ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2021/2227 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Δεκεμβρίου 2021

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 όσον αφορά τις απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες παντός καιρού και για εκπαίδευση ειδικότητας πτήσης με όργανα και ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 23 παράγραφος 1 και το άρθρο 27 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, δοκιμασιών και ελέγχου για τα πτυχία χειριστή, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την απόκτηση δικαιωμάτων πτήσης σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) έως και αποφασιστικά σχετικά ύψη κάτω των 200 ποδιών, καθώς και για την εκπαίδευση ειδικότητας πτήσης με όργανα και ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερα.

(2) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([3]) ορίζει λεπτομερείς κανόνες για τις πτητικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την παροχή τακτικής εκπαίδευσης και ελέγχων από τους φορείς εκμετάλλευσης στο πλήρωμά τους. Ο εν λόγω κανονισμός τροποποιείται ώστε να αντικατοπτρίζει τα τελευταία πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού. Οι τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 αποσκοπούν στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για προσεγγίσεις IFR χαμηλής ορατότητας, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών που σχετίζονται με την εκπαίδευση χειριστών. Ως εκ τούτου, οι αντίστοιχες απαιτήσεις για προσεγγίσεις IFR χαμηλής ορατότητας στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 θα πρέπει να απαλειφθούν ή, κατά περίπτωση, να αντικατασταθούν από παραπομπές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

(3) Λόγω του γεγονότος ότι τα μονοκινητήρια ελικόπτερα πιστοποιούνται πλέον και για πτητική λειτουργία σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, οι απαιτήσεις για την ειδικότητα πτήσης ελικοπτέρου με όργανα θα πρέπει να αναθεωρηθούν προκειμένου να είναι καταλληλότερες για τους νέους τύπους ελικοπτέρων και να παρέχουν μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά τη χρήση τους. Η ειδικότητα πτήσης ελικοπτέρου με όργανα και η σχετική εκπαίδευση θα πρέπει να σχεδιάζονται ώστε να καλύπτουν την πτήση με όργανα τόσο σε μονοκινητήρια όσο και σε πολυκινητήρια ελικόπτερα, έτσι ώστε να μη χρειάζεται πλέον πρόσθετη εκπαίδευση για τη μετατροπή της ειδικότητας πτήσης μονοκινητήριων ελικοπτέρων με όργανα σε ειδικότητα πτήσης πολυκινητήριων ελικοπτέρων με όργανα.

(4) Σήμερα οι απαιτητικότερες διατάξεις του Μέρους-FCL για την εκπαίδευση χειριστή ελικοπτέρου πολλών χειριστών ισχύουν και για την πτητική λειτουργία πολλών χειριστών σε ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για πτητική λειτουργία ενός χειριστή. Ως αποτέλεσμα αυτής της πρόσθετης επιβάρυνσης, όλες σχεδόν οι πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων στα εν λόγω πιστοποιημένα ελικόπτερα ενός χειριστή εκτελούνται σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή, εκτός εάν επιβάλλεται πτητική λειτουργία πολλών χειριστών βάσει επιχειρησιακών απαιτήσεων. Κατά συνέπεια, χάνεται το όφελος από πλευράς ασφάλειας της πτήσης με συγκυβερνήτη. Για να αποφευχθεί αυτό το αποτέλεσμα, θα πρέπει να αναθεωρηθούν οι απαιτήσεις και τα δικαιώματα για πτητική λειτουργία πολλών χειριστών σε ελικόπτερα προκειμένου να παρέχεται μεγαλύτερη ευελιξία. Θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες απαιτήσεις ώστε να καταστεί δυνατή η ασφαλής πτητική λειτουργία πολλών χειριστών σε ελικόπτερα ενός χειριστή.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

(5) Δεδομένου ότι μέχρι σήμερα χρησιμοποιούνται μόνο πολυκινητήρια ελικόπτερα για πτήσεις με όργανα, οι υφιστάμενες ειδικότητες πτήσης ελικοπτέρων με όργανα έχουν αποκτηθεί σε πολυκινητήρια ελικόπτερα. Για τον λόγο αυτό, και λαμβανομένης υπόψη της μελλοντικής χρήσης μονοκινητήριων ελικοπτέρων υπό συνθήκες IFR, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικές διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι οι χειριστές που διαθέτουν επί του παρόντος ειδικότητα πτήσης ελικοπτέρου με όργανα μπορούν να χρησιμοποιούν το σχετικό δικαίωμα τόσο σε μονοκινητήρια όσο και σε πολυκινητήρια ελικόπτερα.

(6) Οι φορείς εκπαίδευσης θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή χρόνο για να προσαρμόσουν τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα.

(7) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να διορθωθούν ορισμένες παρωχημένες ή εσφαλμένες παραπομπές, καθώς και να αποσαφηνιστούν ορισμένες διατάξεις.

(8) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή με τη γνώμη αριθ. 02/2021 ([4]), σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 4γ τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) εξακολουθούν να δικαιούνται να λαμβάνουν επανεπικύρωση ή ανανέωση της οικείας EIR, σύμφωνα με την FCL.825 στοιχείο ζ) του παραρτήματος I (Μέρος-FCL)·»·

β) στην παράγραφο 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) δικαιούνται πλήρη αναγνώριση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων εκπαίδευσης που αναφέρονται στην FCL.835 στοιχείο γ) σημείο 2 σημεία i) και iii) του παραρτήματος I (Μέρος-FCL), κατά την υποβολή αίτησης για την έκδοση βασικής ειδικότητας σε όργανα (BIR), σύμφωνα με την FCL.835 του παραρτήματος I (Μέρος-FCL)· και»·

γ) στην παράγραφο 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) εξακολουθούν να δικαιούνται πλήρη αναγνώριση, όπως προβλέπεται για τους κατόχους EIR στο παράρτημα I (Μέρος-FCL).»·

2) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 4δ:

«*Άρθρο 4δ*

Μεταβατικά μέτρα για δικαιώματα ειδικότητας πτήσης με όργανα σε μονοκινητήρια ελικόπτερα

Με την επιφύλαξη της FCL.630.Η του παραρτήματος I (Μέρος-FCL) του παρόντος κανονισμού, ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

1. οι ειδικότητες πτήσης με όργανα για ελικόπτερα [IR(H)] που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του παρόντος κανονισμού πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2022 θεωρούνται IR(H) τόσο για μονοκινητήρια όσο και για πολυκινητήρια ελικόπτερα και επανεκδίδονται ως IR(H), κατά την επανέκδοση πτυχίου χειριστή ελικοπτέρων για διοικητικούς λόγους.

2. Οι αιτούντες οι οποίοι ξεκίνησαν πριν από τις 30 Οκτωβρίου 2022 εκπαίδευση για ειδικότητα IR(H) είτε για μονοκινητήρια είτε για πολυκινητήρια ελικόπτερα επιτρέπεται να ολοκληρώσουν την εν λόγω εκπαίδευση και, στην περίπτωση αυτή, να λάβουν ειδικότητα IR(H) τόσο για μονοκινητήρια όσο και για πολυκινητήρια ελικόπτερα.»·

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

3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 4ε:

«*Άρθρο 4ε*

Μεταβατικά μέτρα για την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τους ελέγχους σχετικά με πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε ελικόπτερα ενός χειριστή

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εκδώσουν ειδικά δικαιώματα για τη διενέργεια εκπαίδευσης, δοκιμασιών δεξιοτήτων και περιοδικών ελέγχων ικανοτήτων σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε ελικόπτερα ενός χειριστή στους αιτούντες που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού εκπαιδευτή ή εξεταστή, κατά περίπτωση, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων εκπαίδευσης ή εξέτασης, κατά περίπτωση, στον σχετικό τύπο ελικοπτέρου·

β) έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση που προβλέπεται στην FCL.735.H του Μέρους-FCL·

γ) διαθέτουν πείρα στην πτητική λειτουργία πολλών χειριστών σε ελικόπτερα επιπέδου αποδεκτού από την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους.

2. Τα δικαιώματα που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ισχύουν έως τις 30 Οκτωβρίου 2025. Για την επανεπικύρωση των δικαιωμάτων, οι αιτούντες πληρούν τις απαιτήσεις πείρας για τα δικαιώματα εκπαιδευτή και εξεταστή που σχετίζονται με πτητική λειτουργία πολλών χειριστών σε ελικόπτερα ενός χειριστή, όπως καθορίζονται στο Μέρος-FCL.»·

4) στο άρθρο 10α, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«6. Οι φορείς εκπαίδευσης χειριστών που παρέχουν εκπαίδευση για την ειδικότητα IR(H) προσαρμόζουν το εκπαιδευτικό τους πρόγραμμα ώστε να συμμορφώνεται με το παράρτημα I, το αργότερο έως τις 30 Οκτωβρίου 2023.»·

5) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 30 Οκτωβρίου 2022. Ωστόσο, το άρθρο 1 σημείο (1) εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2021.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα I (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) η FCL.010 τροποποιείται ως εξής:

α) ο ορισμός του όρου «πτητική λειτουργία πολλών χειριστών» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“πτητική λειτουργία πολλών χειριστών”: η πτητική λειτουργία που απαιτεί τουλάχιστον δύο χειριστές χρησιμοποιώντας συνεργασία πολλών πληρωμάτων σε αεροσκάφη είτε πολλών χειριστών είτε ενός χειριστή.»·

β) ο ορισμός του όρου «αεροσκάφη πολλών χειριστών» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“αεροσκάφη πολλών χειριστών”:

— στην περίπτωση αεροπλάνων, αεροπλάνα πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών·

— στην περίπτωση ελικοπτέρων, αερόπλοιων και αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος, αεροσκάφος που έχει πιστοποιηθεί για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών ή το οποίο απαιτείται να λειτουργεί με τουλάχιστον δύο χειριστές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.»·

γ) ο ορισμός του όρου «αεροσκάφος ενός χειριστή» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“αεροσκάφος ενός χειριστή”:

— στην περίπτωση αεροπλάνων, αεροσκάφος που έχει πιστοποιηθεί για πτητική λειτουργία από έναν χειριστή·

— στην περίπτωση ελικοπτέρων, αερόπλοιων και αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος, αεροσκάφος που έχει πιστοποιηθεί για πτητική λειτουργία από έναν χειριστή και το οποίο δεν απαιτείται να λειτουργεί με τουλάχιστον δύο χειριστές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012.»·

2) στην παράγραφο FCL.060 στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης, παρά μόνο εάν τις προηγούμενες 90 ημέρες έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον 3 απογειώσεις, προσεγγίσεις και προσγειώσεις ως χειριστής που πετά με αεροσκάφος του ίδιου τύπου ή τάξης ή σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης που αντιπροσωπεύει τον συγκεκριμένο τύπο ή τάξη. Οι 3 απογειώσεις και προσγειώσεις πραγματοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών ή ενός χειριστή, αναλόγως των δικαιωμάτων των οποίων είναι κάτοχος ο χειριστής· και»·

3) η FCL.510.H αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.510.H ATPL(H) — Προϋποθέσεις, πείρα και αναγνώριση**

Οι αιτούντες πτυχίο ATPL(H):

α) είναι κάτοχοι πτυχίου CPL(H)·

β) έχουν λάβει εκπαίδευση σε συνεργασία πολλών πληρωμάτων (MCC) σύμφωνα με την FCL.735.H·

γ) έχουν συμπληρώσει ως χειριστές ελικοπτέρων χρόνο πτήσης τουλάχιστον 1 000 ωρών, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον:

1. 350 ωρών σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε ελικόπτερα·

2. i) 250 ωρών ως κυβερνήτες· ή

ii) 100 ωρών ως κυβερνήτες και 150 ωρών ως κυβερνήτες υπό επίβλεψη· ή

iii) 250 ωρών ως κυβερνήτες υπό επίβλεψη σε ελικόπτερα πολλών χειριστών. Σε αυτήν την περίπτωση, τα δικαιώματα του πτυχίου ATPL(H) περιορίζονται μόνο σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών έως τη συμπλήρωση 100 ωρών ως κυβερνήτες·

3. 200 ωρών χρόνου πτήσης σε αεροναυτιλιακό ταξίδι, από τις οποίες τουλάχιστον 100 ώρες ως κυβερνήτες ή κυβερνήτες υπό επίβλεψη·

4. 30 ωρών χρόνου με όργανα, από τις οποίες 10 το πολύ ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος· και

5. 100 ωρών χρόνου πτήσης τη νύκτα ως κυβερνήτες ή συγκυβερνήτες.

Από τις 1 000 ώρες, 100 ώρες κατ' ανώτατο όριο μπορούν να έχουν συμπληρωθεί σε εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης, από τις οποίες 25 κατ' ανώτατο όριο ώρες μπορούν να έχουν συμπληρωθεί σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας·

δ) έως και 50 % του χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα αναγνωρίζεται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων χρόνου πτήσης του στοιχείου γ)·

ε) η πείρα που απαιτείται στο στοιχείο γ) αποκτάται πριν από την πραγματοποίηση της δοκιμασίας δεξιοτήτων για το πτυχίο ATPL(H)·

στ) οι αιτούντες πτυχίο ATPL(H) λαμβάνουν πλήρη αναγνώριση της ικανοποίησης της απαίτησης του στοιχείου β) όταν συμμορφώνονται με την FCL.720.H στοιχείο α) σημείο 2 ii) και, επιπλέον, έχουν λάβει εκπαίδευση σε ΕΦΕ (ATO) ώστε να πληρούν το απαιτούμενο πρότυπο για την επιτυχή ολοκλήρωση του κύκλου μαθημάτων σύμφωνα με την FCL.735.H.»·

4) η FCL.605 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.605 IR — Δικαιώματα και προϋποθέσεις**

α) Δικαιώματα

Τα δικαιώματα των κατόχων ειδικότητας IR είναι να πετούν αεροσκάφη σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών PBN, με ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος:

1. 200 ποδιών (60 μέτρων)·

2. κάτω των 200 ποδιών (60 μέτρων), υπό την προϋπόθεση ότι είναι εξουσιοδοτημένοι προς τον σκοπό αυτό σύμφωνα με το παράρτημα V (Μέρος-SpA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

β) Προϋποθέσεις

1. Οι κάτοχοι ειδικότητας IR ασκούν τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο προσάρτημα 8 του παρόντος παραρτήματος.

2. Προκειμένου οι κάτοχοι ειδικότητας IR(H) να ασκούν δικαιώματα κυβερνήτη σε πτήση IFR σε ελικόπτερα πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 70 ώρες χρόνου με όργανα, εκ των οποίων οι 30 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος.»·

5) η FCL.620 IR αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.620 IR — Δοκιμασία δεξιοτήτων**

Οι υποψήφιοι για ειδικότητα IR ολοκληρώνουν επιτυχώς δοκιμασία δεξιοτήτων σύμφωνα με το προσάρτημα 7 του παρόντος παραρτήματος προκειμένου να αποδείξουν την ικανότητά τους να εκτελούν τις σχετικές διαδικασίες και ελιγμούς με βαθμό επιδεξιότητας κατάλληλο για τα χορηγούμενα δικαιώματα.»·

6) μετά την επικεφαλίδα «ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αεροπλάνων», παρεμβάλλεται η ακόλουθη FCL.620.A:

«**FCL.620.A IR(A) — Δοκιμασία δεξιοτήτων**

α) Σε περίπτωση ειδικότητας IR(A) πολυκινητήριων, η δοκιμασία δεξιοτήτων πραγματοποιείται σε πολυκινητήριο αεροπλάνο. Σε περίπτωση ειδικότητας IR(A) μονοκινητήριων, η δοκιμασία πραγματοποιείται σε μονοκινητήριο αεροπλάνο. Ένα πολυκινητήριο αεροπλάνο ώσης κεντρικής γραμμής θεωρείται μονοκινητήριο αεροπλάνο για τους σκοπούς του παρόντος στοιχείου.

β) Στους υποψηφίους που έχουν ολοκληρώσει δοκιμασία δεξιοτήτων για ειδικότητα IR(A) πολυκινητήριων σε πολυκινητήριο αεροπλάνο ενός χειριστή για το οποίο απαιτείται ειδικότητα τάξης εκδίδεται επίσης ειδικότητα IR(A) μονοκινητήριων για τις ειδικότητες τάξης ή τύπου σε μονοκινητήρια αεροπλάνα τις οποίες κατέχουν.»·

7) η FCL.630.H αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**FCL.630.H IR(H) — Επέκταση των δικαιωμάτων ειδικότητας IR(H) σε περαιτέρω τύπους ελικοπτέρων**

Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, οι κάτοχοι ειδικότητας IR(H) που επιθυμούν να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους για την ειδικότητα IR(H) σε περαιτέρω τύπους ελικοπτέρων ολοκληρώνουν, επιπλέον του σχετικού κύκλου μαθημάτων ειδικότητας τύπου, πτητική εκπαίδευση 2 ωρών σε ΕΦΕ (ATO) στον σχετικό τύπο με αποκλειστική αναφορά σε όργανα σύμφωνα με τους κανόνες IFR, οι οποίες ώρες εκπαίδευσης μπορούν να διεξάγονται σε πλήρη προσομοιωτή πτήσης ή σε συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που αντιπροσωπεύει κατάλληλα τον σχετικό τύπο για πτητική λειτουργία IFR.»·

8) μετά την επικεφαλίδα «ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — Ειδικές απαιτήσεις για την κατηγορία αερόπλοιων», παρεμβάλλεται η ακόλουθη FCL.620.As:

«**FCL.620.As IR(As) — Δοκιμασία δεξιοτήτων**

Σε περίπτωση ειδικότητας IR(As) πολυκινητήριων, η δοκιμασία δεξιοτήτων πραγματοποιείται σε πολυκινητήριο αερόπλοιο. Σε περίπτωση ειδικότητας IR(As) μονοκινητήριων, η δοκιμασία πραγματοποιείται σε μονοκινητήριο αερόπλοιο.»·

9) στην FCL.725, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Πτητική λειτουργία ενός χειριστή και πολλών χειριστών

1. Οι χειριστές που είναι ήδη κάτοχοι ειδικότητας τύπου για ορισμένο τύπο αεροσκάφους με δικαίωμα για πτητικές λειτουργίες είτε με έναν χειριστή είτε με πολλούς χειριστές θεωρείται ότι ήδη πληρούν τις απαιτήσεις θεωρητικών γνώσεων όταν αιτούνται την προσθήκη του δικαιώματος για την άλλη μορφή πτητικής λειτουργίας στον ίδιο τύπο αεροσκάφους.

2. Οι εν λόγω χειριστές ολοκληρώνουν πρόσθετη πτητική εκπαίδευση για την άλλη μορφή πτητικής λειτουργίας στον σχετικό τύπο σύμφωνα με το προσάρτημα 9 του παρόντος παραρτήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής. Η εκπαίδευση ολοκληρώνεται σε οποιονδήποτε από τους ακόλουθους φορείς:

i) ΑΤΟ·

ii) φορέα στον οποίο εφαρμόζεται το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και ο οποίος δικαιούται να παρέχει την εν λόγω εκπαίδευση βάσει έγκρισης ή, στην περίπτωση ελικοπτέρων ενός χειριστή, δήλωσης.

3. Με εξαίρεση τα ελικόπτερα ενός χειριστή, η μορφή πτητικής λειτουργίας αναγράφεται στο πτυχίο.

4. Στην περίπτωση ελικοπτέρων ενός χειριστή, ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

i) Σε περίπτωση που έχει ολοκληρωθεί δοκιμασία δεξιοτήτων ή περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων για ειδικότητα τύπου σε μη σύνθετα ελικόπτερα ενός χειριστή μόνο σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, ο περιορισμός της πτητικής λειτουργίας πολλών χειριστών καταχωρίζεται με την ειδικότητα τύπου στο πτυχίο. Η καταχώριση αυτή διαγράφεται όταν ο αιτών ολοκληρώνει περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων που περιλαμβάνει τα αναγκαία στοιχεία για πτητική λειτουργία ενός χειριστή, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 9 του παρόντος παραρτήματος.

ii) Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η μορφή πτητικής λειτουργίας δεν αναγράφεται στο πτυχίο. Ο χειριστής δικαιούται να ασκεί τα δικαιώματα της ειδικότητας τύπου:

Α) σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή, υπό την προϋπόθεση ότι η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων:

1. ολοκληρώθηκε σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή· ή

2. ολοκληρώθηκε σε πτητική λειτουργία πολλών χειριστών και περιείχε πρόσθετα στοιχεία για πτητική λειτουργία ενός χειριστή, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 9 του παρόντος παραρτήματος·

Β) σε πτητική λειτουργία πολλών χειριστών, υπό όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. ο χειριστής πληροί τις απαιτήσεις της FCL.720.Η στοιχείο α) σημείο 2·

2. τα δικαιώματα ασκούνται μόνο σύμφωνα με το παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·

3. η δοκιμασία δεξιοτήτων ή ο περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων ολοκληρώθηκε σε πτητική λειτουργία πολλών χειριστών.»·

10) η FCL.720.Η τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα δεδομένα επιχειρησιακής καταλληλότητας που καθορίζονται σύμφωνα με το παράρτημα I (Μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερο πληρούν τις εξής απαιτήσεις και προϋποθέσεις πείρας για την έκδοση της σχετικής ειδικότητας:»·

β) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

1. η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ελικόπτερα πολλών χειριστών. Οι αιτούντες ειδικότητα τύπου για τύπο ελικοπτέρου πολλών χειριστών, πριν από την έναρξη του κύκλου μαθημάτων για ειδικότητα τύπου:»·

2. στο σημείο 2, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 500 ωρών ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους.»·

3. στο σημείο 2, το σημείο iii) απαλείφεται·

γ) στο στοιχείο β), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για όσους έχουν αποφοιτήσει από ολοκληρωμένο κύκλο μαθημάτων για πτυχίο ATP(H)/IR, πτυχίο ATP(H), πτυχίο CPL(H)/IR ή πτυχίο CPL(H) οι οποίοι δεν πληρούν την απαίτηση του στοιχείου α) σημείο 1, υπάρχει η δυνατότητα να παρακολουθήσουν τον κύκλο μαθημάτων ειδικότητας τύπου για ειδικότητα τύπου σε ελικόπτερο πολλών χειριστών, ενώ η ειδικότητα τύπου εκδίδεται με περιορισμό των δικαιωμάτων μόνο στην άσκηση καθηκόντων συγκυβερνήτη. Ο περιορισμός αίρεται μόλις ο χειριστής συμμορφωθεί με όλα τα ακόλουθα:»·

δ) στο στοιχείο γ), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πολυκινητήρια ελικόπτερα. Οι αιτούντες την έκδοση πρώτης ειδικότητας τύπου για πολυκινητήρια ελικόπτερα:»·

11) στην FCL.905.TRI, το στοιχείο α) σημείο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) για εκπαίδευση συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, υπό τον όρο ότι έχει συμπληρώσει χρόνο πτήσης 350 ωρών ως χειριστής σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους.»

β) το σημείο iii) απαλείφεται·

12) στην FCL.910.TRI, το στοιχείο γ) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για την επέκταση των δικαιωμάτων πιστοποιητικού TRI(H) σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στον ίδιο τύπο ελικοπτέρων ενός χειριστή, ο κάτοχος διαθέτει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 350 ωρών ως χειριστής σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους ή χρόνο πτήσης τουλάχιστον 100 ωρών ως χειριστής σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στον συγκεκριμένο τύπο εντός των τελευταίων 2 ετών.»·

β) προστίθεται νέο σημείο 3 ως εξής:

«3. Πριν από την επέκταση των δικαιωμάτων πιστοποιητικού TRI(H) από ελικόπτερα ενός χειριστή σε ελικόπτερα πολλών χειριστών, ο κάτοχος των δικαιωμάτων πληροί τις απαιτήσεις της FCL.915.TRI στοιχείο δ) σημείο 3.»·

13) στην FCL.915.TRI, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) για πιστοποιητικό TRI(H):

1. για πιστοποιητικό TRI(H) για μονοκινητήρια ελικόπτερα ενός χειριστή:

i) έχουν συμπληρώσει 250 ώρες ως χειριστές ελικοπτέρων· ή

ii) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού FI(H)·

2. για πιστοποιητικό TRI(H) για πολυκινητήρια ελικόπτερα ενός χειριστή:

i) έχουν συμπληρώσει 500 ώρες ως χειριστές ελικοπτέρων, συμπεριλαμβανομένων 100 ωρών ως κυβερνήτες σε πολυκινητήρια ελικόπτερα ενός χειριστή· ή

ii) είναι κάτοχοι πιστοποιητικού FI(H) και έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης 100 ωρών ως χειριστές πολυκινητήριων ελικοπτέρων·

3. για πιστοποιητικό TRI(H) για ελικόπτερα πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης 1 000 ωρών ως χειριστές ελικοπτέρων και έχουν συμπληρώσει είτε 350 ώρες σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκαφών είτε χρόνο πτήσης 100 ωρών ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στον τύπο για τον οποίο ζητείται το πιστοποιητικό TRI(H)·»·

14) στην FCL.915.IRI, το στοιχείο β) σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. όταν επιθυμούν να αποκτήσουν δικαιώματα για την παροχή εκπαίδευσης σε πολυκινητήρια ελικόπτερα, πληρούν τις απαιτήσεις των FCL.910.TRI στοιχείο γ) σημείο 1 και FCL.915.TRI στοιχείο δ) σημείο 2·»·

15) στην FCL.905.SFI στοιχείο δ), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. εκπαίδευση συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC), υπό τον όρο ότι έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 350 ώρες ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους.»·

16) στην FCL.915.SFI, το στοιχείο ε) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. στην περίπτωση ελικοπτέρων πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 1 000 ώρες πτητικής πείρας ως χειριστές ελικοπτέρων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 350 ωρών σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους·»·

β) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. στην περίπτωση μονοκινητήριων ελικοπτέρων ενός χειριστή, έχουν συμπληρώσει 250 ώρες ως χειριστές ελικοπτέρων·»·

γ) προστίθεται νέο σημείο 5 ως εξής:

«5. στην περίπτωση ελικοπτέρων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 350 ώρες σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους.»·

17) στην FCL.915.MCCI, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον:

1. στην περίπτωση αεροπλάνων, αερόπλοιων και μηχανοκίνητων αεροσκαφών με άντωση από συστήματα ισχύος, 1 500 ώρες πτητικής πείρας ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, από τις οποίες τουλάχιστον 350 ώρες στην αντίστοιχη κατηγορία αεροσκάφους·

2. στην περίπτωση ελικοπτέρων, 1 000 ώρες πτητικής πείρας ως χειριστές σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, από τις οποίες τουλάχιστον 350 ώρες σε ελικόπτερα.»·

18) στην FCL.1005.TRE στοιχείο β), το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. περιοδικούς ελέγχους ικανοτήτων για την επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικοτήτων IR, εφόσον ο εξεταστής ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερα [TRE(H)] είναι κάτοχος έγκυρης ειδικότητας IR(H)·»·

19) στην FCL.1010.TRE στοιχείο β), το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Πριν από την επέκταση των δικαιωμάτων TRE(H) από πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στον ίδιο τύπο ελικοπτέρων, οι κάτοχοι των δικαιωμάτων έχουν συμπληρώσει:

i) τουλάχιστον 100 ώρες σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών στον συγκεκριμένο τύπο· ή

ii) τουλάχιστον 350 ώρες σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους.»·

20) στην FCL.1010.SFE, το στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. στην περίπτωση ελικοπτέρων πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει χρόνο πτήσης τουλάχιστον 1 000 ωρών ως χειριστές ελικοπτέρων πολλών χειριστών·

4. στην περίπτωση ελικοπτέρων ενός χειριστή σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών, έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 350 ώρες σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε οποιαδήποτε κατηγορία αεροσκάφους·»·

β) προστίθεται νέο σημείο 5 ως εξής:

«5. για την αρχική έκδοση πιστοποιητικού SFE, έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 50 ώρες συνθετικής πτητικής εκπαίδευσης ως εκπαιδευτές ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερα [TRI(H)] ή εκπαιδευτές συνθετικής πτήσης σε ελικόπτερα [SFI(H)] στον αντίστοιχο τύπο.»·

21) στην ενότητα Θ του προσαρτήματος 3, η παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Κατά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης, ο αιτών υποβάλλεται στη δοκιμασία δεξιοτήτων για το πτυχίο CPL(H) είτε με πολυκινητήριο είτε με μονοκινητήριο ελικόπτερο και στη δοκιμασία δεξιοτήτων για την ειδικότητα IR με ελικόπτερο με πιστοποίηση IFR.»·

22) η ενότητα Β του προσαρτήματος 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Ο κύκλος μαθημάτων για την ειδικότητα IR(H) αποτελείται από τουλάχιστον 55 ώρες χρόνου με όργανα υπό εκπαίδευση, από τις οποίες:

α) έως και 20 ώρες μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος με εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας I(H) ή (A). Οι 20 αυτές ώρες εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας I (H) ή (A) μπορούν να αντικατασταθούν από 20 ώρες χρόνου εκπαίδευσης για την ειδικότητα IR(H) σε αεροπλάνο εγκεκριμένο για τον συγκεκριμένο κύκλο μαθημάτων· ή

β) έως και 40 ώρες μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος σε συσκευή πτητικής εκπαίδευσης 2/3, εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας II/III ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης.

Η πτητική εκπαίδευση με όργανα περιλαμβάνει τουλάχιστον 10 ώρες σε ελικόπτερο με πιστοποίηση IFR.»·

β) η παράγραφος 8 απαλείφεται·

γ) η παράγραφος 9.1 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος «8.1.»·

δ) η παράγραφος 9.2 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος «8.2.»·

ε) η παράγραφος 9.3 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος «8.3.»·

στ) η παράγραφος 10 αριθμείται εκ νέου ως παράγραφος «9.» και το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) διαδικασίες και ελιγμοί για πτητική λειτουργία IFR υπό κανονικές, ασυνήθεις συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης που καλύπτουν τουλάχιστον:

— τη μετάβαση από πτήση εξ όψεως σε πτήση με όργανα κατά την απογείωση,

— τυποποιημένες ενόργανες αναχωρήσεις και αφίξεις,

— διαδικασίες εν πτήσει IFR,

— διαδικασίες αναμονής,

— ενόργανες προσεγγίσεις με βάση συγκεκριμένα ελάχιστα,

— διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης,

— προσγειώσεις από ενόργανες προσεγγίσεις, συμπεριλαμβανομένων των κυκλικών προσεγγίσεων·»·

23) στο προσάρτημα 8, η ενότητα Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Β. **Ελικόπτερα**

Χορηγείται αναγνώριση μόνο εάν οι κάτοχοι επανεπικυρώνουν ή ανανεώνουν δικαιώματα IR για ελικόπτερα ενός χειριστή, ανάλογα με την περίπτωση.

Όταν πραγματοποιείται δοκιμασία δεξιοτήτων ή περιοδικός έλεγχος ικανοτήτων, συμπεριλαμβανομένης ειδικότητας IR, και οι κάτοχοι διαθέτουν έγκυρη:	Η αναγνώριση ισχύει για το μέρος IR του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων για:
Ειδικότητα τύπου σε ελικόπτερα πολλών χειριστών (MPH)	Ελικόπτερο ενός χειριστή (SPH) του ίδιου τύπου, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή (*)
Ειδικότητα τύπου σε ελικόπτερα ενός χειριστή (SPH), σε πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών	Δικαιώματα για πτητικές λειτουργίες ενός χειριστή στον ίδιο τύπο (*)

(*) Εφόσον κατά τη διάρκεια των 12 προηγούμενων μηνών έχουν πραγματοποιηθεί τουλάχιστον τρεις αναχωρήσεις και προσεγγίσεις IFR, με άσκηση των δικαιωμάτων PBN, συμπεριλαμβανομένης μίας προσέγγισης RNP APCH [η οποία μπορεί να είναι προσέγγιση προς σημείο στον χώρο (PinS)], σε τύπο ελικοπτέρου SP σε πτητικές λειτουργίες SP.»·

24) το προσάρτημα 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η ενότητα Α τροποποιείται ως εξής:

1. η επικεφαλίδα πριν από την παράγραφο 13 και η παράγραφος 13 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ/ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΥΠΟΥ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΕ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΟΤΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ, ΓΙΑ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ MPL ΚΑΙ ΤΟ ΠΤΥΧΙΟ ATPL

13. Η δοκιμασία δεξιοτήτων για αεροσκάφος πολλών χειριστών ή αεροσκάφος ενός χειριστή όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών πραγματοποιείται σε περιβάλλον πολλών πληρωμάτων. Άλλος υποψήφιος ή άλλος χειριστής με ειδικότητα τύπου που διαθέτει τα προσόντα μπορεί να εκτελεί καθήκοντα δεύτερου χειριστή. Εάν χρησιμοποιείται ένα αεροσκάφος, ο δεύτερος χειριστής είναι ο εξεταστής ή ο εκπαιδευτής.»·

2. στην παράγραφο 15, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«15. Ο εξεταστής ελέγχει ειδικότερα τα εξής θέματα για τους υποψηφίους για πτυχίο ATPL ή ειδικότητα τύπου για αεροσκάφη πολλών χειριστών ή για πτητικές λειτουργίες πολλών χειριστών σε αεροσκάφος ενός χειριστή με επέκταση στα καθήκοντα κυβερνήτη, ανεξαρτήτως εάν ο υποψήφιος ενεργεί ως χειριστής που πετάει ή ως χειριστής παρακολούθησης:»·

β) η ενότητα Β τροποποιείται ως εξής:

1. η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στην περίπτωση σύνθετων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων πολλών χειριστών και ενός χειριστή, οι υποψήφιοι ολοκληρώνουν επιτυχώς όλες τις ενότητες της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε περισσότερα από πέντε αντικείμενα, επαναλαμβάνουν ολόκληρη τη δοκιμασία ή ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε πέντε ή λιγότερα αντικείμενα, επαναλαμβάνουν τα αντικείμενα στα οποία απέτυχαν. Αν οι υποψήφιοι αποτύχουν σε οποιοδήποτε αντικείμενο της εκ νέου δοκιμασίας ή του εκ νέου περιοδικού ελέγχου, συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων τα οποία ολοκλήρωσαν επιτυχώς σε προηγούμενη προσπάθεια, επαναλαμβάνουν ολόκληρο τον περιοδικό έλεγχο ή ολόκληρη τη δοκιμασία.»·

2. στην παράγραφο 6, στον πίνακα που ακολουθεί το στοιχείο ι), οι λέξεις «*Γενικές παρατηρήσεις:* Ειδικές απαιτήσεις για την επέκταση ειδικότητας σε τύπο για ενόργανες προσεγγίσεις σε αποφασιστικό σχετικό ύψος κάτω των 200 ποδιών (60 μέτρων), ήτοι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας CAT II/III.» πριν από την επικεφαλίδα «Ενότητα 6», η ακόλουθη ενότητα 6 και οι λέξεις «*ΣΗΜΕΙΩΣΗ:* Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας CAT II/III εκτελούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις περί πτητικών λειτουργιών.» μετά την ενότητα 6 απαλείφονται.

γ) στην ενότητα Γ, μετά την παράγραφο 12 προστίθενται η ακόλουθη επικεφαλίδα και η παράγραφος 13:

«ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ

13. Οι αιτούντες την έκδοση, επανεπικύρωση ή ανανέωση ειδικότητας τύπου σε ελικόπτερο ενός χειριστή:

α) εάν επιθυμούν να αποκτήσουν δικαιώματα για πτητική λειτουργία ενός χειριστή, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή·

β) εάν επιθυμούν να αποκτήσουν δικαιώματα για πτητική λειτουργία πολλών χειριστών, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων σε πτητική λειτουργία πολλών χειριστών·

γ) εάν επιθυμούν να αποκτήσουν δικαιώματα τόσο για δικαιώματα ενός χειριστή όσο και για δικαιώματα πολλών χειριστών, ολοκληρώνουν τη δοκιμασία δεξιοτήτων ή τον περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων σε πτητική λειτουργία πολλών χειριστών και, επιπλέον, τους ακόλουθους ελιγμούς και διαδικασίες σε πτητική λειτουργία ενός χειριστή:

1. στην περίπτωση μονοκινητήριων ελικοπτέρων: 2.1 Απογείωση και 2.6 και 2.6.1 Κάθοδος με αυτοπεριστροφή και προσγείωση με αυτοπεριστροφή·

2. στην περίπτωση πολυκινητήριων ελικοπτέρων: 2.1 Απογείωση και 2.4 και 2.4.1 Βλάβη κινητήρα αμέσως πριν και αμέσως μετά το σημείο απόφασης απογείωσης·

3. για δικαιώματα IR, επιπλέον του σημείου 1 ή 2, κατά περίπτωση, μία προσέγγιση της ενότητας 5, εκτός εάν πληρούνται τα κριτήρια του προσαρτήματος 8 του παρόντος παραρτήματος·

δ) για την άρση του περιορισμού πτητικής λειτουργίας πολλών χειριστών από ειδικότητα τύπου σε μη σύνθετο ελικόπτερο ενός χειριστή, ολοκληρώνουν περιοδικό έλεγχο ικανοτήτων που περιλαμβάνει τους ελιγμούς και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο γ) σημείο 1 ή στο στοιχείο γ) σημείο 2, κατά περίπτωση.»·

δ) η ενότητα Δ τροποποιείται ως εξής:

1. στην παράγραφο 6, τα στοιχεία α), β) και γ) απαλείφονται·

2. μετά την παράγραφο 6 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6α ως εξής:

«6α. Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα. Αν δεν ικανοποιείται αυτή η προϋπόθεση κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων, η ειδικότητα τύπου περιορίζεται μόνο σε συνθήκες VFR.»·

3. στον πίνακα που ακολουθεί την παράγραφο 8, η ενότητα 6 απαλείφεται και η ενότητα 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Προαιρετικός εξοπλισμός								
6	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού		P	→	→»			

ε) η ενότητα Ε τροποποιείται ως εξής:

1. στην παράγραφο 6, τα στοιχεία α), β) και γ) απαλείφονται.

2. μετά την παράγραφο 6 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:

«6α. Τα αντικείμενα που σημειώνονται με αστερίσκο (*) εκτελούνται με αναφορά μόνο σε όργανα. Αν δεν ικανοποιείται αυτή η προϋπόθεση κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας δεξιοτήτων ή του περιοδικού ελέγχου ικανοτήτων, η ειδικότητα τύπου περιορίζεται μόνο σε συνθήκες VFR.»·

3. στον πίνακα που ακολουθεί την παράγραφο 8, η ενότητα 6 απαλείφεται και η ενότητα 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Προαιρετικός εξοπλισμός								
6	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού		P	→»				