РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/2227 НА КОМИСИЯТА

от 14 декември 2021 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на изискванията за експлоатация при всякакви метеорологични условия и за обучение за придобиване на квалификация за полети по прибори и квалификация за тип за вертолети

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 23, параграф 1 и член 27, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) В приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ([2]) се определят изискванията за обучението, изпитването и проверката за придобиване на свидетелство за летателна правоспособност, включително изискванията за получаване на права за изпълнение на подходи в съответствие с правилата за полети по прибори (IFR) до височини за вземане на решение под 200 фута, както и за обучение за придобиване на квалификация за полети по прибори и квалификация за тип за вертолети.

(2) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([3]) се определят подробни правила за въздушните операции, включително изисквания към операторите да осигуряват на своите екипажи редовно преминаване на обучение и проверка. Горепосоченият регламент е в процес на изменение, така че да бъдат отразени най-новите стандарти на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на експлоатацията при всякакви метеорологични условия. Измененията на Регламент (ЕС) № 965/2012 целят да се създаде всеобхватна рамка за подходи по IFR при намалена видимост, включително за аспектите, свързани с обучението на пилоти. Поради това съответните изисквания за подходите по IFR при намалена видимост в Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъдат заличени или, когато е целесъобразно, заменени с позовавания на Регламент (ЕС) № 965/2012.

(3) Поради факта, че понастоящем еднодвигателни вертолети се сертифицират и за експлоатация по IFR, изискванията за придобиване на квалификация за полети по прибори за вертолети следва да бъдат преразгледани, така че да бъдат съобразени в по-голяма степен с новите типове вертолети и да се предостави по-голяма гъвкавост по отношение на тяхното използване. Квалификацията за полети по прибори за вертолети и съответното обучение следва да обхващат полетите по прибори както на еднодвигателни, така и на многодвигателни вертолети, така че повече да не е необходимо допълнително обучение за преминаване от квалификация за полети по прибори за еднодвигателен вертолет към квалификация за полети по прибори за многодвигателен вертолет.

(4) Понастоящем по-строгите разпоредби на част FCL за обучението на пилоти за многопилотни вертолети се прилагат и за многопилотна експлоатация на вертолети, сертифицирани за експлоатация с един пилот. В резултат на тази допълнителна тежест почти всички операции със сертифицирани за такава еднопилотна експлоатация вертолети се извършват в режим на еднопилотна експлоатация, освен ако експлоатационните изисквания не налагат многопилотна експлоатация. Следователно се губи ползата за безопасността от полетите с втори пилот. За да се избегне това, изискванията и правата за многопилотна експлоатация на вертолети следва да бъдат преразгледани, така че да се осигури по-голяма гъвкавост. Следва да се въведат подходящи изисквания, за да се даде възможност за безопасна многопилотна експлоатация на еднопилотни вертолети.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1).

([3]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(5) Тъй като за полетите на вертолети по IFR досега се използваха само многодвигателни вертолети, съществуващата квалификация за полети по прибори за вертолети е придобита за многодвигателни вертолети. Поради тази причина и като се има предвид бъдещото използване на еднодвигателни вертолети по IFR, следва да се въведат преходни разпоредби, за да се гарантира, че пилотите, които понастоящем притежават квалификация за полети по прибори за вертолети, могат да упражняват свързаните с тази квалификация права както на еднодвигателни, така и на многодвигателни вертолети.

(6) На организациите за обучение следва да се предостави достатъчно време, за да адаптират своите програми за обучение.

(7) Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва също да бъде изменен, за да се коригират някои остарели или неточни препратки, както и да се внесе яснота по някои разпоредби.

(8) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз подготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията със Становище № 2/2021 ([4]) в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, учреден съгласно член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

(1) член 4в се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква б) се заменя със следното:

„б) продължават да имат право да получат потвърждаване на валидността или подновяване на своята EIR в съответствие с точка FCL.825, буква ж) от приложение I (част FCL);“;

б) в параграф 1 буква в) се заменя със следното:

„в) имат право да им се признае изцяло покриването на изискванията за обучение по точка FCL.835, буква в), подточка 2, i) и iii) от приложение I (част FCL), когато кандидатстват за основна квалификация за полети по прибори (BIR) в съответствие с точка FCL.835 от приложение I (част FCL); както и“;

в) в параграф 1 буква г) се заменя със следното:

„г) продължават да имат право да им се признае изцяло покриването на изискванията, както е установено в приложение I (част FCL) за притежателите на EIR.“;

(2) вмъква се следният член 4г:

„*Член 4г*

Преходни мерки относно правата за квалификация за полети по прибори за еднодвигателни вертолети

Без да се засяга точка FCL.630.H от приложение I (част FCL) към настоящия регламент, се прилага всичко изброено по-долу:

1. Квалификация за полети по прибори за вертолети (IR(H), издадена в съответствие с приложение I (част FCL) към настоящия регламент преди 30 октомври 2022 г., се счита за квалификация IR(H) както за еднодвигателни, така и за многодвигателни вертолети и се преиздава като такава IR(H), когато свидетелството за летателна правоспособност на пилота на вертолет се преиздава по административни причини.

2. На кандидатите, които са започнали обучение за IR(H) за еднодвигателни или многодвигателни вертолети преди 30 октомври 2022 г., се разрешава да преминат това обучение и в този случай им се издава IR(H) както за еднодвигателни, така и за многодвигателни вертолети.“;

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

(3) вмъква се следният член 4д:

„*Член 4д*

Преходни мерки за обучението, изпитването и проверката, свързани с многопилотни операции на еднопилотни вертолети

1. Държавите членки могат да решат да предоставят специални права за провеждане на обучение, проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация на еднопилотни вертолети на кандидати, които отговарят на всички изброени по-долу условия:

а) притежават сертификат за инструктор или проверяващ, в зависимост от случая, издаден в съответствие с приложение I (част FCL) към настоящия регламент, включително правата да обучават или да проверяват, според случая, на съответния тип вертолет;

б) преминали са обучението, посочено в точка FCL.735.H от част FCL;

в) имат опит при многопилотна експлоатация на вертолети на ниво, приемливо за компетентния орган на съответната държава членка.

2. Правата, предоставени в съответствие с параграф 1, са валидни до 30 октомври 2025 г. За потвърждаване на валидността на правата кандидатите трябва да отговарят на изискванията за опит по отношение на правата на инструктор и проверяващ във връзка с многопилотната експлоатация на еднопилотни вертолети, както е посочено в част FCL.“;

(4) в член 10а се добавя следният параграф 6:

„6. Организациите за обучение на пилоти, които предоставят обучение за IR(H), адаптират до 30 октомври 2023 г. своята програма за обучение в съответствие с приложение I.“;

(5) приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 30 октомври 2022 година. Член 1 точка 1 обаче се прилага от датата на влизане в сила.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 14 декември 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

(1) точка FCL.010 се изменя, както следва:

а) определението за „многопилотна експлоатация“ се заменя със следното:

„Многопилотна експлоатация“ означава експлоатация, която изисква най-малко двама пилоти, използващи взаимодействието в многочленен екипаж на многопилотни или еднопилотни въздухоплавателни средства.“;

б) определението за „многопилотно въздухоплавателно средство“ се заменя със следното:

„многопилотно въздухоплавателно средство (многопилотно ВС)“:

— за самолети означава самолети, сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж, състоящ се поне от двама пилоти;

— за вертолети, дирижабли и ВС, задвижвани от силова установка, означава въздухоплавателно средство, което е сертифицирано за експлоатация с минимален екипаж, състоящ се от поне двама пилоти, или за което има изискване да бъде експлоатирано с поне двама пилоти в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012.“;

в) определението за „еднопилотно въздухоплавателно средство“ се заменя със следното:

„Еднопилотно въздухоплавателно средство (еднопилотно ВС)“:

— за самолети означава въздухоплавателно средство, сертифицирано за експлоатация с един пилот;

— за вертолети, дирижабли и въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, означава въздухоплавателно средство, което е сертифицирано за експлоатация с един пилот и за което в Регламент (ЕС) № 965/2012 няма изискване да бъде експлоатирано с поне двама пилоти.“;

(2) в точка FCL.060, буква б) подточка 1 се заменя със следното:

„(1) като командир на полет или втори пилот, освен ако през последните 90 дни е изпълнил поне 3 излитания, подхода и кацания като пилотиращ пилот с въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас. Трите излитания и кацания трябва да са изпълнени при многопилотна или еднопилотна операция, в зависимост от правата, които притежава пилотът; както и“;

(3) точка FCL.510.H се заменя със следното:

„**FCL.510.H ATPL(H) — Предварителни условия, опит и признаване**

Кандидатът за ATPL(H) трябва:

а) да притежава CPL(H);

б) да е преминал обучение по MCC в съответствие с точка FCL.735.H;

в) да има най-малко 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, в т. ч. поне:

1. 350 часа при многопилотна експлоатация на вертолети;

2. i) 250 часа като командир на полет; или

ii) 100 часа като командир на полет и 150 часа като командир на полет под наблюдение; или

iii) 250 часа като командир на полет под наблюдение на многопилотни вертолети. В този случай правата по ATPL(H) са ограничени до експлоатация в многопилотен режим, докато не бъдат изпълнени 100 часа като командир на полет.

3. 200 часа маршрутно полетно време, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение.

4. 30 часа полетно време по прибори, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; както и

5. 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.

От тези 1 000 часа полетно време до 100 часа могат да бъдат изпълнени на FSTD, от които максимум 25 часа могат да бъдат изпълнени на FNPT.

г) полетното време на самолети се признава до 50 % при изпълнение на изискванията за полетно време, посочени в буква в);

д) опитът, изискван съгласно буква в), трябва да е придобит преди да бъде проведена проверката на уменията за ATPL(H);

е) на кандидатите за ATPL(H) се признава изцяло покриването на изискванията по буква б), когато отговарят на изискванията по точка FCL.720.H, буква а), подточка 2, ii) и освен това са преминали обучение в ATO, за да отговарят на приложимите стандарти за успешно завършване на курса съгласно точка FCL.735.H.“;

(4) точка FCL.605 се заменя със следното:

„**FCL.605 IR — Права и условия**

а) Права

Правата на притежателите на IR са да пилотират въздухоплавателни средства по правилата за полети по прибори (IFR), включително операции по PBN, с минимална височина за вземане на решение:

1. не по-малка от 200 ft (60 m);

2. по-малка от 200 ft (60 m), при условие че са получили разрешение за това в съответствие с приложение V (част SPA) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) Условия

1. Притежателите на IR упражняват своите права в съответствие с условията, предвидени в допълнение 8 към настоящото приложение.

2. За да упражняват права съгласно IFR като командир на полет при многопилотна експлоатация на вертолети, притежателите на IR(H) трябва да имат поне 70 часа полетно време по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори.“;

(5) точка FCL.620 IR се заменя със следното:

„**FCL.620 IR — Проверка на уменията**

Кандидатите за IR преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 7 към настоящото приложение, за да демонстрират способността си да изпълняват съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.“;

(6) след заглавието „РАЗДЕЛ 2 — Специални изисквания за категорията самолети“ се вмъква следната точка FCL.620.A:

„**FCL.620.A IR(A) — Проверка на уменията**

а) Проверката на уменията за IR(A) за многодвигателен самолет се провежда на такъв вид самолет. Проверката за IR(A) за еднодвигателен самолет се провежда на такъв вид самолет. За целите на настоящата буква многодвигателните самолети с тяга, съвпадаща с надлъжната ос на самолета, се считат за еднодвигателни самолети.

б) На кандидатите, които са преминали проверка на уменията за IR(A) за многодвигателен самолет на еднопилотен многодвигателен самолет, за който се изисква квалификация за клас, се издава и IR(A) за еднодвигателен самолет за квалификациите за клас или тип еднодвигателен самолет, които притежават.“;

(7) точка FCL.630.H се заменя със следното:

„**FCL.630.H IR(H) – Разширяване на правата за IR(H) за допълнителни типове вертолети**

Освен ако не е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията, притежателите на IR(H), които желаят да разширят правата си за IR(H) за допълнителни типове вертолети, в допълнение към съответния курс на обучение за квалификация за тип, трябва да преминат в ATO 2 часа летателно обучение на съответния тип само по прибори съгласно IFR, които могат да се проведат на FFS или FTD, които представляват съответния тип за експлоатация по IFR.“;

(8) след заглавието „РАЗДЕЛ 4 — Специални изисквания за категорията на дирижаблите“ се вмъква следната точка FCL.620.As:

„**FCL.620.As IR(As) — Проверка на уменията**

Проверката на уменията за IR(As) за многодвигателен дирижабъл се провежда на такъв вид дирижабъл. Проверката за IR(As) за еднодвигателен дирижабъл се провежда на такъв вид дирижабъл.“;

(9) в FCL.725 буква г) се заменя със следното:

„г) Еднопилотна и многопилотна експлоатация

1. Пилот, който вече притежава квалификация за даден тип ВС, с права за еднопилотна или многопилотна експлоатация, се счита за изпълнил теоретичните изисквания, когато кандидатства за добавяне на право за другата форма на експлоатация на същия тип ВС.

2. Този пилот преминава допълнително летателно обучение за другата форма на експлоатация на съответния тип в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение, освен ако е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията. Това обучение се провежда по един от следните начини:

i) в АТО;

ii) в организация, за която се прилага приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и която има право да предоставя такова обучение въз основа на одобрение или, в случай на еднопилотни вертолети, на декларация.

3. С изключение на еднопилотните вертолети, формата на експлоатация се вписва в свидетелството.

4. В случая на еднопилотни вертолети се прилагат всички изброени по-долу условия:

i) В случай че проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип еднопилотен несложен вертолет е била извършена само при многопилотна експлоатация, квалификацията за тип в свидетелството за летателна правоспособност се заверява с ограничение до многопилотна експлоатация. Тази заверка се премахва, когато кандидатът премине проверка на професионалната подготовка, която включва необходимите елементи за еднопилотна експлоатация, както е посочено в допълнение 9 към настоящото приложение.

ii) Във всички останали случаи формата на експлоатация не се вписва в свидетелството. Пилотът има право да упражнява правата по квалификацията за тип:

А) при еднопилотна експлоатация, при условие че проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка:

1. е извършена при еднопилотна експлоатация; или

2. е извършена при многопилотна експлоатация и е съдържала допълнителни елементи за еднопилотна експлоатация, както е посочено в допълнение 9 към настоящото приложение;

Б) при многопилотна експлоатация при всяко едно от изброените по-долу условия:

1. пилотът отговаря на точка FCL.720.H, буква а), подточка 2;

2. правата се упражняват само в съответствие с приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

3. проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е извършена при многопилотна експлоатация.“;

(10) точка FCL.720.H се изменя, както следва:

а) уводното изречение се заменя със следното:

„Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията, кандидатите за придобиване на първа квалификация за тип вертолет трябва да отговарят на следните изисквания за опит и предварителни условия за издаване на съответната квалификация:“;

б) буква а) се изменя, както следва:

1. уводното изречение се заменя със следното:

„а) Многопилотни вертолети. Преди да започне курса на обучение за квалификация за тип за многопилотен вертолет, кандидатът за квалификация за тип:“;

2. в подточка 2 ii) се заменя със следното:

„ii) имат поне 500 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

3. в подточка 2 iii) се заличава;

в) уводното изречение в буква б) се заменя със следното:

„Лице, което е завършило интегриран курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и което не отговаря на изискването на буква а), подточка 1, има право да премине курс на обучение за квалификация за тип за многопилотен вертолет и да притежава квалификация за тип, издадена с права, ограничени до упражняване на функции само като втори пилот. Ограничението се премахва, след като пилотът изпълни всички изброени по-долу условия:“;

г) в буква в) встъпителната фраза се заменя със следното:

„Многодвигателни вертолети. Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип многодвигателен вертолет трябва:“;

(11) в точка FCL.905.TRI, буква а) подточка 5 се изменя, както следва:

а) ii) се заменя със следното:

„ii) обучение по MCC, при условие че имат поне 350 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

б) iii) се заличава;

(12) в точка FCL.910.TRI буква в) се изменя, както следва:

а) подточка 2 се заменя със следното:

„2. За да бъдат разширени правата за TRI(H) за многопилотна експлоатация на същия тип еднопилотни вертолети, притежателят им трябва да има поне 350 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС или да има поне 100 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация на конкретния тип през последните 2 години.“;

б) добавя се нова подточка 3, както следва:

„3. Преди правата за TRI(H) да бъдат разширени от еднопилотни вертолети на многопилотни вертолети, притежателят им трябва да отговаря на изискванията на точка FCL.915.TRI, буква г), подточка 3.“;

(13) в точка FCL.915.TRI буква г) се заменя със следното:

„г) за TRI(H):

1. за сертификат за TRI(H) за еднопилотни еднодвигателни вертолети:

i) да имат 250 часа полетно време като пилот на вертолети; или

ii) да притежават сертификат за FI(H).

2. за сертификат за TRI(H) за еднопилотни многодвигателни вертолети:

i) да имат 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети; или

ii) да притежават сертификат за FI(H) и да имат 100 часа полетно време като пилот на многодвигателни вертолети.

3. за сертификат за TRI(H) за многопилотни вертолети — да имат 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, както и да имат или 350 часа при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС, или 100 часа полетно време като пилот при многопилотна експлоатация на типа, за който се кандидатства за сертификат за TRI(H);“;

(14) в точка FCL.915.IRI, буква б), подточка 3 се заменя със следното:

„3. когато се кандидатства за права за предоставяне на обучение за многодвигателни вертолети — да отговарят на изискванията на точка FCL.910.TRI, буква в), подточка 1 и точка FCL.915.TRI, буква г), подточка 2;“;

(15) в точка FCL.905.SFI, буква г) подточка 2 се заменя със следното:

„2. обучение по MCC, при условие че имат поне 350 часа като пилот при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

(16) в точка FCL.915.SFI буква д) се изменя, както следва:

а) подточка 2 се заменя със следното:

„2. в случая на многопилотни вертолети, поне 1 000 часа летателен опит като пилот на вертолети, включително поне 350 часа при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС;“;

б) подточка 4 се заменя със следното:

„4. в случая на еднопилотни еднодвигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети;“;

в) добавя се нова подточка 5, както следва:

„5. в случая на еднопилотни вертолети при многопилотна експлоатация да има поне 350 часа при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

(17) в точка FCL.915.MCCI буква б) се заменя със следното:

„б) да притежава поне:

1. в случая на самолети, дирижабли и ВС, задвижвани от силова установка — 1 500 часа летателен опит като пилот при многопилотна експлоатация, от които поне 350 часа на съответната категория ВС;

2. в случая на вертолети — 1 000 часа летателен опит като пилот при многопилотна експлоатация, от които поне 350 часа на вертолети.“;

(18) в точка FCL.1005.TRE, буква б) подточка 2 се заменя със следното:

„2. проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на IR, при условие че TRE(H) притежава валидна IR(H);“;

(19) в точка FCL.1010.TRE, буква б) подточка 6 се заменя със следното:

„6. Преди разширяването на правата за TRE(H) от еднопилотна на многопилотна експлоатация на същия тип вертолети, притежателят трябва да има:

i) поне 100 часа при многопилотна експлоатация на този тип; или

ii) поне 350 часа при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

(20) в точка FCL.1010.SFE буква б) се изменя, както следва:

а) подточки 3 и 4 се заменят със следното:

„3. в случая на многопилотни вертолети — да имат поне 1 000 часа полетно време като пилоти на многопилотни вертолети;

4. в случая на еднопилотни вертолети при многопилотна експлоатация — да имат поне 350 часа при многопилотна експлоатация на която и да е категория ВС.“;

б) добавя се нова подточка 5, както следва:

„5. за първоначалното издаване на сертификат за SFE — да имат поне 50 часа обучение в полетен симулатор като TRI(H) или SFI(H) на съответния тип.“;

(21) в допълнение 3, раздел I, подточка 9 се заменя със следното:

„9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен вертолет, както и проверка на уменията за IR на вертолет, сертифициран за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори (IFR).“;

(22) в допълнение 6 раздел Б се изменя, както следва:

а) точка 7 се заменя със следното:

„7. Курсът за IR(H) трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които:

а) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет; или

б) не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FTD 2/3, FNPT II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полети по прибори трябва да включва поне 10 часа на вертолет, сертифициран за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори (IFR).“;

б) точка 8 се заличава;

в) точка 9.1 се преномерира на „8.1“;

г) точка 9.2 се преномерира на „8.2“;

д) точка 9.3 се преномерира на „8.3“;

е) точка 10 се преномерира на точка 9 и буква б) се заменя със следното:

„б) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, извънредни и аварийни условия, включващи поне:

— преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,

— стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,

— процедури за IFR по маршрута,

— процедури за изчакване,

— подход по прибори до определен минимум,

— процедури за минаване на втори кръг,

— кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;“;

(23) в допълнение 8 раздел Б се заменя със следното:

„Б. **Вертолети**

Признаването на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежателите на свидетелства кандидатстват за потвърждаване на валидността или за подновяване на квалификация за полети по прибори за еднопилотни вертолети, според случая.

Ако е извършена проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, в т. ч. IR, и притежателите имат валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип за многопилотен вертолет (MPH)	еднопилотен вертолет (SPH) от същия тип, включително права за еднопилотна експлоатация (*)
квалификация за тип за еднопилотен вертолет (SPH), при многопилотна експлоатация	права за еднопилотна експлоатация на същия тип (*)

(*) Ако в рамките на предходните 12 месеца са изпълнени поне три процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори с упражняване на права за PBN, включително един подход RNP APCH (който може да бъде подход до точка в пространството (Point in Space — PinS), на вертолет от тип SP в условия на еднопилотна експлоатация.“;

(24) допълнение 9 се изменя, както следва:

а) раздел А се изменя, както следва:

1. заглавието преди точка 13 и точка 13 се заменят със следното:

„СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП МНОГОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, ЗА ЕДНОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, КОГАТО СЕ УПРАВЛЯВА ПРИ МНОГОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ЗА MPL И ЗА ATPL

13. Проверката на уменията за многопилотно въздухоплавателно средство или еднопилотно въздухоплавателно средство, когато се управлява в многопилотна експлоатация, трябва да се изпълнява в условията на многочленен екипаж. Друг кандидат или друг пилот, притежаващ квалификация за този тип, може да изпълнява функциите на втория пилот. Ако при проверката се използва въздухоплавателно средство, вторият пилот трябва да е проверяващият или инструктор.“;

2. в точка 15 уводното изречение се заменя със следното:

„15. Посочените по-долу действия трябва специално да бъдат проверени от проверяващия по време на проверката, ако задълженията на кандидатите за ATPL или за квалификация за тип за многопилотни въздухоплавателни средства или за многопилотна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства се разширяват до изпълнение на задълженията на командир на полет, независимо дали кандидатите изпълняват функциите на пилотиращ, или на обслужващ пилот:“;

б) раздел Б се изменя, както следва:

1. точка 2 се заменя със следното:

„2. В случая на сложни многопилотни и еднопилотни самолети с високи летателни характеристики кандидатите трябва да преминат успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Ако броят на неуспешно преминатите елементи надвиши пет, от кандидатите се изисква отново да преминат цялата проверка. Ако кандидатите не преминат пет или по-малко елемента, те трябва да преминат отново тези елементи. Ако при повторната проверка кандидатите имат дори само един неуспешен резултат, включително и по елементите, които са преминали при предишен опит, от тях се изисква отново да преминат цялата проверка.“;

2. в точка 6 в таблицата след буква й) думите „*Общи забележки:* Има особени изисквания за разширяването на правата за тип за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 200 фута (60 m), напр. полети по CAT II/III.“ преди заглавието „Раздел 6“, последващият раздел 6 и думите „*ЗАБЕЛЕЖКА:* Полетите по CAT II/III трябва да се изпълняват в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.“ след раздел 6 се заличават.

в) в раздел В след точка 12 се добавят следното заглавие и точка 13:

„ЕДНОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ

13. Кандидатите за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип еднопилотен вертолет:

а) ако кандидатстват за права за еднопилотна експлоатация, трябва да преминат проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка при еднопилотна експлоатация;

б) ако кандидатстват за права за многопилотна експлоатация, трябва да преминат проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация;

в) ако кандидатстват за права както за еднопилотна, така и за многопилотна експлоатация, трябва да преминат проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация, както и следните маневри и процедури при еднопилотна експлоатация:

1. за еднодвигателни вертолети: 2.1 излитане и 2.6 и 2.6.1 снижение в режим на авторотация и кацане в режим на авторотация;

2. за многодвигателни вертолети: 2.1 излитане и 2.4 и 2.4.1 откази на двигателя малко преди и малко след достигане на TDP;

3. за права за IR в допълнение към точка 1 или 2, според случая, освен ако са изпълнени критериите от допълнение 8 към настоящото приложение — един подход от раздел 5;

г) с цел да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация от квалификация за тип еднопилотен несложен вертолет — да преминат проверка на професионалната подготовка, която включва маневрите и процедурите, посочени в буква в), подточка 1 или буква в), подточка 2, според случая.“;

г) раздел Г се изменя, както следва:

1. в точка 6, букви а), б) и в) се заличават;

2. след точка 6 се вмъква следната точка 6а:

„6а. Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа се ограничава само за условия VFR.“;

3. в таблицата след точка 8 раздел 6 се заличава, а раздел 7 се заменя със следното:

„РАЗДЕЛ 6 — Незадължително оборудване								
6	Използване на незадължително оборудване		P	→	→“			

д) раздел Д се изменя, както следва:

1. в точка 6 букви а), б) и в) се заличават.

2. след точка 6 се вмъква следната точка 6а:

„6а. Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа се ограничава само за условия VFR.“;

3. в таблицата след точка 8 раздел 6 се заличава, а раздел 7 се заменя със следното:

„РАЗДЕЛ 6 — Незадължително оборудване								
6	Използване на незадължително оборудване		P	→“				