioni sistem učitan ispravan postupak; i — Unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona dolaska.	d PBN arrival (if applicable): — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the arrival chart.
SEKSIONI4(°)—OPERACIONET 3D (++) a Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të navigimit Kontrolli i këndit të Shtegut Vërtikal Për RNP APCH: — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të afrimit. b Konsultimi/udhëzimet për afrimin dhe	ODELJAK 4(°) — 3D OPERACIJE (++) a Podešavanje i provera navigacionih pomagala Proverite ugao vertikalne putanje Za RNP APCH: — Proverite da su ispravni postupci bili učitani u navigacioni sistem; i - unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona prilaza. - b Uputstva za prilaz i sletanje,	SECTION 4(°) — 3D OPERATIONS(++) a Setting and checking of navigational aids Check Vertical Path angle For RNP APCH: — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the approach chart. b Approach and landing briefing,

uljen (aterimin), duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/aterimit, përfshirë identifikimin e objekteve c(+) Procedura e mbajtjes/pritjes d Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit e Kohëmatja e afrimit f Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar) g(+) Veprimet e manovrës së fluturimit rrethor h(+) Procedura e afrimit të dështuar (të pasuksesshëm)/ulja (aterimi) i Kordinimi-përputhja me ATC , procedurat R/T SEKSIONI 5(°) — OPERACIONET 2D (++) a Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve të navigimit	uključujući kontrolu spuštanja/prilaza/sletanja, uključujući identifikaciju sredstava c(+) Postupak čekanja d Usklađenost sa objavljenom procedurom prilaza e Vreme prilaza f Visina, kontrola upravljanja brzinom (stabilizovani prilaz) g(+) Prekinuti prilaz h(+) Procedure prekinutog prilaza/sletanja i Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure ODELJAK 5(°) — 2D OPERACIJE(++) a Podešavanje i provera navigacionih pomagala	including descent/approach/landing checks, including identification of facilities c(+) Holding procedure d Compliance with published approach procedure e Approach timing f Altitude, speed heading control (stabilised approach) g(+) Go-around action h(+) Missed approach procedure/landing i ATC liaison — compliance, R/T procedures SECTION 5(°) — 2D OPERATIONS(++) a Setting and checking of navigational aids

Për RNP APCH: — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të afrimit. b Konsultimi/udhëzimet për afrimin dhe uljen (aterimin), duke përfshirë kontrollin e zbritjes/afrimit/aterimit, përfshirë identifikimin e objekteve c(+) Procedura e mbajtjes/pritjes d Përputhja me procedurën e publikuar të afrimit e Kohëmatja e afrimit f Lartësia/distanca nga MAPT, kontrolli i shpejtësisë dhe drejtimit (afrimi i stabilizuar), rregullimet për ulje (“*stop down fixes-SDF*”), nëse është e aplikueshme g(+) Veprimet e Veprimi i manovrës së	Za RNP APCH: — Proverite da li je u navigacioni sistem učitana ispravna procedura; i — unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona prilaza. b Uputstva za prilaz i sletanje, uključujući kontrolu spuštanja/prilaza/sletanja, uključujući identifikaciju sredstava c(+) Postupak čekanja d Usaglašenost sa objavljenim postupkom prilaza e Vreme prilaza f Visina/udaljenost od MAPT-a, brzina, kontrola smera leta (stabilizovani prilaz), Fiks za snižavanje (SDF(s)), ako je primenljivo g(+) Prekinuti prilaz h(+) Procedura prekinutog	For RNP APCH: — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the approach chart. b Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks, including identification of facilities c(+) Holding procedure d Compliance with published approach procedure e Approach timing f Altitude/Distance to MAPT, speed, heading control (stabilised approach), Stop Down Fixes (SDF(s)), if applicable g(+) Go-around action h(+) Missed approach procedure/landing

fluturimit rrethor h(+) Procedura e afrimit të dështuar/ulja (aterimi) i Kordinimi-përputhja me ATC , procedurat R/T	prilaza/sletanja i Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure	i ATC liaison — compliance, R/T procedures
SEKSIONI 6 — FLUTURIMI ME NJE MOTOR JOFUNKSIONAL (vetëm për aeroplanët me shumë motorë)(°) a Simulimi i avarisë së motorit pas ngritjes ose gjatë lëvizjes rreth-rrotulluese b Afrimi, lëvizja rreth-rrotulluese dhe afrimi i dështuar procedural, me një motor jofunksional c Afrimi dhe aterimi me një motor jofunksional d Kordinimi-përputhja ATC , procedurat R/T (°) Duhet të kryhet duke u mbështetur ekskluzivisht vetëm në instrumente. (*) Mund të kryhet në një FFS, FTD 2/3	ODELJAK 6 — LET SA JEDNIM MOTOROM U KVARU (samo za avione sa više motora)(°) a Simulirani kvar motora nakon poletanja ili prilikom prekinutog prilaza b Pristup, prekinuti prilaz i postupak neuspelog prilaza sa jednim neispravnim motorom c Prilaz i sletanje sa jednim neispravnim motorom d Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure (°) Mora se izvesti isključivo pomoću instrumenata. (*) Može se izvesti u FFS-u, FTD 2/3 ili	SECTION 6 — FLIGHT WITH ONE ENGINE INOPERATIVE (multi-engine aeroplanes only)(°) a Simulated engine failure after take-off or on go-around b Approach, go-around and procedural missed approach with one engine inoperative c Approach and landing with one engine inoperative d ATC liaison — compliance, R/T procedures d ATC liaison — compliance, R/T procedures (°) Must be performed by sole reference to instruments. (*) May be performed in an FFS, FTD 2/3

ose FNPT II. (+) Mund të kryhet qoftë në Seksionin 5 apo Seksionin 6. (++) Për të krijuar ose mbajtur privilegje PBN, një qasje qoftë në Seksionin 4 ose Seksionin 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai do të kryhet në një FSTD të pajisur në mënyrë adekuate. **Helikopterët** SEKSIONI 1 - NISJA Përdorimi i listës kontrolluese, aftësia e pilotimit (aftësia e fluturimit), procedurat kundër ngrirjes/e shkrirjes etj., zbatohen në të gjitha seksionet a Përdorimi i manualit të fluturimit (ose ekuivalenti) sidomos llogaritja e performancës së mjetit fluturues; masa dhe balanca b Përdorimi i dokumentit të Shërbimeve	FNPT II. (+) Može se obaviti ili u Odeljku 5 ili u Odeljku 6. (++) Da bi se dobile ili održale privilegije PBN-a, jedan od pristupa u Odeljku 4 ili u Odeljku 5 biće RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora se izvršiti u odgovarajući opremljenom FSTD-u. **Helikopteri** ODELJAK 1 — ODLAZAK Upotreba liste provere aviona, sposobnost letenja, postupak sprečavanja zaleđivanja odnosno postupak odleđivanja itd. primenjuju se u svim odeljcima a Upotreba priručnika za letove (ili ekvivalenta) posebno izračunavanja učinka vazduhoplova; mase i ravnoteže b Upotreba dokumenta službe za kontrolu vazdušnog saobraćaja,	or FNPT II. (+) May be performed in either Section 5 or Section 6. (++) To establish or maintain PBN privileges one approach in either Section 4 or Section 5 shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD. **Helicopters** SECTION 1 — DEPARTURE Use of checklist, airmanship, anti-icing/de-icing procedures, etc., apply in all sections a Use of flight manual (or equivalent) especially aircraft performance calculation; mass and balance b Use of Air Traffic Services document,

të Trafikut Ajror, dokumenti (raporti) i motit c Përgatitja e planit të fluturimit ATC, plani i fluturimit /ditari i fluturimit IFR d Identifikimi i pajisjeve të navigacionit (navaideve) të kërkuara për procedurat e nisjes/largimit, mbërritjes dhe afrimit e Inspektimi para-fluturimit f Kushtet minimale atmosferike g Parkimi ("Taxiing") ("lëvizja e ngadaltë në pistë para ngritjes apo pas aterimit")/"Air taxi" në përputhje me ATC ose udhëzimet e instruktorit h Nisja PBN (nëse është e aplikueshme): — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të nisjes. i Konsultimi/Informim paraprak për	meteorološki izveštaji c Priprema plana leta Kontrole letenja, plan/dnevnik leta IFR-a d Identifikacija potrebnih navigacionih pomagala za postupke odlaska, dolaska i prilaza e Inspekcija pre leta f Minimalni vremenski uslovi g Taksiranje/vazdušno taksiranje u skladu sa Kontrolom letenja ili instrukcijama instruktora h Odlazak PBN-a (ako je primenjivo): — Proveriti da li je u navigacioni sistem učitana ispravna procedura; i — Unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona odlaska.	weather document c Preparation of ATC flight plan, IFR flight plan/log d Identification of the required navaids for departure, arrival and approach procedures e Pre-flight inspection f Weather minima g Taxiing/Air taxi in compliance with ATC or instructions of instructor h PBN departure (if applicable): — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the departure chart.

ngritjen, procedurat dhe kontrollet j Kalimi në fluturimin instrumental k Procedurat e nisjes instrumentale, duke përfshirë procedurat NBP	i Uputstva pre poletanja, procedure i provere j Prelazak na instrumentalni let k Procedure instrumentalnog odlaska, uključujući procedure PBN-a	i Pre-take-off briefing, procedures and checks j Transition to instrument flight k Instrument departure procedures, including PBN procedures
SEKSIONI 2 - MANOVRIMI I PËRGJITHSHËM a Operimi i helikopterit duke iu referuar vetëm instrumenteve, duke përfshirë: b Kthesat për ngjitje dhe zbritje me një kthese të pandërprerë të Shkallës 1 (Rate 1) c Rikthimi i pozicionit normal pas pozicioneve të pazakonta, duke përfshirë kthesat e pandërprera 30° të pjerrëta dhe kthesat e pjerrëta zbritëse	ODELJAK 2 — OPŠTE UPRAVLJANJE a Upravljanje helikopterom isključivo prema instrumentima, uključujući: b Uspinjajući i padajući zaokreti sa kontinuiranim zaokretom Rate 1 c Oporavak iz neuobičajenih položaja, uključujući kontinuirane nagibe od 30° i zaokrete u strmom silaženju	SECTION 2 — GENERAL HANDLING a Control of the helicopter by reference solely to instruments, including: b Climbing and descending turns with sustained Rate 1 turn c Recoveries from unusual attitudes, including sustained 30° bank turns and steep descending turns
SEKSIONI 3 - PROCEDURAT IFR PËR KOHËN GJATË FLUTURIMIT a Gjurmimi, duke përfshirë interceptimin/përcjelljen, p.sh. NDB,	ODELJAK 3 — RUTNE IFR PROCEDURE a Praćenje, uključujući presretanje, npr. NDB, VOR, RNAV	SECTION 3 — EN-ROUTE IFR PROCEDURES a Tracking, including interception, e.g. NDB, VOR, RNAV

VOR, RNAV b Përdorimi i radio pajisjeve c Fluturimi nivel (horizontal), kontrolli i drejtimit, lartësisë dhe shpejtësisë ajrore, konfigurimi i fuqisë d Konfigurimi/rregullimi i parametrave të lartësimatësit dhe rishikimi i ETAs f Monitorimi i progresit të fluturimit, ditari/regjistri i fluturimit, përdorimi i karburantit, menaxhimi i sistemeve g Procedurat e mbrojtjes nga akulli, të simuluara nëse është e nevojshme dhe nëse është e aplikueshme h Kordinimi-përputhshmëria ATC, procedurat R / T SEKSIONI 3a - PROCEDURAT E MBËRRITJES a Konfigurimi dhe kontrolli i pajisjeve/mjeteve ndihmëse të navigimit, nëse është e aplikueshme b Procedurat e arritjes, kontrollet e	b Korišćenje radio pomagala c Horizontalni let, kontrola kursa, visinomera i brzine vazduha, podešavanje snage d Podešavanje visinomera, e Predviđanje i revizija očekivanog vremena dolaska f Praćenje napretka leta, dnevnik leta, potrošnje goriva, upravljanje sistemima g Procedure za zaštitu od zaleđivanja, simulirati po potrebi i ako je primenljivo h Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure ODELJAK 3a — PROCEDURE DOLASKA a Podešavanje i provera navigacionih pomagala, ako je primenljivo b Procedure dolaska, provere	b Use of radio aids c Level flight, control of heading, altitude and airspeed, power setting d Altimeter settings e Timing and revision of ETAs f Monitoring of flight progress, flight log, fuel usage, systems management g Ice protection procedures, simulated if necessary and if applicable h ATC liaison — compliance, R/T procedures SECTION 3a — ARRIVAL PROCEDURES a Setting and checking of navigational aids, if applicable b Arrival procedures, altimeter checks

lartësimatësit c Kufizimet e lartësisë dhe shpejtësisë, nëse është e aplikueshme d Arritja me NBP (nëse është e aplikueshme) — Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të mbërritjes.	visinomera c Ograničenja visine i brzine, ako je primenljivo d PBN dolazak (ako je primenljivo) — Proverite da li je u navigacioni sistem učitana ispravna procedura; i — Unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona dolaska.	c Altitude and speed constraints, if applicable d PBN arrival (if applicable) — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the arrival chart.
SEKSIONI 4 — OPERIMET 3D (+) a Konfigurimi dhe kontrolli i mjeteve ndihmëse të navigimit Kontrolloni i këndit të shtegut vertikal për RNP APCH: (a) Kontrolli nëse është futur procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe	ODELJAK 4 — 3D OPERACIJE(+) a Postavljanje i provera navigacionih pomagala Provera ugla vertikalne putanje Za RNP APCH: (a) Provera da li je u navigacioni sistem učitan ispravan postupak; i	SECTION 4 — 3D OPERATIONS(+) a Setting and checking of navigational aids Check Vertical Path angle For RNP APCH: (a) Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and

(b) Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të afrimit. b Informimi paraprak për afrimin dhe aterimin, duke përfshirë kontrollet e zbritjes/afrimit/aterimit c(*) Procedura e mbajtjes/pritjes d Përputhshmëria me procedurën e publikuar të afrimit e Kohëmatja e afrimit f Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë, drejtimit (afrimi i stabilizuar) g(*) Veprimi i manovrës së fluturimit rrethor h(*) Procedura e afrimit të dështuar/aterimi i Kordinimi-përputhshmëria ATC, procedurat R/T SEKSIONI 5 — OPERIMET 2D (+) a Vendosja dhe kontrolli i mjeteve	(b) Unakrsna provera između navigacionog sistema i grafikona prilaza. b Uputstva za prilaz i sletanje, uključujući provere spuštanja/prilaza/sletanja c(*) Procedure čekanja d Usaglašenost sa objavljenim postupkom prilaza e Vreme približavanja f Visina, brzina, kontrola kursa (stabilizovani prilaz) g(*) Prekinuti prilaz h(*) Procedura prekinutog prilaza/sletanja i Veza sa Kontrolom letenja — Usklađenost, procedure R/T ODELJAK 5 — 2D OPERACIJE(+) a Postavljanje i provera navigacionih	(b) Cross-check between the navigation system display and the approach chart. b Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks c(*) Holding procedure d Compliance with published approach procedure e Approach timing f Altitude, speed, heading control (stabilised approach) g(*) Go-around action h(*) Missed approach procedure/landing i ATC liaison — compliance, R/T procedures SECTION 5 — 2D OPERATIONS(+) a Setting and checking of navigational

ndihmëse të navigimit Për RNP APCH: — Kontrolli nëse është instaluar procedura e saktë në sistemin e navigimit; dhe — Kontrolli i dyfishtë mes ekranit të sistemit të navigimit dhe grafikut të afrimit. b Informimi paraprak për afrimin dhe aterimin, duke përfshirë kontrollet e zbritjes/afrimit/aterimit si dhe identifikimi i objekteve c(*) Procedura e pritjes d Përputhshmëria me procedurën e publikuar të afrimit e Kohëmatja e afrimit f Kontrollimi i lartësisë, shpejtësisë, drejtimit (afrimi i stabilizuar) g(*) Veprimi i manovrës së fluturimit rrethor	pomagala Za RNP APCH: — Provera da li je u navigacioni sistem učitan pravilan postupak; i — Unakrsna provera između displeja navigacionog sistema i grafikona prilaza. b Uputstva za prilaz i sletanje, uključujući spuštanje/prilaz/sletanje i identifikaciju objekata c(*) Procedure čekanja d Usklađenost sa objavljenom procedurom prilaza e Vreme prilaza f Visina, brzina, kontrola kursa (stabilizovan prilaz) g(*) Prekinuti prilaz h(*) Procedura prekinutog	aids For RNP APCH: — Check that the correct procedure has been loaded in the navigation system; and — Cross-check between the navigation system display and the approach chart. b Approach and landing briefing, including descent/approach/landing checks and identification of facilities c(*) Holding procedure d Compliance with published approach procedure e Approach timing f Altitude, speed, heading control (stabilised approach) g(*) Go-around action h(*) Missed approach

h(*) Procedura e afrimit të dështuar (*)/aterimi i Kordinimi-përputhshmëria ATC, procedurat R/T	prilaza(*)/sletanja i Veza sa Kontrolom letenja — usklađenost, R/T procedure	procedure(*)/landing i ATC liaison — compliance, R/T procedures
SEKSIONI 6 - PROCEDURAT JONORMALE DHE EMERGJENTE	ODELJAK 6 — POSTUPCI U NEUOBIČAJENIM I VANREDNIM SITUACIJAMA	SECTION 6 — ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES
Ky seksion mund të kombinohet me seksionet 1 deri 5. Testi duhet të ketë parasysh kontrollin e helikopterit, identifikimin e motorit të dështuar (me avari), veprimet e menjëhershme (ushtrimet me prekje toke), veprimet dhe kontrollet përcjellëse si dhe saktësinë e fluturimit, në situatat e mëposhtme: a Dështim i simuluar i motorit pas ngritjes dhe në/gjatë afrimit(**) (në një lartësi të sigurt përveç nëse kryhet në një SPF ose TPFN II / III, PTF 2,3) b Dështim i pajisjeve të sigurimit të stabilitetit/sistemit hidraulik (nëse është e aplikueshme)	Ovaj odeljak može se kombinovati sa odeljcima od 1 do 5. Ispit se odnosi na kontrolu helikoptera, identifikaciju neispravnog motora, hitne radnje (vežbe dodira tla), radnje i provere koje slede i preciznost letenja u sledećim situacijama: a Simulirani prestanak rada motora nakon poletanja i prilikom/tokom prilaza (**) (na sigurnoj visini osim ako se ne izvede u FFS-u ili FNPT II/III, FTD 2,3) b Prestanak rada uređaja za povećanje stabilnosti/hidrauličkog sistema (po potrebi)	This section may be combined with sections 1 through 5. The test shall have regard to control of the helicopter, identification of the failed engine, immediate actions (touch drills), follow-up actions and checks and flying accuracy, in the following situations: a Simulated engine failure after take-off and on/during approach(**) (at a safe altitude unless carried out in an FFS or FNPT II/III, FTD 2,3) b Failure of stability augmentation devices/hydraulic system (if applicable) c Limited panel

c Panel i kufizuar d Autorotacion dhe rikuperim në një lartësi të paracaktuar e operimet 3D në mënyrë manuale pa udhëzues të fluturimit (***) operimet 3D në mënyrë manuale me udhëzues të fluturimit (***) (+) Për të krijuar ose mbajtur privilegje të NBP, një afrim qoftë në Seksionin 4 apo 5 duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai kryhet në një PTSF të pajisur në mënyrë adekuate (*) Për t'u kryer në Seksionin 4 apo Seksionin 5. (**) Vetëm helikopterët me shumë motorë. (***) Testohet vetëm një pikë.'	c Ograničena instrument tabla d Autorotacija i povratak na prethodno podešenu visinu e Manuelne 3D operacije bez sistema za upravljanje letom (flight director) (***) Manuelne 3D operacije sa sistemom za upravljanje letom (flight director) (***) (+) Kako bi se dobile ili održale privilegije PBN-a jedan od pristupa bilo u Odeljku 4 ili Odeljku 5 mora biti RNP APCH. Tamo gde pristup RNP APCH nije izvodljiv, on se mora izvršiti u odgovarajućem opremljenom FSTD-u (*) Izvršiti u Odeljku 4 ili Odeljku 5. (**) Samo helikopter sa više motora. (***) Ispitati samo jedno sredstvo.'	 d Autorotation and recovery to a pre-set altitude e 3D operations manually without flight director(***) 3D operations manually with flight director(***) (+) To establish or maintain PBN privileges one approach in either Section 4 or Section 5 shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD (*) To be performed in Section 4 or Section 5. (**) Multi-engine helicopter only. (***) Only one item to be tested.' (i) Appendix 8 is amended as

(i) Shtojca 8 ndryshohet si më poshtë: (i) fusnota për tabelën në Seksionin A zëvendësohet nga teksti në vijim: ‘(*)Me kusht që brenda 12 muajve paraprak aplikuesi ka zhvilluar të paktën tri nisje dhe afrime IFR duke ushtruar privilegjet e PBN, duke përfshirë një afrim RNP APCH në një klasë ose tip SP të aeroplanëve në operimet SP, ose, për aeroplanët me shumë motorë që nuk janë HP kompleks, aplikuesi ka kaluar seksionin 6 të testit të aftësisë për SP, përveç aeroplanëve HP kompleks të pilotuar/fluturuar vetëm duke iu referuar instrumenteve në operimet SP.’, (ii) fusnota për tabelën në Seksionin B zëvendësohet nga teksti në vijim: ‘(*)Me kusht që brenda 12 muajve paraprak, të paktën tri nisje dhe afrime IFR duke ushtruar privilegjet e PBN, duke përfshirë një afrim RNP APCH (mund të jetë një afrim në Pikë të Caktuar në	(i) Dodatak 8 menja se kako sledi: (i) Fusnota u tabeli u Odeljku A je zamenjena sledećim: ‘(*)Ako je u okviru poslednjih 12 meseci podnosilac zahteva obavio najmanje tri IFR odlaska i prilaza korišćenjem privilegija za PBN, uključujući jedan RNP APCH prilaz na SP klasi ili tipu aviona u SP operacijama ili je, za višemotorne avione koji nisu HP kompleksni avioni, podnosilac zahteva položio odeljak 6. ispita praktične osposobljenosti za SP koji nisu HP kompleksni avioni leteći isključivo prema instrumentima u SP operacijama.’, (ii) Fusnota u tabeli u Odeljku B zamenjena je sledećim: ‘(*)Ako su u okviru poslednjih 12 meseci obavljena najmanje tri IFR odlaska i prilaza korišćenjem privilegija za PBN, uključujući jedan RNP APCH prilaz	follows: (i) the footnote to the table in Section A is replaced by the following: ‘(*) Provided that within the preceding 12 months the applicant has flown at least three IFR departures and approaches exercising PBN privileges, including one RNP APCH approach on an SP class or type of aeroplane in SP operations, or, for multi-engine, other than HP complex aeroplanes, the applicant has passed section 6 of the skill test for SP, other than HP complex aeroplanes flown solely by reference to instruments in SP operations.’, (ii) the footnote to the table in Section B is replaced by the following: ‘(*) Provided that within the preceding 12 months at least three IFR departures and approaches exercising PBN privileges, including one RNP APCH approach (could be a Point in

Hapësirë (" Point in Space (PinS)"), të jenë kryer në një tip SP të helikopterit në operimet SP.';	(može biti prilaz putem tačke u prostoru (Point in Space, PinS)) na SP tipu helikoptera u SP operacijama.';	Space (PinS) approach), have been performed on a SP type of helicopter in SP operations.';
(j) Shtojca 9 ndryshohet si në vijim:	(j) Dodatak 9 je zamenjen kako sledi:	(j) Appendix 9 is amended as follows:
(i) pika 4 në Seksionin B zëvendësohet nga teksti në vijim:	(i) tačka 4 u Odeljku B je zamenjena sledećim:	(i) point 4 in Section B is replaced by the following:
'4. Kufijtë e mëposhtëm aplikohen si të korrigjuar për të bërë lejim për kushtet e turbulencës si dhe cilësitë e manovrimit dhe performancën e aeroplanit të përd orur:	'4. Primenjuju se sledeća ograničenja, ispravljena kako bi se dopustilo odstupanje radi turbulencije, karakteristika upravljanja i učinka aviona koji se upotrebljava:	'4. The following limits shall apply corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used:
Lartësia	Visina	Height
Në përgjithësi ± 100 ft (30.48 m)	Generalno ± 100 stopa	Generally ± 100 feet
Fillimi i manovrës së fluturimit rrethor në lartësinë e vendimit + 50 ft (15.24 m) /– 0 ft	Početak prekinutog prilaza na visini odluke + 50 stopa/– 0 stopa	Starting a go-around at decision height + 50 feet/– 0 feet
Lartësia/altituda minimale e zbritjes + 50 ft (15.24 m) /– 0 ft	Minimalna visina spuštanja + 50 stopa/– 0 stopa	Minimum descent height/altitude + 50 feet/– 0 feet
	Praćenje	Tracking

Gjurmimi me radio pajisje ± 5° Për devijimet "këndore" devijim me gjysmë shkallë, azimut dhe trajektorja e planerimit (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS). Devijimet "lineare" 2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV): Gabimi/devijimi nga korridori i fluturimit ("cross track") zakonisht duhet të kufizohet në ± ½ të vlerës RNP të lidhur me procedurën. Devijimet e vogla nga ky standard deri në maksimum 1 herë nga vlera e RNP janë të lejueshme. Devijimet lineare vertikale 3D (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) që përdorin BaroVNAV) jo më shumë se - 75 ft (22.86 metra) nën profilin vertikal në çdo	Radio pomagalima ± 5° Za „ugaona" odstupanja pola otklona, azimut i ravan spuštanja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS). 2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearna" odstupanja Greška/odstupanje od zadate putanje leta obični je ograničena na ± ½ vrednosti RNP-a koja je povezana sa procedurom. Dopuštena su kratka odstupanja od tog standarda do najviše jedne RNP vrednosti. 3D linearna vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primenom BaroVNAV) ne više od – 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo kom trenutku, a ne više od + 75 stopa	on radio aids ± 5° For "angular" deviations half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS). 2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" deviations Cross track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of 1 time the RNP value are allowable. 3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV) not more than – 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the

moment të caktuar dhe jo më shumë se + 75 ft (22.86 metra) mbi profilin vertikal në ose nën 1 000 ft (304.8 metra) mbi nivelin e aerodromit. Drejtimi të gjithë operojnë (funksional) ± 5° me dështim (avari) të simuluar të motorit ± 10° Shpejtësia të gjithë motorët operojnë (funksional) ± 5 knots (5 *milje nautike në orë*) me dështim (avari) të simuluar të motorit + 10 knots /– 5 knots', (ii) pika e mëposhtme (h) futet në pikën 5 të Seksionit B: '(h) Për të krijuar ose mbajtur privilegje të NBP, afrimi duhet të	iznad vertikalnog profila na ili ispod 1,000 stopa iznad nivoa aerodroma. Smer leta Sa svim ispravnim motorima ± 5° Sa simuliranim kvarom motora ± 10° Brzina Sa svim ispravnim motorima ± 5 čvorova Sa simuliranim kvarom motora + 10 čvorova /– 5 čvorova , (ii) Sledeća tačka (h) ubacuje se u tački 5 Odeljka B: '(h) Za dobijanje ili održavanje privilegija PNB-a jedan pristup	vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level. Heading all engines operating ± 5° with simulated engine failure ± 10° Speed all engines operating ± 5 knots with simulated engine failure + 10 knots/– 5 knots', (ii) the following point (h) is inserted in point 5 of Section B: '(h) To establish or maintain PBN privileges one approach shall be

jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai kryhet në një FSTD të pajisur në mënyrë adekuate.', (iii) rreshtat 3B.4 dhe 3B.5 të tabelës në pikën 5 të Seksionit B zëvendësohen nga teksti në vijim: '3B.4* operimet 3D në DH/A prej 200 ft (60 m) apo në minimume më të mëdha nëse kërkohet nga procedura e afrimit (autopiloti mund të përdoret për interceptimin e shtegut vertikal ("vertical path intercept") të segmentit përfundimtar të afrimit) P—-> — —> M 3B.5* operimet 2D në MDH/A P—-> — —> M' (iv) pika e mëposhtme (j) futet në pikën 6 të Seksionit B: '(j) Për të krijuar ose mbajtur privilegje të NBP, afrimi duhet të jetë një RNP APCH. Kur një RNP APCH nuk është praktikisht i mundur, ai kryhet në një FSTD të	mora biti RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora se izvršiti u odgovarajućem opremljenom FSTD.', (iii) redovi 3B.4 i 3B.5 tabele u tački 5 Odeljka 5 zamenjeni su sledećim: '3B.4* 3D operacije do DH/A od 200 stopa (60 m) ili do većih minimuma ako su određeni postupkom prilaza (autopilot se može upotrebljavati u segmentu završnog prilaza za hvatanje signala navođenja na prilaznu putanju po visini (vertical path intercept)) P—-> — —> M 3B.5* 2D operacije do MDH/A P—-> — —> M' (iv) sledeća tačka (j) dodata je u tačku 6 Odeljka B: '(j) Za dobijanje ili održavanje privilegija PBN jedan pristup mora biti RNP APCH. Kada RNP APCH nije izvodljiv, mora se izvršiti u odgovarajuće	an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.', (iii) rows 3B.4 and 3B.5 of the table in point 5 of Section B are replaced by the following: '3B.4* 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure (autopilot may be used to the final approach segment vertical path intercept) P—-> — —> M 3B.5* 2D operations to MDH/A P—-> — —> M' (iv) the following point (j) is inserted in point 6 of Section B: '(j) To establish or maintain PBN privileges one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately

pajisur në mënyrë adekuate.',	opremljenom FSTD.',	equipped FSTD.',
(v) rreshti 3.9.3 i tabelës në pikën 6 të Seksionit B zëvendësohet nga teksti në vijim: '3.9.3* operimet 3D në DH/A prej 200 ft (60 m) apo në minimume më të larta nëse kërkohet nga procedura e afrimit *Shënim:* Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose udhëzuesit të fluturimit. Procedura për të fluturuar në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh kufizimet e tilla (për shembull, zgjidhni një ILS për 3.9.3.1 në rast të kufizimit të tillë të AMF).'	(v) Red 3.9.3 tabele u tački 6 Odeljak B je zamenjen sledećim: '3.9.3* 3D operacije do DH/A od 200 stopa (60 m) ili do većeg minimuma ako to zahteva postupak prilaza *Napomena:* Prema AFM-u, procedure RNP APCH-a mogu zahtevati upotrebu autopilota ili sistema za upravljanje letom. Procedura ručnog upravljanja biće izabrana uzimajući u obzir takva ograničenja (na primer, izaberite ILS za 3.9.3.1 u slučaju takvih AFM ograničenja).'	(v) row 3.9.3 of the table in point 6 of Section B is replaced by the following: '3.9.3* 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure *Note:* According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or Flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.9.3.1 in case of such AFM limitation).'
(vi) rreshtat 3.9.3.4 dhe 3.9.4 të tabelës në pikën 6 të Seksionit B zëvendësohen nga teksti në vijim: '3.9.3.4* në mënyrë manuale, me një motor të simuluar jofunksional; dështimi i motorit duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para se të kalohen 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit deri në ulje në	(vi) redovi 3.9.3.4 i 3.9.4 tabele u tački 6 Odeljka B su zamenjene sledećim: '3.9.3.4*Ručno, sa simuliranim kvarom jednog motora; kvar motora mora biti simuliran tokom završnog prilaza pre prelaska 1 000 stopa iznad nivoa aerodroma do dodira sa tlom ili	(vi) rows 3.9.3.4 and 3.9.4 of the table in point 6 of Section B are replaced by the following: '3.9.3.4*manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1 000 feet above aerodrome level until touchdown or

tokë ose përmes procedurës së plotë të afrimit të dështuar në aeroplanët të cilët nuk janë të certifikuar si aeroplanë të kategorisë së transportit (JAR/FAR 25) ose si aeroplanë të kategorisë së udhëtarëve (SFAR 23), afrimi me dështim të simuluar të motorit dhe manovra me fluturim rrethor e cila rezulton nga kjo iniciohen në lidhje me afrimin jopreciziv siç përshkruhet në 3.9.4. Manovra e fluturimit rrethor iniciohet kur të arrihet lartësia e publikuar/lejuar në raport me pengesën ("obstacle clearance height" (OCH/A), megjithatë jo më vonë se arritja e lartësisë/altitudën minimale të zbritjes (MDH/A) prej 500 ft mbi lartësinë e pragut të pistës. Në aeroplanët që kanë të njëjtën performancë si një aeroplan i kategorisë së transportit në lidhje me masën e ngritjes dhe lartësinë e dendësisë, instruktori mund të simulojë dështimin e motorit në përputhje me 3.9.3.4. P—> —> M	završetka postupka neuspelog prilaza. U avionima koji nisu sertifikovani kao avioni transportne kategorije (JAR/FAR 25) ili kao kategorija avion za regionalni saobraćaj (SFAR 23), i prilaz sa simuliranim kvarom i postupkom prekinutog prilaza započinje se u skladu sa NDB ili VOR prilazom opisanim u 3.9.4. Postupak prekinutog prilaza započinje se prilikom dolaska na dozvoljenu visinu u odnosu na prepreku (OCH/A) ali ne kasnije od dolaska na minimalnu visinu snižavanja (MDH/A) od 500 stopa iznad nivoa praga piste. U avionima koji imaju iste učinke kao avion za transportnu kategoriju u odnosu na uzletnu masu i visinu, instruktor može simulirati kvar motora u skladu sa 3.9.3.4. P—> —> M	through the complete missed approach procedure In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/ FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the non-precision approach as described in 3.9.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height (OCH/A), however not later than reaching a minimum descent height/altitude (MDH/A) of 500 feet above runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with 3.9.3.4. P—> —> M
3.9.4* operimet 2D deri në MDH/A P*—> —> M′	3.9.4* 2D operacije do MDH/A P*—> —> M′	3.9.4* 2D operations down to the MDH/A P*—> —> M′
(vii) rreshti 4.1 i tabelës në pikën 6 të Seksionit B zëvendësohet nga teksti në	(vii) red 4.1 tabele u tački 6 Odeljka B je	(vii) row 4.1 of the table in point 6 of

vijim: '4.1 Manovra e fluturimit rrethor me të gjithë motorët në operim* gjatë një operimi 3D me rastin e arritjes së lartësisë së marrjes së vendimit P*—> ——>' (viii) rreshti 5.1 i tabelës në pikën 6 të Seksionit B zëvendësohet nga teksti në vijim: '5.1 Aterimet* normale me referencë vizuale të përcaktuar kur arrihet DA/H pas një operimi të afrimit instrumental P' (ix) në rreshtin 6.2 të tabelës në pikën 6 të Seksionit B, fjala 'ILS' zëvendësohet nga fjala në vijim: 'CAT II/III', (x) pika 4 (a) e Seksionit C zëvendësohet nga teksti në vijim: '(a) kufijtë e fluturimeve IFR. Lartësia Në përgjithësi	zamenjen sledećim: '4.1 Postupak prekinutog prilaza sa svim motorima koji rade* tokom 3D operacije pri dosezanju visine odluke P*—> ——>' (viii) red 5.1 tabele u tački 6 Odeljka B zamenjen sledećim: '5.1 Normalna sletanja* sa vizuelnom referencom utvrđenom kada se dođe do DA/H nakon operacije instrumentalnog prilaza P' (ix) red 6.2 tabele u tački 6 Odeljka B, reč 'ILS' je zamenjen sledećim: 'CAT II/III', (x) tačka 4(a) Odeljka C je zamenjena sledećim: '(a) IFR ograničenja leta. Visina Generalno	Section B is replaced by the following: '4.1 Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height P*—> ——>' (viii) row 5.1 of the table in point 6 of Section B is replaced by the following: '5.1 Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation P' (ix) in row 6.2 of the table in point 6 of Section B the word 'ILS' is replaced by the following: 'CAT II/III', (x) point 4(a) of Section C is replaced by the following: '(a) IFR flight limits. Height Generally

± 100 ft (30.48 m) Fillimi i manovrës së fluturimit rrethor në lartësinë/altitudën e vendimit + 50 ft (15.24 m)/– 0 ft Lartësia/atituda minimale e zbritjes + 50 ft (15.24 m)/– 0 ft Gjurmimi me radio pajisje ± 5° Devijimet "këndore" 3D devijim me gjysmë shkallë, azimut dhe trajektore planerimi (p.sh. LPV, ILS, MLS, GLS). Devijimi "linear" 2D (LNAV) dhe 3D (LNAV/VNAV): Gabimi/devijimi nga korridori i fluturimit ("cross trak") zakonisht duhet të kufizohet në ± ½ të vlerës RNP të lidhur me procedurën. Devijimet e vogla nga ky standard	± 100 stopa Početak prekinutog prilaza na visini odluke + 50 stopa/– 0 stopa Minimalna visina/spuštanja + 50 stopa/– 0 stopa Praćenje Radio pomagalima ± 5° 3D "ugaona" odstupanja pola otklona, azimut ravan poniranja (npr. LPV, ILS, MLS, GLS). 2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) „linearno" odstupanje: Greška/odstupanje od zadate putanje leta obični je ograničena na ± ½ vrednosti RNP-a koja je povezana sa procedurom. Dopuštena su kratka odstupanja	± 100 feet Starting a go-around at decision height/altitude + 50 feet/– 0 feet Minimum descent height/altitude + 50 feet/– 0 feet Tracking On radio aids ± 5° 3D "angular" deviations half scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS). 2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) "linear" deviation: cross track error/deviation shall normally be limited to ± ½ the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this standard up to a maximum of

deri në maksimum 1 herë nga vlera e RNP janë të lejueshme. Devijimet lineare vertikale 3D (p.sh. RNP APCH (LNAV/VNAV) që përdorin BaroVNAV): jo më shumë se – 75 ft nën profilin vertikal në çdo moment të caktuar, dhe jo më shumë se + 75 ft mbi profilin vertikal në apo nën 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit. Drejtimi Operimet normale ± 5° Operimet jonormale /emergjencat ± 10° Shpejtësia Në përgjithësi ± 10 knots	od tog standarda do najviše jedne RNP vrednosti. 3D linerana vertikalna odstupanja (npr. RNP APCH (LNAV/VNAV) primenom BaroVNAV): Ne više od – 75 stopa ispod vertikalnog profila u bilo kom trenutku, a ne više od + 75 stopa iznad vertikalnog profila na ili ispod 1,000 stopa iznad nivoa aerodroma. Smer leta Normalne operacije ± 5° Neuobičajene operacije/vanredne situacije ± 10° Brzina Generalno ± 10 čvorova	1 times the RNP value are allowable. 3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV): not more than – 75 feet below the vertical profile at any time, and not more than + 75 feet above the vertical profile at or below 1 000 feet above aerodrome level. Heading Normal operations ± 5° Abnormal operations/emergencies ± 10° Speed Generally ± 10 knots

Me dështim të simuluar të motorit + 10 knots /– 5 knots',	Sa simuliranim kvarom motora + 10 čvorova /– 5 čvorova,	With simulated engine failure + 10 knots/– 5 knots',
(xi) rreshtat 5.4, 5.4.1 dhe 5.4.2 të tabelës në pikën 12 të Seksionit C zëvendësohen nga teksti në vijim:	(xi) redovi 5.4, 5.4.1 i 5.4.2 tabele u tački 12. Odeljka C zamenjeni su sledećim:	(xi) rows 5.4, 5.4.1 and 5.4.2 of the table in point 12 of Section C are replaced by the following:
'5.4 operimet 3D në DH/A prej 200 ft (60 m) apo në minimume më të mëdha nëse kërkohet nga procedura e afrimit P* —>* —>*	'5.4 3D operacije do DH/A od 200 stopa (60 m) ili do većih minimuma ako se to zahteva procedurom prilaza P* —>* —>*	'5.4 3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure P* —>* —>*
5.4.1 Në mënyrë manuale, pa Udhëzuesin e Fluturimit	5.4.1 Manuelno, bez sistema za kontrolu leta	5.4.1 Manually, without flight director
Shënim: Sipas AFM, procedurat RNP APCH mund të kërkojnë përdorimin e autopilotit ose Udhëzuesit të Fluturimit. Procedura për të fluturuar në mënyrë manuale zgjidhet duke marrë parasysh kufizimet e tilla (për shembull, zgjidhni një ILS për 5.4.1 në rast të kufizimit të tillë të AFM). P* —>* —>* M*	Napomena: Prema AFM, RNP APCH procedure mogu zahtevati upotrebu autopilota ili sistema za kontrolu leta. Procedura da se leti manuelno biće izabrana uz uzimanje u obzir takvih ograničenja (primer izaberite ILS za 5.4.1 u slučaju takvog ograničavanja AFM). P* —>* —>* M*	Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or Flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taken into account such limitations (example choose an ILS for 5.4.1 in case of such AFM limitation). P* —>* —>* M*
5.4.2 Në mënyrë manuale, me Udhëzuesin e Fluturimit P* —>* —>* M*'	5.4.2 Manuelno, sa sistemom za kontrolu leta P* —>* —>* M*'	5.4.2 Manually, with Flight Director P* —>* —>* M*'
(xii) rreshtat 5.4.4 dhe 5.5 të tabelës në	(xii) redovi 5.4.4 i 5.5 tabele u tački 12.	(xii) rows 5.4.4 and 5.5 of the table in point 12 of Section C are replaced by the

pikën 12 të Seksionit C zëvendësohen nga teksti në vijim: ‘5.4.4 Në mënyrë manuale, me një motor të simuluar jofunksional; dështimi i motorit duhet të simulohet gjatë afrimit përfundimtar para se të kalohen 1 000 ft mbi nivelin e aerodromit deri në ulje në tokë ose deri në përfundimin e procedurës së afrimit të dështuar P* —>* —>* M* 5.5 Operimet 2D deri në altitudën minimale të zbritjes MDA/H P* —>* —>* M*’ (2) në Shtojcën VII, pika (a) e ORA.ATO.135 zëvendësohet nga teksti në vijim: ‘(a) ATO do të përdorë një flotë adekuate të avionëve të trajnimit ose FSTDs të pajisur në mënyrë adekuate për kurset e trajnimit të ofruar.’.	Odeljka C su zamenjeni sledećim: ‘5.4.4 Manuelno, simulirano sa jednim motorom u kvaru; Kvar motora mora biti simuliran tokom finalnog prilaza pre prelaska 1,000 stopa iznad nivoa aerodroma do dodira tla ili do okončanja postupka neuspelog prilaza P* —>* —>* M* 2D operacije do minimalne visine spuštanja MDA/H P* —>* —>* M*’ (2) U Aneksu VII, tačka (a) ORA.ATO.135 zamenjena je sledećim: ‘(a) ATO koristi odgovarajuću flotu aviona za obuku ili odgovarajuće opremljene FSTD-ove za kurseve obuke’.	following: ‘5.4.4 Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1 000 feet above aerodrome level until touchdown or until completion of the missed approach procedure P* —>* —>* M* 5.5 2D operations down to the minimum descent altitude MDA/H P* —>* —>* M*’ (2) in Annex VII, point (a) of ORA.ATO.135 is replaced by the following: ‘(a) The ATO shall use an adequate fleet of training aircraft or FSTDs appropriately equipped for the training courses provided.’.