# РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ НА КОМИСИЈАТА (ЕУ) 2021/2227

**од 14 декември 2021 година**

**за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 во врска со условите за операции во секакви временски услови и за обука за овластување за летање по инструменти и тип за хеликоптери**

**(Текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенцијата на Европската унија за безбедноста на цивилното воздухопловство, и за изменување на Регулативите (EЗ) бр. 2111/2005, (EЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/EУ и 2014/53/EУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулативите (EЗ) бр.552/2004 и (EЗ) бр.216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулативата (EEЗ) бр.3922/91 [(1)](#_heading=h.2et92p0) на Советот, а особено членовите 23(1) и 27(1) од истата,

со оглед на тоа што:

1. Со Анекс I (дел-FCL) на Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 [(2) на Комисијата се утврдуваат](#_heading=h.tyjcwt) условите за обука, испитување и проверка на дозволите на пилотите, вклучувајќи ги условите за стекнување права за приоди на летање согласно со правилата за летање по инструменти (IFR) до висини за носење одлука од помалку од 200 стапки, обука за овластување за летање по инструменти и тип за хеликоптери.
2. Со Регулатива (ЕУ) бр.965/2012[(3) на Комисијата](#_heading=h.3dy6vkm) се утврдуваат детални правила за операции на летање, вклучувајќи ги условите за обезбедувањето регуларна обука и проверка на екипажот од страна на операторите. Оваа регулатива се изменува за да ги одрази најновите стандарди на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) за операции во секакви временски услови. Измените на Регулатива (ЕУ) бр.965/2012 се креирани да сочинуваат сеопфатна рамка за приоди по IFR со намалена видливост, вклучувајќи аспекти за обука на пилоти. Според тоа, соодветните услови за приоди по IFR со намалена видливост во Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 треба да се избришат, или каде што е потребно, да се заменат со упатување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.
3. Со оглед на фактот што сега и едномоторните хеликоптери се сертифицираат за операции по IFR, условите за овластување за летање по инструменти на хеликоптер треба да се ревидираат за да бидат посоодветни за новите типови на хеликоптери и да обезбедат поголема флексибилност во однос на нивната употреба. Овластувањето за летање по инструменти на хеликоптер и соодветната обука треба да се креираат за да опфаќаат лет по инструменти и на едномоторни и повеќемоторни хеликоптери, за да нема потреба од дополнителна обука за префрлање од овластување за летање по инструменти на едномоторни хеликоптери на овластување за летање по инструменти на повеќемоторни хеликоптери.
4. Денес посложените дел-FCL одредби за обука на пилоти за хеликоптер со екипаж од повеќе пилоти се однесуваат и на операциите на хеликоптер со екипаж од повеќе пилоти сертифицирани за операции со еден пилот. Како резултат на тој дополнителен товар, скоро сите операции на хеликоптери сертифицирани за еден пилот се изведуваат операции со еден пилот, освен ако операциите со екипаж од повеќе пилоти не се наложени од оперативни услови. Поради тоа, безбедносната придобивка од летање со ко-пилот се губи. За да се избегне овој исход, условите и правата за операции на хеликоптер со екипаж од повеќе пилоти треба да се ревидираат со цел да обезбедат поголема флексибилност. Соодветните услови треба да се воведат за да се овозможи безбедна операција со екипаж од повеќе пилоти на хеликоптери за еден пилот.

[(1)](#_heading=h.30j0zll) Сл.весник L 212, 22.8.2018 година, стp. 1.

1. Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (EЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 311, 25.11.2011 година, стp. 1).
2. Регулатива (ЕУ) бр.965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска воздушните операции согласно Регулатива (EЗ) бр.216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 година, стp. 1).
3. Бидејќи до сега само повеќемоторни хеликоптери се употребуваа за летови на хеликоптер по IFR, постоечките овластување за летање по инструменти на хеликоптер се стекнуваа во повеќемоторни хеликоптери. Поради оваа причина, и земајќи ја предвид идната употреба на едномоторни хеликоптери по IFR, преодни мерки треба да се воведат за да се обезбеди пилотите кои во моментот поседуваат овластување за летање по инструменти на хеликоптер да можат да го употребуваат тоа овластување и за едномоторни и повеќемоторни хеликоптери
4. На организациите за обука треба да им се даде доволно време да ги адаптираат програмите за обука.
5. Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 треба да се измени за да се поправат одредени застарени или неточни паралелни упатувања како и да се обезбеди појаснување за одредени одредби.
6. Агенцијата на Европската унија за безбедноста на цивилното воздухопловство изготви нацрт правила за спроведување и ги достави до Комисијата со Одлука бр.02/2021 [(4)](#_heading=h.4d34og8) согласно со точките (б) и (в) на член 75(2) и со член 76(1) од Регулатива (ЕУ) 2018/1139.
7. Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комисијата пропишани согласно член 127 од Регулатива (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 се изменува со следниов текст:

1. Член 4в се изменува со следново:

(а) во став 1, точка (б) се заменува со следново:

‘(б) продолжува да е овластен за обновување или продолжување на нивниот EIR, согласно со точка FCL.825(е) од Анекс I (дел-FCL);’;

(б) во став 1, точка (в) се заменува со следново:

‘(в) продолжува да е овластен за целосно признавање на условите за обука во точка FCL.835(в)(2)(i) и (iii) од Анекс I (дел-FCL), при аплицирање за издавање на основно овластување за летање по инструменти (BIR) согласно точка FCL.835 од Анекс I (дел-FCL); и’;

(в) во став 1, точка (г) се заменува со следново:

‘(г) продолжува да е овластен за целосно признавање како што е одредено за иматели на EIR во Анекс I (дел- FCL).’;

1. следниот член 4г се вметнува: ‘*Член 4г*

# Преодни мерки за овластувања за летање по инструменти на едномоторни хеликоптери

Без да е во спротивност со точка FCL.630.H од Анекс I (дел-FCL) на оваа регулатива, се применува сè од следново:

1. овластување за летање по инструменти за хеликоптер (IR(H)) издадено согласно со Анекс I (дел-FCL) на оваа регулатива пред 30 октомври 2022 година ќе се смета како IR(H) и за едномоторни и за повеќемоторни хеликоптери и ќе се издава повторно како такво IR(H), при повторно издавање на дозвола за пилот на хеликоптер за административни причини.
2. На кандидатите кои пред 30 октомври 2022 година започнале обука за IR(H) или за едномоторни или за повеќемоторни хеликоптери ќе им биде дозволено да ја завршат обуката и во таков случај, да им се издаде IR(H) и за едномоторни и за повеќемоторни хеликоптери.’;

[(4)](#_heading=h.1t3h5sf) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

1. следниот член 4д се вметнува: ‘*Член 4д*

**Преодни мерки за обука, испит и проверка во врска со операции со екипаж од повеќе пилоти во хеликоптери за еден пилот**

* 1. Земјите членки можат да одлучат да издадат одредени права за спроведување на обуки, тест на вештини и проверка на стручност за операции со екипаж од повеќе пилоти во хеликоптери за еден пилот на кандидатите кои ги исполнуваат следниве услови:

1. поседуваат сертификат за инструктор или испитувач, како што е соодветно, издаден во согласност со Анекс I (дел-FCL) на оваа регулатива, вклучувајќи ги правата да обучува или испитува,како што е соодветно, во соодветниот тип на хеликоптер;

(б) ја имаат завршено обуката назначена во точка FCL.735.H на дел-FCL;

(в) имаат искуство со операции со екипаж од повеќе пилоти во хеликоптери на ниво кое е прифатливо на надлежните органи на таа земја членка.

* 1. Правата издадени во согласност со став 1 ќе важат до 30 октомври 2025 година. За повторна валидација на правата, кандидатите треба да ги исполнуваат условите за искуство за права за инструктор и испитувач поврзани со операции со екипаж од повеќе пилоти во хеликоптери за еден пилот како што се изнесени во дел-FCL.’;

1. во член 10a, се додава следниот став (6):

‘6. Организациите за обука на пилоти кои обезбедуваат обуки за IR(H) треба да ги адаприраат програмите за обука во согласност со Анекс I до 30 октомври 2023 година.’;

1. Анекс I се изменува во согласност со анексот на оваа регулатива.

*Член 2*

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија.*

Ќе се применува од 30 октомви 2022 година. Но, точка (1) од член 1 ќе се применува од денот на влегување во сила.

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

Брисел, 14 декември 2021 година.

*За Комисијата*

*Претседател*

Урсула ФОН ДЕР ЛАЈЕН

*АНЕКС*

Анекс I (дел-FCL) на Регулатива (ЕУ) бр.1178/2011 се изменува со следново:

1. точка FCL.010 се изменува со следново:
   1. дефиницијата на ‘операција со екипаж од повеќе пилоти’ се заменува со следново:

‘ ‘операција со екипаж од повеќе пилоти’ значи операција за која се потребни најмалку два пилота кои се обучени за соработка на екипаж составен од повеќе члена во воздухоплов за повеќе пилоти или во воздухоплов за еден пилот’;

(б) дефиницијата за ‘воздухоплов со повеќе пилоти’ се заменува со следново:

‘ ‘воздухоплов со повеќе пилоти’:

* + - за авиони, значи авион којшто е сертифициран за операции со минимален екипаж од барем два пилота,
    - за хеликоптери, воздушни бродови и воздухоплови со вертикално полетување, значи воздухоплов кој е сертифициран за операции со минимален екипаж од барем два пилота или којшто е потребно да се управува со барем два пилота во согласност со Регулатива (ЕУ) бр.965/2012.’;

(в) дефиницијата за ‘воздухоплов со еден пилот’ се заменува со следново:

‘ ‘воздухоплов со еден пилот’:

* + - за авиони, значи воздухоплов којшто е сертифициран за операции со еден пилот,
    - за хеликоптери, воздушни бродови и воздухоплови со вертикално полетување, значи воздухоплов којшто е сертифициран за операции со еден пилот и за кој не е потребно да се управува со барем два пилота според Регулатива (ЕУ) бр.965/2012.’;

1. во точка FCL.060(б), точка (1) се заменува со следново:

‘(1) како водач на воздухоплов (PIC) или копилот освен ако во последните 90 дена тој или таа извршиле барем 3 полетувања, приоди и слетувања како пилот на воздухоплов од истиот тип или класа или на FFS, кој го претставува тој тип или класа. Трите полетувања и слетувања се изведуваат во операции со повеќе пилоти или еден пилот, во зависност од правата што ги има пилотот; и’;

1. точка FCL.510.H се заменува со следново:

# ‘FCL.510.H ATPL(H) – Предуслови, искуство и признавање

Кандидатите за ATPL(H) треба:

* 1. да поседуваат CPL(H);

(б) да завршиле обука за MCC согласно со точка FCL.735.H;

(в) имаат остварено минимум 1 000 часа време на летање како пилот на хеликоптери вклучувајќи барем:

1. 350 часа во операции со повеќе пилоти во хеликоптери;
2. (i) 250 часа во својство на PIC; или
   1. 100 часа во својство на PIC и 150 часа во својтсво на PIC под надзор; или
   2. 250 часа во својство на PIC под надзор во хеликоптери со повеќе пилоти. Во овој случај, овластувањата за ATPL(H) се ограничени само на операции со повеќе пилоти сè додека се остварат 100 часа во својство на PIC;
3. 200 часа на лет на маршрута од кои барем 100 часа ќе бидат во својство на PIC или како PIC под надзор;
4. 30 часа време на летање по инструменти од кои не повеќе од 10 часа може да се време на летање по инструменти на земја;
5. 100 часа на летање ноќе во својство на PIC или како копилот.

Од овие 1.000 часа, максимум од 100 часа може да се остварат на FSTD, од кои не повеќе од 25 часа може да се остварат на FNPT;

(г) времето на летање во авиони се признава до 50 % во поглед на условите за време на летање од точка (в);

(д) искуството потребно во точка (в) треба да е стекнато пред полагање на испитот по практична оспособеност за ATPL(H);

(ѓ) на кандидатите за ATPL(H) може во целост да им се признае условот во точка (б) кога се придржуваат до точка FCL.720.H(a)(2)(ii) и, дополнително, завршиле обука во ATO за постигнување на потребните критериуми за успешно завршување на курсот според точка FCL.735.H.’;

1. точка FCL.605 се заменува со следново:

# ‘FCL.605 IR – Права и услови

* 1. Права

Правата на имателите на IR се да управува со воздухоплов согласно IFR, вклучувајќи операции со примена на навигацискиот ПБН концепт, до минимална висина за носење одлуки од:

* + 1. не помалку од 200 стапки (60 м);
    2. не помалку од 200 стапки (60 м), доколку се овластени за тоа согласно со Анекс V (дел-SPA) на Регулатива (ЕУ) бр.965/2012.

(б) Услови

* + 1. Имателите на IR ќе ги остваруваат своите права согласно со условите утврдени во Прилог 8 на овој Анекс.
    2. За да ги остварат правата како PIC под IFR во операции во хеликоптер со повеќе пилоти, имателите на IR(H) ќе имаат остварено барем 70 часа време на летање по инструменти , од кои до 30 часа може да се време на летање по инструменти на земја.’;

1. точка FCL.620 IR се заменува со следново:

# ‘FCL.620 IR – испит по практична оспособеност

Кандидатите за IR полагаат испит по практична оспособеност согласно со Прилог 7 на овој Анекс за да ја покажат нивната способност да ги извршуваат соодветните процедури и маневри со степен на стручност соодветен на правата кои се даваат.’;

1. по насловот ‘ОДДЕЛ 2 – Посебни услови за категорија на авион’, следнава точка FCL.620.A се вметнува:

# ‘FCL.620.A IR(A) – испит по практична оспособеност

* 1. За стекнување на IR(A) за повеќемоторен воздухоплов, испитот по практична оспособеност се полага во повеќемоторен авион. Испитот за стекнување на IR(A) за едномоторен воздухоплов се полага во едномоторен авион. За целите на оваа точка повеќемоторен авион со погонска група во иста оска се смета како едномоторен авион.

(б) На кандидатите кои го завршиле испитот по практична оспособеност за стекнување на IR(A) за повеќемоторен воздухоплов во повеќемоторен авион со еден пилот за кој е потребно овластување за класа ќе им се издаде и IR(A) за повеќемоторен воздухоплов за класата или типот на едномоторен авион кој го имаат.’;

1. точка FCL.630.H се заменува со следново:

# ‘FCL.630.H IR(H) – Проширување на правата за IR(H) на останати типови на хеликоптери

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдена согласно со Анекс I (Дел 21) на Регулатива (ЕУ) бр.748/2012 на Комисијата, имателите на IR(H) кои сакаат да ги прошират нивните права за IR(H) на останати типови на хеликоптери, дополнително на соодветниот курс за обука за овластување за тип, ќе завршат во ATO 2 часа обука по летање на соодветниот тип исклучиво по инструменти согласно со IFR, кои може да бидат спроведени на FFS или FTD коишто ги претставуваат соодветните типови за операции по IFR.’;

1. по насловот ‘Оддел 4 – Посебни услови за категорија на воздушен брод’, следната точка FCL.620.As се вметнува:

# ‘FCL.620.As IR(As) – испит по практична оспособеност

За IR(As) за повеќемоторен воздухоплов, испитот по практична оспособеност се полага во повеќемоторен воздухоплов. За IR(As) за едномоторен воздухоплов, испитот се полага во едномоторен воздухоплов.’;

1. во точка FCL.725, точка (г) се заменува со следново: ‘(г) Летови со еден пилот и повеќе пилоти
2. Пилот кој веќе поседува овластување за тип на воздухоплов, со права за операции или за еден или за повеќе пилоти, се смета дека веќе ги исполнил теоретските услови при аплицирање за додавање на права за другата форма на операции од истиот тип на воздухоплов.
3. Таков пилот ќе заврши дополнителна обука по летање за другата форма на операции од соодветниот тип согласно со Прилог 9 на овој Анекс, освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдена согласно со Анекс I (Дел 21) на Регулатива (ЕУ) бр.748/2012 на Комисијата. Оваа обука ќе биде завршена во кое било од следниве:
   1. во ATO;
   2. во организација на која се применува Анекс III (дел-ORO) од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 и е овластена да обезбедува таква обука врз база на одобрение, или во случајот на хеликоптери со еден пилот, изјава.
4. Со исклучок на хеликоптери со еден пилот, формата на операција ќе биде внесена во дозволата.
5. Во случајот на хеликоптери со еден пилот, се применува сè од следново:
   1. Во случај каде што испитот по практична оспособеност или проверката на стручност за овластување за тип за едноставни хеликоптери за еден пилот е завршена само во операции со повеќе пилоти, ограничувањето на операции со повеќе пилоти ќе се внесе во овластувањето за тип во дозволата. Овој внес ќе се избрише кога кандидатот ќе ја заврши проверката на стручност која ги вклучува потребните делови за операции со еден пилот како што е наведено во Прилог 9 на овој Анекс.
   2. Во сите останати случаи, формата на операција нема да е внесена во дозволата. Пилотот е овластен да ги остварува правата на овластувања за тип:
      1. во операции со еден пилот, доколку испитот по практична оспособеност или проверката на стручност се или:
         1. завршени во операции со еден пилот; или
         2. завршени во операции со повеќе пилоти и содржат дополнителни делови за операции со еден пилот како што е наведено во Прилог 9 на овој Анекс.
      2. во операции со повеќе пилоти под сите овие услови:
         1. пилотот ги исполнува условите од точка FCL.720.H(a)(2);
         2. правата се остваруваат само во согласност со Анекс III (дел-ORO) од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012;
         3. испит по практична оспособеност или проверка на стручност е завршена во операции со повеќе пилоти.’;
6. точка FCL.720.H се изменува како што следи:
   1. воведната фраза се заменува со следново:

‘Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдена согласно со Анекс I (Дел 21) на Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата, кандидат за издавање на првото овластување за тип на хеликоптер ќе ги исполнува следниве услови за искуство и предуслови за издавање на соодветното овластување:’;

(б) точка (a) се изменува како што следи:

* + 1. воведната фраза се заменува со следново:

‘(a) Хеликоптер за повеќе пилоти. Кандидат за овластување за тип на хеликоптер со повеќе пилоти, пред започнување на курсот за обука за овластување за тип ќе:’;

* + 1. во точка (2), точка (ii) се заменува со следново:

‘(ii) има завршено најмалку 500 часа време на летање како пилот во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплови.’;

* + 1. во точка (2), точка (iii) се брише;

(в) во точка (б), воведната фраза се заменува со следново:

‘Кандидат кој завршил интегрирани обуки за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и кој не ги исполнува условите од точка (a)(1), има право да посетува обука за овластување за тип за хеликоптер за повеќе пилоти и овластувањето за тип ќе му се издаде со права ограничени само на функции како копилот. Ограничувањето се брише кога пилотот ќе исполнува сè од следново:’;

(г) во точка (в), воведната фраза се заменува со следново:

‘Повеќемоторен хеликоптер. Кандидат за издавање на првото овластување за тип на повеќемоторен хеликоптер ќе:’;

1. во точка FCL.905.TRI, точка (a)(5) се изменува како што следи:
   1. точка (ii) се заменува со следново:

‘(ii) обука за MCC, доколку тој или таа завршиле 350 часа време на летање како пилот во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплови.’

(б) точка (iii) се брише;

1. во точка FCL.910.TRI, точка (в) се изменува како што следи:
   1. точка (2) се заменува со следново:

‘(2) Со цел да се прошират правата од TRI(H) на операции со повеќе пилоти во истиот тип на хеликоптери со еден пилот, имателот треба да поминал најмалку 350 часа време на летање како пилот во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплови или да има најмалку 100 часа време на летање како пилот во операции со повеќе пилоти на одреден тип во последните 2 години.’;

(б) нова точка (3) се додава како што следи:

‘(3) Пред да се прошират правата за TRI(H) од хеликоптери со еден пилот на хеликоптери со повеќе пилоти, имателот треба да ја исполнува точка FCL.915.TRI (г)(3).’;

1. во точка FCL.915.TRI, точка (г) се заменува со следново: ‘(г) за TRI(H):
2. за TRI(H) сертификат за едномоторен хеликоптер за еден пилот, или:
   1. да има завршено 250 часа како пилот на хеликоптер; или
   2. да поседува FI(H) сертификат.
3. за TRI(H) сертификат за повеќемоторен хеликоптер за еден пилот, или:
   1. да има завршено 500 часа како пилот на хеликоптер, вклучувајќи 100 часа во својство на PIC во повеќемоторен хеликоптер за еден пилот; или
   2. да поседува FI(H) сeртификат и да завршил 100 часа време на летање како пилот во повеќемоторни хеликоптери.
4. за TRI(H) сертификат за хеликоптери со повеќе пилоти, да има завршено 1 000 часа време на летање како пилот на хеликоптер, и да има или 350 часа во операции со повеќе пилоти на која било категорија на воздухоплови или 100 часа време на летање како пилот во операции со повеќе пилоти на типот за кој се бара TRI(H) сертификат;’;
5. во точка FCL.915.IRI, точка (б) (3) се заменува со следново:

‘(3) при барање на права за обезбедување обука во повеќемоторни хеликоптери, се исполнуваат условите од точките FCL.910.TRI(в)(1) и FCL.915.TRI(г)(2);’;

1. во точка FCL.905.SFI, точка (г) (2) се заменува со следново:

‘(2) обука за MCC, доколку оствариле најмалку 350 часа на летање како пилот во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплов.’;

1. во точка FCL.915.SFI, точка (д) се изменува како што следи:
   1. точка (2) се заменува со следново:

‘(2) во случајот на хеликоптери со повеќе пилоти, најмалку 1 000 часа искуство како пилот на хеликоптер, вклучувајќи најмалку 350 часа во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплов;’;

(б) точка (4) се заменува со следново:

‘(4) во случајот на еден пилот на едномоторен хеликоптер, завршени 250 часа како пилот на хеликоптери;’;

(в) нова точка (5) се додава како што следи:

‘(5) во случајот на хеликоптери со еден пилот во операции со повеќе пилоти, завршени најмалку 350 часа во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплов.’;

1. во точка FCL.915.MCCI, точка (б) се заменува со следново: ‘(б) имаат најмалку:
2. во случајот на авиони, воздушни бродови и воздухоплови со вертикално полетување, 1 500 часа искуство на летање како пилот во операции со повеќе пилоти, од кои најмалку 350 часа во соодветната категорија на воздухоплови;
3. во случајот на хеликоптери, 1.000 часа искуство како пилот во операции со повеќе пилоти, од кои најмалку 350 часа во хеликоптери.’;
4. во точка FCL.1005.TRE, точка (б)(2) се заменува со следново:

‘(2) проверки на стручност за обновување или продолжување на IRs, доколку TRE(H) има важечки IR(H);’;

1. во точка FCL.1010.TRE, точка (б)(6)се заменува со следново:

‘(6) Пред да се прошират правата на TRE(H) од операции со еден пилот на операции со повеќе пилоти на истиот тип хеликоптер, имателот ќе има остварено или:

1. најмалку 100 часа во операции со повеќе пилоти на овој тип; или
2. најмалку 350 часа во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплови.’;
3. во точка FCL.1010.SFE, точка (б) се изменува како што следи:
   1. точките (3) и (4) се заменуваат со следново:

‘(3)во случајот на хеликоптери со повеќе пилоти, има најмалку 1.000 часа време на летање како пилот на хеликоптери со повеќе пилоти;

(4) во случај на операции со повеќе пилоти со хеликоптер за еден пилот, има остваерно најмалку 350 часа во операции со повеќе пилоти во која било категорија на воздухоплови;’;

(б) нова точка (5) се додава како што следи:

‘(5) за првичното издавање на SFE сертификат, има остварено најмалку 50 часа обука по летање на синтетички средства како TRI(H) или SFI(H) на соодветниот тип.’;

1. во Оддел I од Прилог 3, став 9 се заменува со следново:

‘9. По завршувањето на соодветниот тренинг за летање, кандидатот го полага испитот по практична оспособеност на повеќемоторен или едномоторен хеликоптер за CPL(H) и испит за IR по практична оспособеност на хеликоптер сертифициран за IFR.’;

1. Оддел Б од Прилог 6 се изменува како што следи:
   1. став 7 се заменува со следново:

‘7. Обука за IR(H) се состои од најмалку 55 часа по летање по инструменти со инструктор, од кои:

1. до 20 часа може да се време на летање по инструменти на земја во FNPT I (H) или (A). Овие 20 часа со инструктот FNPT I (H) или (A) може да се заменат со 20 часа со инструктор за IR(H) во авион, одобрен за оваа обука; или

(б) до 40 часа може да се време на летање по инструменти на земја во хеликоптер FTD 2/3, FNPT II/III или FFS. Инструкциите за летање по инструменти ќе вклучуваат најмалку 10 часа во хеликоптер сертифициран по IFR.’;

(б) став 8 се брише;

(в) став 9.1 се пренумерира како ‘8.1.’;

(г) став 9.2 се пренумерира како ‘8.2.’;

(д) став 9.3 се пренумерира како ‘8.3.’;

(ѓ) став 10 се пренумерира како ‘9.’, и неговиот потстав (б) се заменува со следново:

‘(б) процедури и маневри за IFR операции под вообичаени, невообичаени и итни услови што покриваат барем:

* + премин од визуелен на лет по инструменти при полетување,
  + стандардни заминувања и пристигнувања по инструменти,
  + IFR процедури на рута,
  + процедура за чекање,
  + приоди по инструменти до одредени минимуми,
  + процедурите за неуспешни приоди,
  + слетувања од приоди по инструменти, вклучувајќи визуелен маневр.’;

1. Во Прилог 8, Оддел Б се заменува со следново:

‘B. **Хеликоптери**

Одобренија се даваат само доколку имателите ги продолжуваат или обновуваат IR правата за хеликоптери со еден пилот, како што е соодветно.

|  |  |
| --- | --- |
| Ако испит по практична оспособеност или проверка на стручност, вклучувајќи IR, е извршен и имателите имаат важечки: | Одобрението се важи кон делот за IR во проверката за стручност за: |
| Овластување за тип на хеликоптер со повеќе пилоти(MPH) | Хеликоптер со еден пилот (SPH) од истиот тип, вклучувајќи права за операции со еден пилот [(\*)](#_heading=h.3rdcrjn) |
| Овластување за тип на хеликоптер со еден пилот (SPH), во операции со повеќе пилоти | Права за операции со еден пилот во истиот тип [(\*)](#_heading=h.3rdcrjn) |

[(\*)](#_heading=h.17dp8vu) Доколку во изминатите 12 месеци најмалку 3 IFR поаѓања и приоди кои ги извршуваат правата на PBN, вклучувајќи еден RNP APСH приод (кој може да е приод од референтна точка (PinS)), кои биле извршени на SP тип на хеликоптер во ЅР операции .’;

Прилог 9 се изменува како што следи:

* 1. Оддел A се изменува како што следи:
     1. насловот пред став (13) и став (13) се заменуваат со следново:

‘ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ТИП ЗА ВОЗДУХОПЛОВИ СО ЕКИПАЖ ОД ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ, ЗА ВОЗДУХОПЛОВ СО ЕДЕН ПИЛОТ КОГА СЕ УПРАВУВА ВО ЛЕТОВИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ, ЗА MPL И ЗА ATPL

13. Испитот по практична оспособеност за воздухоплов со повеќе пилоти или воздухоплов со еден пилот управуван во летови со повеќе пилоти се спроведува во средина на екипаж со повеќе членови. Друг кандидат или друг пилот со овластување за тип може да ја врши улогата на втор пилот. Ако се користи воздухоплов, вториот пилот мора да биде испитувач или инструктор.’;

* + 1. Воведната фраза од став 15 се заменува со следново:

‘15. Испитувачот особено мора да го провери следново за кандидатите за стекнување на ATPL или овластување за тип за воздухоплови со екипаж од повеќе пилоти или за летови со повеќе пилоти во воздухоплов за еден пилот проширувајќи ги должностите на водачот на воздухопловот, без разлика дали кандидатот лета во својство на PF или PM:’;

(б) Оддел Б се изменува како што следи:

* + 1. став 2 се заменува со следново:

‘2. За авиони со повеќе пилоти и сложени авиони со високи перформанси, кандидатите мора да ги положат сите делови од испитот по практична оспособеност или проверката на стручност. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност односно проверката на стручност е неопходно доколку кандидатот не положи повеќе од 5 ставки. Кандидатите кои не положиле 5 или помалку од пет ставки повторно ќе ги полагаат само тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност односно проверката на стручност е неопходно доколку кандидатот не положи која било од ставките на повторниот испитот, односно проверката, вклучувајќи ги и ставките кои ги положил во претходниот обид.’;

* + 1. во став 6, во табелата по став (ѕ), зборовите ‘*Општи забелешки:* Посебни услови за проширување на овластувањето за тип за приод по инструменти до висина за носење на одлуки од помалку од 200 стапки (60 m), т.e. CAT II/III операции.’ Пред насловот ‘Оддел 6’, понатамошниот Оддел 6 и зборовите ‘*ЗАБЕЛЕШКА:* CAT II/III операциите ќе се извршуваат согласно со соодветните услови за операции на летање.’ по Оддел 6 се бришат.

(в) во Оддел В, следниот наслов и став (13) се додаваат по став (12):

‘ХЕЛИКОПТЕРИ ЗА ЕДЕН ПИЛОТ

* 1. Кандидатите за издавање, продолжување или обновување на овластување за тип за хеликоптер со еден пилот треба:
     1. ако бараат права за операции за еден пилот, да завршат испит по практична оспособеност или проверка на стручност во операции за еден пилот;

(б) ако бараат права за операции за повеќе пилоти, да завршат испит по практична оспособеност или проверка на стручност во операции за повеќе пилоти;

(в) ако бараат права и за операции за еден пилот и повеќе пилоти, да завршат испит по практична оспособеност или проверка на стручност во операции за повеќе пилоти и, дополнително, следните маневри и процедури во операции за еден пилот:

* + - 1. за едномоторни хеликоптери: 2.1 полетување и 2.6 и 2.6.1 авторотирачко приземјување и авторотирачко слетување;
      2. за повеќемоторни хеликоптери: 2.1 полетување и 2.4 и 2.4.1 дефекти на моторите кратко пред и кратко по достигнување TDP;
      3. за права по IR, дополнително на точка (1) или (2), како што е соодветно, еден приод од Оддел 5, освен ако критериумите на Прилог 8 на овој Анекс не се постигнати;

(г) со цел да се избрише ограничување на операции со повеќе пилоти од овластување за тип на едноставни хеликоптери со еден пилот, да завршат проверка на стручност која ги вклучува маневрите и процедурите наведени во точка (в)

* + - 1. или (в)(2), како што е соодветно.’;

(г) Оддел Г се изменува како што следи:

* 1. во став 6, точките (a), (б) и (в) се бришат;
  2. по став 6, следниот став (6a) се вметнува како што следи:

‘(6a) Ставките означени со ѕвездичка (\*) може да се летаат исклучиво по основ на инструменти. Ако овој услов не се исполни во тек на испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, овластувањето за тип се ограничува само за летање по VFR.’;

* 1. во табелата по став 8, Оддел 6 се брише, и Оддел 7 се заменува со следново:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | ‘Оддел 6 |  | Незадолжителна опрема |  |  |
| 6 | Користење на незадолжителна опрема |  | P | → | →’ |  |  |  |

(д) Оддел Д се изменува како што следи:

* 1. во став 6, точките (a), (б) и (в) се бришат.
  2. по став 6, следниот став (6a) се вметнува:

‘(6a) Ставките означени со ѕвездичка (\*) може да се летаат исклучиво по основ на инструменти. Ако овој услов не се исполни во тек на испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, овластувањето за тип се ограничува само за летање по VFR.’;

* 1. во табелата по став 8, Оддел 6 се брише, и Оддел 7 се заменува со следново:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  | ‘Оддел 6 - |  | Незадолжителна опрема |  |  |
| 6 | Користење на незадолжителна опрема |  | P | →’. |  |  |  |  |