**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 2016/539 НА КОМИСИЈАТА**

**од 6 април 2016,**

**со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011**

**за обука, испитување и периодични**

**проверки на пилоти, за навигација базирана на перформанси**

**(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедности за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/Е ([[1]](#footnote-1)), а особено член 7 (6) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 1178/2011 на Комисијата ([[2]](#footnote-2)) се утврдуваат условите за пилоти кои се вклучени во летањето на одредени воздухоплови, како и за уредите за обука кои симулираат лет, лицата и организациите кои се вклучени во обуката, испитувањето и проверката на тие пилоти.

(2) Во таа регулатива потребно е да се вклучат дополнителни услови за обука, испитување и периодична проверка на пилотите, кои летаат во согласност со процедурите за навигација базирана на перформанси (‘PBN’), па заради тоа во нивното овластување за летање по инструменти (‘IR’) треба да се впишат права за PBN. Впишувањето на PBN не треба да создава дополнителен административен товар за надлежниот орган.

(3) Пилотите, иматели на IR, кои пред датумот на примена на оваа регулатива, врз основа на важечките услови на националното право или на друг начин се стекнале со обука по теоретско познавањеи практични вежби за операциите на PBN, се смета дека ги исполнуваат дополнителните услови ако можат на задоволителен начин да му покажат на надлежниот орган дека вака стекнатото знаење и вештини се еквивалентни на оние кои се стекнати на курсевите и обуките кои се бараат согласно оваа регулатива. Надлежните органи своите одлуки за еквивалентност на тоа знаење и вештини треба да ги темелат врз објективни информации и критериуми.

(4) Не летаат сите пилоти, особено во генералната авијација, согласно процедурите на PBN бидејќи, на пример, нивните воздухоплови или локалниот аеродром немаат соодветни уверенија за опремата за таа намена. Заради тоа, сега, овие пилоти немаат потреба од дополнителна обука и проверка кои се однесуваат на PBN. Имајќи ја предвид брзината со која се воведува опремата и процедурите за PBN низ целата Унија, со оваа регулатива се предвидува разумен временски период после кој дополнителните услови за обука на пилотите, испитувањето и периодичната проверка за PBN ќе бидат применливи за овие пилоти.

(5) Потребно е да се продолжи периодот во кој земјите–членки можат да донесат одлука да не ги применуваат одредбите од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на своите територии на пилоти кои имаат дозвола и придружно лекарско уверение кои ги издала трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на одредени воздухоплови, заради тековните преговори на Унијата со одредени земји со цел да се олесни конверзијата на таквите дозволи и лекарски уверенија. Треба да се појасни дека, ако земја–членка носи или донела таква одлука, таа треба да ја објави одлуката на соодветен начин кој на сите засегнати страни им овозможува да се запознаат со истата и гарантира дека се исполнети условите за транспарентност и правна сигурност.

(6) Исто така, во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба да се опфатат и дополнителни услови во врска со правата на пилотите за пробни летови со цел да им се овозможи на овие пилоти да управуваат со воздухоплов на одредени летови без да го исполнуваат условот да имаат овластување за соодветната класа или за типот на воздухопловот.

(7) Во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се предвидува курсот за обука за стекнување на дозволи за пилот за операции со повеќе пилоти (‘MPL’) да го врши само овластена организација за обука којашто е дел од комерцијален авиопревозник. Покрај ова, таа регулатива предвидува и дека имателот на MPL не може да ги користи правата на MPL ако не го завршил курсот за конверзија кај истиот авиопревозник. Постојат случаи во кои, заради грешка на авиопревозникот, некои иматели на MPL на можат да го завршат курсот за конверзија на тој авиопревозник и заради тоа не се во можност да работат ни за тој авиопревозник ни за кој било друг. Заради тоа, ограничувањето на правата на MPL ги ставаат имателите на MPL во неповолна положба, без да е оправдано со безбедносни причини. Од пилотите кои го менуваат авиопревозникот се бара да го завршат курсот за конверзија на новиот авиопревозник наспроти фактот дека посетувале курс за конверзија кај претходниот авиопревозник. Освен тоа, секој авиопревозник во курсот за конверзија мора да го земе предвид нивото на искуството на пилотите кои му се придружиле на тој авиопревозник. Заради тоа, ова ограничување треба да се отстрани. Исто така, на овој начин условите на MPL се усогласени со стандардите на ICAO.

(8) Оттука, Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 треба соодветно да се измени и дополни.

(9) Мерките предвидени во оваа регулатива се засноваат врз мислењето ([[3]](#footnote-3)) на Европската агенција за воздухопловна безбедност во согласност со член 17(2)(б) и член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(10) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот кој е основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата се менува како што следува:

(1) се вметнува следниот член 4а:

‘*Член 4а*

**Права на овластувањето за летање по инструменти кои се однесуваат на навигацијата базирана на перформанси**

1. Пилотите можат да летаат во согласност со процедурите за навигација базирана на перформанси („PBN“) само откако во нивното овластување за летање по инструменти („IR“) им се внесат правата за посебно овластување за PBN.

2. Пилот добива права за PBN ако тој или таа ги исполнуваат сите од следните услови:

(а) пилотот успешно го завршил курсот за теоретско познавање во кој е вклучена PBN, во согласност со FCL.615 од Додаток I (Дел–FCL);

(б) пилотот успешно ја завршил обуката за летање во која е вклучена PBN, во согласност со FCL.615 од Анекс I (Дел–FCL);

(в) пилотот со успех го поминал испитот по практична оспособеност во согласност со Додаток 7 кон Анекс I (Дел–FCL) или испитот по практична оспособеност или проверката на стручната оспособеност во согласност со Додаток 9 кон Анекс I (Дел–FCL);

3. Условите наведени во став 2(а) и (б) се смета дека се исполнети ако надлежниот орган смета дека стекнатата компетентност, било преку обука или познавање на операциите за PBN, е еднаква на компетентноста која се стекнува преку курсевите наведени во став 2(а) и (б), а пилотот покажува таква компетентност на задоволително ниво пред испитувачот на проверката на стручноста или испитот за практична оспособеност наведени во став 2(ц).

4. После завршување на испитот за практична оспособеност или проверката на стручноста наведени во став 2(ц), евиденција за успешното прикажување на компетентноста за PBN се внесува во пилотската книшка или во друг еквивалентен документ, а ги потпишува испитувачот кој го спровел испитот или проверката.

5. Пилотите со IR кои немаат права за PBN можат да летаат само на рути и на приоди за кои не се бараат права за PBN и, за обновување на нивното IR нема да се бараат ставки за PBN се до 25 август 2020 година; после овој датум за секое IR ќе се бараат права за PBN.’;

(2) во член 10а се додава следниот став 5:

‘5. Организациите за обука на пилоти гарантираат дека, најдоцна до 25 август 2020 година, курсевите за обука за IR кои ги нудат вклучуваат обука за права за PBN во согласност со условите наведени во Анекс I (Дел–FCL).’;

(3) став 4 од член 12 се заменува со следното:

‘4. По пат на отстапување од став 1, земјите–членки можат да донесат одлука да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива до 8 април 2017 година, на пилоти кои имаат дозвола и придружно лекарско уверение кои ги издала трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухоплови како што е наведено во член 4(1)(б) или (ц) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Земјите–членки јавно ги објавуваат овие одлуки.’;

(4) Анексите I и VII се менуваат во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

*Член 2*

Оваа Регулатива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 8 април 2016 година.

Меѓутоа, член 1 точките 1, 2 и 4 се применуваат од 25 август 2018 година, со исклучок на точката 1(е) од Анексот, која се применува од 8 април 2016 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членк.

Брисел, 6 април 2016 год.

|  |  |
| --- | --- |
|  | *ЗаКомисијата* |
|  | *Претседател* |
|  | Жан–Клод ЈУНКЕР |

-----------------

*АНЕКС*

Анексите I и VII кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се изменуваат како што следува:

(1) Анекс I се менува како што следува:

(а) во FCL.010 се вметнуваат следните дефиниции:

„*аголна операција (angular operation)*“ е операција за приод по инструменти во која најголемата прифатлива грешка/отстапување се изразува во отклонување на иглите на индикаторот за отстапување од избраниот курс (Course Deviation Indicator) (CDI) или еквивалентен приказ во пилотската кабина.

„*линеарна операција (linear operation)*“ е операција за приод по инструменти во која најголемата прифатлива грешка/отстапување се изразува во единици за должина, на пример наутички милји, за латерално отстапување од избраниот курс.

„*LNAV (Lateral Navigation)*“ е латерална навигација.

„*LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance)*“ е ефикасност на локалајзерот со вертикално наведување.

„*навигација базирана на перформанси (PBN) (Performance–Based Navigation)*“ е просторна навигација која се базира на условите во поглед на перформансите за воздухоплови кои летаат на рута на ATS, со процедура за приод по инструменти или во определен воздушен простор.

„*RNP APCH*“ е спецификација за PBN, која се користи за операции за приоди по инструменти.

„*RNP APCH операција на минимуми за LNAV (RNP APCH operation down to LNAVminima)*“ е 2Д операција за приод по инструменти, за која латералното водење се базира на одредување положба со помош на GNSS.

„*RNP APCH операција на минимуми за LNAV/VNAV (RNP APCH operation down to LNAV/VNAVminima)*“ е 3Д операција за приод по инструменти, за која латералното водење се базира на одредување положба со помош на GNSS, додека пак функцијата Baro VNAV или одредувањето положба со помош на GNSS кој вклучува и SBAS го обезбедуваат вертикалното водење.

„*RNP APCH операција на минимуми за LPV (RNP APCH operation down to LPVminima)*“ е 3Д операција за приод по инструменти, за која и латералното и вертикалното водење се засноваат врз одредување на положбата со помош на GNSS кој вклучува SBAS.

„*RNP AR APCH*“ е спецификација за навигација, која се користи за операции за приоди по инструменти за кои е потребно посебно одобрение.

„*операција за тридимензионален (3Д) приод по инструменти (Three–dimensional (3D) instrument approach operation)*“ е операција за приод по инструменти, која користи и латерално и вертикално навигациско водење.

„*операција за дводимензионален (2Д) приод по инструменти (Two–dimensional (2D) instrument approach operation)*“ е операција за приод по инструменти, која користи само латерално навигациско водење.

„*VNAV*“ е вертикална навигација.

(б) FCL.600.IR се заменува со следното:

‘Освен како што е предвидено во FCL.825, операциите согласно правилата за IFR на авион, хеликоптер, воздушен брод или воздухоплов со вертикално полетување ги вршат само имателите на:

(а) PPL, CPL, MPL и ATPL, и

(б) IR со права кои се соодветни на важечките услови на воздушниот простор и на категоријата на воздухопловот, освен кога полагаат испити по практична оспособеност, проверки на стручноста или кога се на обука со инструктор.’;

(в) точката (а) од FCL.605.IR се заменува со следното:

‘(а) Правата на имателот на IR се да управува со воздухоплов согласно IFR, вклучувајќи ги и операциите за PBN, до минимална висина за носење на одлуки од 200 стапки (60 m).’;

(г) точката (а) од FCL.700 се заменува со следното:

‘(а) Имателите на дозвола на пилоти не смеат да летаат во својство на пилот на воздухоплов, освен ако немаат важечко и соодветно овластување за класа или тип, со исклучок на кој било од следните случаи:

(i) иматели на LAPL, SPL и BPL;

(ii) кога полагаат испити по практична оспособеност или се на проверка на стручноста за обновување на овластувањата за класа или тип;

(iii) кога се на обука по летање

(iv) ако имаат овластување за пробни летови издадено во согласност со FCL.820.’;

(д) точката (в) од FCL.700 се брише;

(ѓ) во точката (в) од FCL.820, потточката (3) се заменува со следното:

‘(а) да извршува летови без овластување за тип или класа како што е определено во Поддел Ж (H), освен што овластувањето за пробно летање не смее да се користи за операции во комерцијалниот воздушен сообраќај.’;

(е) точката 2 од Додаток 5 се заменува со следното:

‘2. Одобрение за курс за обука за MPL се дава само на ATO која е дел од авиопревозник кој врши комерцијален воздушен сообраќај и кој добил уверение согласно Дел–ORO (Part–ORO) или има посебен договор со ваков еден авиопревозник.’;

(ж) Додаток 7 се менува како што следува:

(i) точката 1 се заменува со следното:

‘1. Кандидат за IR поминал обука на иста класа или тип на воздухоплов на кој се обучувал и кој е соодветно опремен за целите на обуката и испитувањето.’;

(ii) точката 11 се заменува со следното:

‘1. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволените отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните карактеристики и перформанси на авионот кој се користи.

Висина

 Генерално ± 100 стапки

почеток на неуспешен приод

на висина на одлука + 50 стапки/-0 стапки

 Миним. релативна висина на

 спуштање/MAP/апсолутна висина + 50 стапки/-0 стапки

Патека на летот

Со радио средства ±5°

За аголни отстапувања пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS)

2Д (LNAV) и 3Д (LNAV/VNAV) грешката/отстапувањето од планирана

„линеарни“ латерални отстапувања патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.

3Д линеарни вертикални не повеќе од -75 стапки под вертикалниот

отстапувања (на пр., RNP APCH профил во секој момент, но не повеќе од

(LNAV/VNAV) со користење на +75 стапки над вертикалниот профил на

Baro VNAV) или помалку од 1 000 стапки над нивото

на аеродром.

Курс

сите мотори работат ±5°

со симулиран дефект на мотор ±10°

Брзина

сите мотори работат ±5 јазли

со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

**Авиони**

|  |
| --- |
| **ОДДЕЛ 1 - ПОСТАПКИ ПРЕД ЛЕТ И ПОЛЕТУВАЊЕ** |
| Користењето на листи за проверка, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции |
| a | Користење на прирачникза летање (или слично), особено при пресметување на перформансите на воздухопловот, масата и рамнотежата |
| б | Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања |
| в | Подготовка на планот за летањена ATC, IFR планот за летање/дневник |
| г | Идентификација на потребните навигациски средства за процедурите за заминување, пристигнување и приод |
| д | Преглед пред лет |
| ѓ | Метеоролошки минимуми |
| е | Возење по земја – таксирање |
| е | Договор пред полетување. Полетување |
| ж | Заминување по PBN (ако е применливо)‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| з | Инструкции пред полетување, полетување |
| ѕ(о) | Преод на летање по инструменти |
| и(о) | Процедури за заминување по инструменти, вклучувајќи и заминувања по PBN, поставување на висиномерот |
| ј(о) | Соработка со ATC – придржување, R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 2 – ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН (о)** |
| a | Управување со авион исклучиво само по инструменти, вклучувајќи: хоризонтален лет со различни брзини, тримување |
| б | Свртувања во качување и спуштање со константно свртување Rate 1 |
| в | Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 45о и остри свртувања при спуштање |
| г(\*) | Исправување од приод од превлекување во хоризонтален лет, свртување при качување/спуштање и во конфигурација на слетување – применливо само за авиони |
| д | Лет со делумно покриени инструменти од таблата: стабилизирано качување или спуштање, хоризонтални свртувања со нагиб Rate 1 во зададени курсеви, исправување од неправилни положби – применливо само за авиони |
| **ОДДЕЛ 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА (о)** |
| a | Следење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, или патека помеѓу меѓуточки |
| б | Користење на систем за навигација и радио средства |
| в | Хоризонтален лет, одржување на курс, висина и брзина, подесување на снага, техника за тримување |
| г | Подесување на висиномер |
| д | Мерење време и корекција на предвиденото време на пристигнување (ETA) (чекање на рута – ако е потребно) |
| ѓ | Следење на текот на летот, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот |
| е | Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно |
| ж | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 3а - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИСТИГНУВАЊЕ** |
| a | Поставување и проверка на навигациските средства, ако е применливо |
| б | Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот |
| в | Ограничувања на висината и брзината, ако е применливо |
| в | Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување |
| г | Пристигнување по PBN (ако е применливо)‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| **ОДДЕЛ 4(о) – 3Д ОПЕРАЦИИ (++)** |
| a | Поставување и проверка на навигациските средстваПроверка на аголот на вертикалната патекаЗа RNP APCH‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| б | Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки за спуштање/приод/слетување, вклучувајќи и идентификација на опремата |
| в(+) | Процедура на чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Темпирање на приодот |
| ѓ | Контрола на висина, брзина и правец (стабилизиран приод) |
| е(+) | Неуспешен приод |
| ж(+) | Процедура при неуспешен приод/слетување |
| з | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 5 (о) – 2Д ОПЕРАЦИИ** |
| а | Поставување и проверка на навигациските средстваЗа RNP APCH‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| б | Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување, вклучувајќи и идентификација на опрема |
| в(+) | Процедури на чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Мерење на време во тек на приод |
| ѓ | Контрола на висина/растојание до MAPT, брзина и курс (вообичаен приод), поставки за слетување (SDF(s)), ако е применливо |
| е(+) |  Процедура за продолжување на друг круг |
| ж(+) |  Процедура за неуспешен приод / слетување |
| з | Соработка со ATC – придржување, R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 6 – ЛЕТ СО ЕДЕН ДЕФЕКТЕН МОТОР (само за повеќе–моторни авиони) (о)** |
| a | Симулиран дефект на мотор после полетување или на продолжување на друг круг |
| б | Приод, продолжување на друг круг и процедурален неуспешен приод со еден дефектен мотор |
| в | Приод и слетување со еден дефектен мотор |
| г | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| (о) Мора да се изведе исклучиво само врз основа на показателите на инструментите(\*) Може да се спроведе на FFS, FTD 2/3 или на FNPT II.(+) Може да се спроведе или во Оддел 5 или во Оддел 6(++) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод било во Оддел 4 или Оддел 5 треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD. |

**Хеликоптери**

|  |
| --- |
| **ОДДЕЛ 1 – ЗАМИНУВАЊЕ** |
| Користење на листи за проверка, водење на лет, процедури против мрзнење и за одмрзнување, итн., се применуваат во сите секции |
| a | Користење на прирачник за летање (или слично), особено за пресметување на перформансите на воздухопловот; масата и рамнотежата |
| б | Користење на документи од службата за контрола на летање, метеоролошки известувања |
| в | Подготовка на планот за летањена ATC, IFR планот за летање/дневник |
| г | Идентификација на потребните навигациски средства за процедурите за заминување, пристигнување и приод |
| д | Преглед пред лет |
| ѓ | Метеоролошки минимуми |
| е | Возење по земја – таксирање/воздушно таксирање во склад со ATC или инструкциите на инструкторот |
| ж | Заминување по PBN (ако е применливо)‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| з | Договор пред полетување, процедури и проверки |
| ѕ(о) | Преод на летање по инструменти |
| и(о) | Процедури за заминување по инструменти, вклучувајќи и процедури по PBN |
| **ОДДЕЛ 2 – ОПШТО УПРАВУВАЊЕ СО АВИОН** |
| a | Управување со хеликоптер исклучиво само по инструменти, вклучувајќи: |
| б | Свртувања во качување и спуштање со константно свртување Rate 1 |
| в | Исправување од неправилни положби, вклучувајќи и свртувања со постојан нагиб од 30о и остри свртувања при спуштање |
| **ОДДЕЛ 3 - ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR НА РУТА** |
| a | Следење, вклучувајќи и пресретнување, на пр., NDB, VOR, RNAV |
| б | Користење на радионавигациски средства |
| в | Хоризонтален лет, контрола на курс, висина и брзина, подесување на снага |
| г | Поставување на висиномер |
| д | Мерење време и корекција на предвидените времиња на пристигнување (ETAs) |
| ѓ | Следење на текот на лет, запишување на податоци во дневникот за лет, потрошувачка на гориво, управување со системите на авионот |
| е | Процедури за заштита од замрзнување, да се симулира ако е потребно и применливо |
| ж | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 3а - ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРИСТИГНУВАЊЕ** |
| a | Поставување и проверка на навигациските средства, ако е применливо |
| б | Процедури за пристигнување, проверки на висиномерот |
| в | Ограничувања на висината и брзината, ако е применливо |
| в | Договор за приод и слетување, вклучувајќи ги и проверките за понирање/приод/слетување |
| г | Пристигнување по PBN (ако е применливо)‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| **ОДДЕЛ 4 – 3Д ОПЕРАЦИИ (+)** |
| a | Поставување и проверка на навигациските средстваПроверка на аголот на вертикалната патекаЗа RNP APCH(а) проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и(б) вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| б | Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки за спуштање/приод/слетување |
| в(\*) | Процедура на чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Темпирање на приодот |
| ѓ | Контрола на висина, брзина и курс (вообичаен приод) |
| е(\*) | Неуспешен приод |
| ж(+) | Процедура при неуспешен приод/слетување |
| з | Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 5 – 2Д ОПЕРАЦИИ (+)** |
| а | Поставување и проверка на навигациските средстваЗа RNP APCH‒ проверка дали во системот за навигација е внесена точната процедура; и‒ вкрстена проверка помеѓу приказот на системот за навигација и картата на заминување. |
| б | Упатства за приод и слетување, вклучувајќи и проверки во тек на спуштање/приод/слетување, и идентификација на опрема |
| в(\*) | Процедури на чекање |
| г | Придржување кон објавената процедура за приод |
| д | Мерење на време во тек на приод |
| ѓ | Контрола на висина, брзина и курс (вообичаен приод) |
| е(\*) | Неуспешен приод |
| ж(\*) |  Процедура при неуспешен приод (\*)/ слетување |
| з | Соработка со ATC – придржување, R/T процедури |
| **ОДДЕЛ 6 – ПРОЦЕДУРИ ЗА НЕВООБИЧАЕНИ И ВОНРЕДНИ СИТУАЦИИ**Овој оддел може да се комбинира со одделите од 1 до 5. На испитот се земаат предвид управување со хеликоптерот, идентификација на моторот кој е во дефект, моментални постапки (вежби за допир), дополнителни постапки и проверки и прецизност во одржување на летот, во следните ситуации: |
| a | Симулиран дефект на мотор после полетување и за време на приодот (\*\*) (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS или на FNPT II/III, FTD 2/3) |
| б | Дефект на уредот за одржување на стабилност/хидрауличниот систем (ако е применливо) |
| в | Делумно покриени инструменти од таблата |
| г | Авторизација и враќање на претходно утврдената брзина |
| д | 3Д операции рачно, без уредот за управување со летот (\*\*\*)3Д операции рачно, со уредот за управување со летот (\*\*\*) |
| (+) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод било во Оддел 4 или Оддел 5 треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD(\*) Се спроведува во оддел 4 или оддел 5.(\*\*) Само за повеќемоторни хеликоптери.(\*\*\*) Треба да се испита само една ставка.’. |

(з) Додаток 8 се менува како што следува:

(i) фуснотата кон табелата во Оддел А се заменува со следното:

‘(\*) Под услов дека во претходните 12 месеци кандидатот остварил најмалку три заминувања и приоди по IFR користејќи ги правата на PBN, вклучувајќи еден приод по RNP APCHна SP класа или тип на авион во операции со еден пилот или, за повеќемоторни авиони, кои не се HP комплексни авиони, кандидатот го положил оддел 6 од испитот по практична оспособеност за SP, кои не се HP комплексни авиони, летајќи исклучиво по показателите на инструментите во операции со еден пилот (SP операции)’;

(ii) фуснотата кон табелата во Оддел B (Б) се заменува со следното:

‘(\*) Под услов дека во претходните 12 месеци најмалку три заминувања и приоди по IFR користејќи ги правата на PBN, вклучувајќи еден приод по RNP APCH(може да биде приод со точка во просторот (PinS)), се остварени на SP тип на хеликоптер, во операции со еден пилот.’;

(ѕ) Додаток 9 се менува како што следува:

(i) точката 4 во ОдделB (Б) се заменува со следното:

‘4. Следните ограничувања се применуваат, коригирани за да се дозволат отстапувања кои настануваат во услови на турбуленција и заради квалитетот на оперативните карактеристики и перформанси на авионот кој се користи:.’;

Висина

 Генерално ± 100 стапки

почеток на неуспешен приод

на висина на одлука + 50 стапки/-0 стапки

 Миним. релативна висина на

 спуштање/апсолутна висина + 50 стапки/-0 стапки

Патека на летот

Со радио средства ±5°

За „аголни“ отстапувања пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS).

2Д (LNAV) и 3Д (LNAV/VNAV) грешката/отстапувањето од планирана

„линеарни“ отстапувања патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.

3Д линеарни вертикални не повеќе од -75 стапки под вертикалниот

отстапувања (на пр., RNP APCH профил во секој момент, но не повеќе од

(LNAV/VNAV) со користење на +75 стапки над вертикалниот профил на

Baro VNAV) или помалку од 1 000 стапки над нивото

на аеродром.

Курс

сите мотори работат ±5°

со симулиран дефект на мотор ±10°

Брзина

сите мотори работат ±5 јазли

со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

(ii) во точка 5 Оддел Б се вметнува следната точка (ж):

‘(ж) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD.’;

(iii) редовите 3Б.4 и 3Б.5 од табелата во точка 5 од Оддел Б се заменуваат со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3Б.4\* 3Д операции до DH/A од 200 (60 m) или до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод (автопилот може да се користи за пресретнување на вертикалната патека во сегментот на завршниот приод) |  | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.5\* 2Д операции до MDH/A |  | P→ | → |  | M |  |

(iv) во точка 6 Оддел Б се вметнува следната точка (ѕ):

‘(ѕ) За утврдување или одржување на права за PBN, еден приод треба да е RNP APCH. Ако не е возможен RNP APCH, се изведува на соодветно опремен FSTD.’;

(v) во точка 6 Оддел Б ред 3.9.3 се заменува со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3.9.3\* 3Д операции до DH/А од 200 стапки (60 m) или до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод |  |  |  |  |  |  |  |
| *Забелешка*: Согласно процедурите за AFM, RNP APCH може да се бара користење на автопилот или уред за управување со летот. Процедурата која треба рачно да се управува се избира имајќи ги предвид овие ограничувања (на пример, изберете ILS за 3.9.1 во случај на вакво ограничување на AFM).’ |

(vi) во табелата во точка 6 Оддел Б редовите 3.9.3.4 и 3.9.4 се заменуваат со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘3.9.3.4\* рачно, со симулирано откажување на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод пред поминување на 1 000 стапки па се до приземјувањето (допирот на земјата) или во текот на завршување на процедурата за неуспешен приодЗа авионите кои немаат уверение за категорија авиони за превоз (JAR/FAR 25) ниту за категорија авиони за регионален сообраќај (SFAR 23), приодот со симулиран дефект на мотор и наредното продолжување на друг круг се иницира заедно со непрецизниот приод како е опишано во 3.9.4. Продолжувањето на друг круг се иницира кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвисување на препреки (OCH/A), меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 стапки над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авионите кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина на воздухот, инструкторот може да симулира дефект на мотор согласно 3.9.3.4. |  |  | P→ | → |  | M |  |
| 3.9.4\* 2Д операции до MDH/A |  |  | P\*→ | → |  | M’ |  |

(vii) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 4.1 се заменува со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘4.1 Продолжување на друг круг со сите исправни мотори\* за време на 3Д операција при постигнување на висина на носење одлуки |  |  | P\*→ | →’ |  |  |  |

(viii) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 5.1 се заменува со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘5.1 Нормални слетувања\*  со визуелна референца воспоставена по постигнување на DА/H после операција за приод по инструменти |  |  | P’ |  |  |  |  |

(ix) во табелата во точка 6 Оддел Б ред 6.2 зборот ‘ILS’ се заменува со следното: ‘CAT II/III’,

(x) точката 4(а) од Оддел C (Ц) се заменува со следното:

‘(а) Ограничувања на лет по IFR.

Висина

Генерално ± 100 стапки

Започнување со продолжување

на друг круг на висина на одлука + 50 стапки / -0 стапки

Најмала висина на спуштање + 50 стапки / -0 стапки

Патека на летот

По радио средства ± 5°

3Д „аголни“ отстапувања пола отклон од скала, азимут и рамнина на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS).

2Д (LNAV) и 3Д (LNAV/VNAV) грешката/отстапувањето од планирана

„линеарни“ отстапувања патека обично е ограничена на ± ½ вредност на RNP поврзана со процедурата. Допуштени се кратки отстапувања од овој стандард најмногу до една вредност на RNP.

3Д линеарни вертикални не повеќе од -75 стапки под вертикалниот

отстапувања (на пр., RNP APCH профил во секој момент, но не повеќе од

(LNAV/VNAV) со користење на +75 стапки над вертикалниот профил на

Baro VNAV) или помалку од 1 000 стапки над нивото

на аеродром.

Курс

Нормален лет ±5°

Невообичаени операции, постапки

За опасни ситуации ±10°

Брзина

Вообичаено ±10 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

(xi) во табелата во точка 12 Оддел Ц редовите 5.4, 5.4.1 и 5.4.2 се заменуваат со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘5.4 3Д операции до DH/A од 200 стапки (60 m) или до повисоки минимуми ако се бара со процедурата за приод  | P\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.4.1 Рачно, без уред за управување со летЗабелешка: Согласно процедурите на AFM, RNP APCH, може да се бара користење на автопилот или уред за управување со лет. Процедурата која треба рачно да се управува се избира земајќи ги предвид овие ограничувања (на пример, одберете ILS за 5.4.1 во случај на такво ограничување на AFM). | P\* | →\* | →\* |  | М\* |  |
| 5.4.2 Рачно, со уред за управување на лет | P\* | →\* | →\* |  | М\* |  |

(xii) во табелата во точка 12 од Оддел Ц редовите 5.4.4 и 5.5 се заменуваат со следното:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ‘5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; симулацијата на дефектот на моторот трае за време на завршниот приод, пред поминување над 1000 стапки над нивото на аеродромот до приземнување (допирање на земја) или до завршување на процедурата за неуспешен приод  | P\* | →\* | →\* |  | М\* |  |
| 5.5 2Д операции до минималната висина на спуштање MDА/H | P\* | →\* | →\* |  | М\*’ |  |

(2) Во Анекс VII, точката (а) од ORA.ATO.135 се заменува со следното:

‘(а) ATO користи соодветна флота на воздухоплови за обука или FSTDs кои се соодветно опремени за курсевите за обука кои се даваат.’.

-----------

1. () Сл. весникбр. L 79, 13.3.2008 година, стр. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. () Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, од 3 ноември 2011 година, за утврдување технички услови и административни процедури во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. Весник бр. L 311, 25.11.2011 година, стр. 1) [↑](#footnote-ref-2)
3. () Мислење на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 03/2015 од 31.3.2015 година, за Регулатива на Комисијата за ревизија на критериумите за оперативно одобрение за навигација базирана на перформанси (PBN). [↑](#footnote-ref-3)