**RREGULLORE**

**MBI PROJEKTIMIN, PRANIMIN, NDËRTIMIN, MIRËMBAJTJEN DHE MBIKËQYRJEN E AVIONËVE QË NUK TRAJTOHEN SIPAS UDHËZIMIT TË MINISTRIT NR 3, DATË 07.02.2011**

**PJESA I**

**DISPOZITAT E PËRGJITHSHME**

**Neni 1**

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përcakton kushtet për projektimin, pranimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e avionëve që nuk i nwnshtrohen parashikimeve të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3, datë 07.02.2011, sipas Aneksit II të këtij Udhëzimi, këtej e tutje të quajtur “avionë të Aneksit II”.
2. Kjo rregullore nuk përcakton kushtet për avionët e Aneksit II, për të cilët Autoriteti i Aviacionit Civil është i përjashtuar nga detyrimi për të pranuar projektin dhe për të monitoruar vlefshmërinë ajrore të tyre.

**Neni 2**

Ndarja e avionëve të Aneksit II në bazë të kategorisë

1. Avionët e Aneksit II ndahen në kategoritë e mëposhtme:
2. Avionë historikë që plotësojnë kriteret e mëposhtme:
3. avionë jo-kompleks për të cilët:

* projekti fillestar është bërë para 1 Janarit 1955, dhe
* prodhimi është ndaluar para 1 Janarit 1975; ose

1. avionë që kanë një rëndësi të qartë historike, lidhur me:

* një pjesëmarrje në një ngjarje historike të rëndësishme, ose
* një hap të madh në zhvillimin e aviacionit, ose
* një rol të madh të luajtur në forcat e armatosura të Shtetit Shqiptar ose një vendi anëtar të ZPEA-së;

1. aeroplanë të projektuar ose modifikuar në mënyrë specifike për qëllime kërkimore, eksperimentale ose shkencore dhe që mund të prodhohen në numër shumë të kufizuar;
2. avionë të cilët janë ndërtuar nga një amator ose një shoqatë jo fitimprurëse e amatorëve, në të paktën 51% të tij, për qëllimet e tyre dhe pa ndonjë qëllim tregtar;
3. avionët që kanë qënë në shërbim të forcave ushtarake, përveç nëse avioni është i një lloji për të cilin është miratuar nga EASA një projekt standard;
4. aeroplanët, helikopterët dhe parashutat me motor që nuk kanë më shumë se dy vende dhe një masë maksimale ngritjeje (MTOM), siç është regjistruar nga AAC ose Shtetet Anëtare të ZPEA-së, jo më shumë se:
5. 300 kg për një aeroplan të tokës/helikopter, me një vend; ose
6. 450 kg për një aeroplan të tokës/helikopter, me dy vende; ose
7. 330 kg për një amfib ose një hidroplan/helikopter me një vend; ose
8. 495 kilogramë për një amfib, ose hidroplan/helikopter me dy vende, me kusht që, kur operon si një hidroplan/helikopter dhe si një aeroplan me ulje në tokë/helikopter, të bjerë nën kufijtë e MTOM, sipas rastit;
9. 472,5 kg për një avion me ulje në tokë, me dy vende të pajisura me një sistem të montuar për rikuperimin e plotë të parashutave;
10. 315 kg për një aeroplan me ulje në tokë me një vend të pajisur me një sistem të montuar për rikuperimin e plotë të parashutës;

dhe, për aeroplanët, që kanë shpejtësinë më të ulët kritike të fluturimit (stall speed) ose shpejtësinë minimale të fluturimit të qëndrueshëm në konfigurimin e uljes që nuk tejkalon 35 nyje, kalibruar me shpejtësinë e ajrit (CAS);

1. xhiroplanë me një dhe me dy vende me një masë maksimale të ngritjes jo më të madhe se 560 kg;
2. glajdera me një masë maksimale bosh, prej jo më shumë se 80 kg kur janë me një vend ose 100 kg kur janë me dy vende, përfshirë ato që nisen me këmbë;
3. riprodhime të avionëve që plotësojnë kriteret e (a) ose (d) më sipër, për të cilat projekti strukturor është i ngjashëm me avionin origjinal;
4. avionë pa pilot me një masë operimi jo më të madhe se 150 kg;
5. çdo avion tjetër që ka një masë maksimale bosh, përfshirë karburantin, prej jo më shumë se 70 kg.

**Neni 3**

Përkufizime

Termat e përdorura në këtë Udhëzim kanë kuptimin e mëposhtëm:

1. ***AAC***: nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar;
2. ***Avion i ndërtuar nga amatorë:*** një avion i bërë në masën të paktën prej 51% nga një amator ose një shoqatë amatore pa qëllim fitimi për përdorim të tyre vetiak dhe pa qëllim tregtar;
3. ***Avion i Aneksit II***: avionët, që referohen në Nenin 2 të këtij Udhëzimi, të cilët në përputhje me Aneksin II të Udhëzimit të Ministrit Nr. 3 datë 07.02.2011, nuk janë kompetencë e trajtimit sipas këtij udhëzimi apo udhëzimeve të tjera të nxjerrë në zbatim të tij;
4. ***Ish aeroplanë ushtarakë:*** avionë që kanë shërbyer për forcat ushtarake, përveç nëse është një lloj avioni për të cilin EASA ka miratuar projektin standard;
5. ***EASA:*** Agjenci e Bashkimit Evropian, e krijuar për zhvillimin e standardeve të përbashkëta të sigurisë në fluturim dhe për zbatimin e tyre në mënyrë të njëjtë në gjithë Evropën;
6. ***Avionët kërkimorë, eksperimentalë, shkencorë:*** avionët e projektuar ose përshtatur posaçërisht për qëllime kërkimore, eksperimentale ose shkencore, që mund të prodhohen në një numër shumë të kufizuar;
7. ***Glajdera deri në 80/100 kg:*** glajdera me një masë maksimale bosh, prej jo më shumë se 80 kg kur janë me një vend ose 100 kg kur janë me dy vende, përfshirë ato që nisen me këmbë;
8. ***Avionët ultra të lehtë (AUL):*** aeroplanët, helikopterët dhe parashutat me motor që nuk kanë më shumë se dy vende, me një masë maksimale ngritjeje (MTOM), siç është regjistruar nga AAC ose Shtetet Anëtare të ZPEA-së, jo më shumë se:
9. 300 kg për një aeroplan të tokës/helikopter, me një vend; ose
10. 450 kg për një aeroplan të tokës/helikopter, me dy vende; ose
11. 330 kg për një amfib ose një hidroplan/helikopter me një vend; ose
12. 495 kilogramë për një amfib, ose hidroplan/helikopter me dy vende, me kusht që, kur operon si një hidroplan/helikopter dhe si një aeroplan i tokës/helikopter, të bjerë nën kufijtë e MTOM, sipas rastit;
13. 472,5 kg për një avion toke, me dy vende të pajisura me një sistem të montuar për rikuperimin e plotë të parashutave;
14. 315 kg për një aeroplan toke me një vend të pajisur me një sistem të montuar për rikuperimin e plotë të parashutës;

dhe, për aeroplanët, që kanë shpejtësinë më të ulët të fluturimit (stall speed) ose shpejtësinë minimale të fluturimit të qëndrueshëm në konfigurimin e uljes që nuk tejkalon 35 nyje, kalibruar me shpejtësinë e ajrit (CAS);

1. ***Avionë historikë:*** avionë që plotësojnë kriteret e mëposhtme:
2. avionë jo-kompleks për të cilët:

* projekti fillestar është bërë para 1 janarit 1955, dhe
* prodhimi është ndaluar para 1 janarit 1975; ose

1. avionë që kanë një rëndësi të qartë historike, lidhur me:

* një pjesëmarrje në një ngjarje historike të rëndësishme, ose
* një hap të madh në zhvillimin e aviacionit, ose
* një rol të madh të luajtur në forcat e armatosura të Shtetit Shqiptar ose një vendi anëtar të ZPEA-së;

1. ***Riprodhim avioni:*** riprodhimi i avionit historik ose riprodhimi i ish avionit ushtarak, projekti i të cilit është i ngjashëm me projektin origjinal të avionit;
2. ***Menaxheri i Rindërtimit të Avionit:*** Specialist i Avionëve ose Kontrollues i Avionëve ose çdo person tjetër i cili, në bazë të kualifikimeve dhe përvojës së tij të pranueshme nga AAC, do të jetë përgjegjës për menaxhimin e procesit të ndërtimit dhe do të jetë përgjegjës për pajtueshmërinë me rregulloret dhe standardet dhe komunikimin me AAC-në;
3. ***Mjete ajrore pa pilot deri në 150 kg***: mjete ajrore pa pilot masa e operimit të cilëve nuk e kalon 150 kg;
4. ***Avion deri në 70 kg:*** një avion i cili ka një masë maksimale të zbrazët, përfshirë karburantin, prej jo më shumë se 70 kg, që nuk i përket asnjë prej kategorive të avionëve të përmendur në pikat (a) deri (i) të Nenit 2 më sipër;
5. ***Kontrollor i Avionëve:*** një person i kualifikuar me kualifikimet dhe përvojën e tij/saj të pranueshme nga AAC me qëllim të kryerjes së mbikëqyrjes së ndërtimit, riparimit dhe mirëmbajtjes së avionëve të Aneksit II;
6. ***Ekspert i avionëve***: një person i kualifikuar me kualifikimet dhe përvojën e tij/saj të pranueshme nga AAC me qëllim të kryerjes së mbikëqyrjes së projektimit ose përputhjes së avionit të Aneksit II me dispozitat e kësaj Rregulloreje;
7. ***Xhiroplanë deri në 560 kg***: xhiroplanë me një dhe dy vende me një masë ngritëse maksimale që nuk e kalon 560 kg;
8. ***Pjesë dhe pajisje:*** do të thotë çdo instrument, pajisje, mekanizëm, pjesë, aparat, program, aksesor ose shtojcë, duke përfshirë pajisjet komunikuese, që përdoren ose do të përdoren në operimin ose kontrollin e një avioni në fluturim, e cila është instaluar ose lidhur me avionin, si dhe pjesë e strukturës së avionëve, motorëve ose helikave ose pajisjeve të përdorura për manovrimin e avionëve nga toka;
9. ***Komponent:*** çdo motor, helikë, pjesë ose pajisje;
10. ***Mirëmbajtje:*** një nga kombinimet e mëposhtme: riparim i përgjithshëm, riparim, inspektim, zëvendësim, modifikim ose riparim i një defekti të avionit ose komponenti të avionit, me përjashtim të inspektimit para fluturimit;

**Neni 4**

Detyrimi për të njoftuar pasagjerët

Para hipjes në avionët e Aneksit II, komandanti i avionit është i detyruar të paralajmërojë udhëtarët dhe anëtarët e ekuipazhit se nuk është demonstruar që avioni është në përputhje me kërkesat e standardeve të vlefshmërisë ajrore, si dhe për t'i njohur me procedurat emergjente, veçanërisht me procedurat që devijojnë nga ato normale.

**Neni 5**

Kufizimet

AAC do të vendosë në Lejen e Fluturimit të avionëve të Aneksit II, kufizimet e kërkuara për të siguruar një nivel të përshtatshëm të sigurisë në fluturim.

**PJESA II**

**AVIONËT HISTORIKË**

**Kapitulli 1**

**Dispozitat e përgjithshme**

**Neni 6**

Zbatimi

Kjo Pjesë përshkruan pranimin, rindërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionëve historikë.

**Kapitulli 2   
Rindërtimi i një avioni historik**

**Neni 7**

Miratimi i rindërtimit

1. Para fillimit të rindërtimit të një avioni të veçantë historik, menaxheri i rindërtimit është i detyruar të marrë më përpara nga AAC, miratimin për rindërtimin e avionit historik.
2. Menaxheri i rindërtimit të avionit historik do të paraqesë tek AAC një deklaratë të nënshkruar, sipas së cilëstregohet se ai njeh rregulloret e zbatueshme për procesin e rindërtimit dhe se do të sigurojë zbatimin e tyre në procesin e rindërtimit.

**Neni 8**

Programi i rindërtimit

Miratimi për rindërtimin e një avioni historik lëshohet mbi bazën e Programit të Rindërtimit të Avionit Historik, i cili duhet të përfshijë:

* 1. prezantimin e avionit:

1. projektin e avionit në tre dimensione,
2. të dhënat bazë të avionit (prodhuesin, tipin, modelin, numrine serisë, qëllimin, vitin e projektimit, vitin e ndërtimit të ekzemplarit që do të rinovohet, afatin e përdorimit, përfundimin e përdorimit normal, çertifikatat dhe tabelat me të dhënat që i shoqërojnë ato, në rast se ai është i çertifikuar),
3. përshkrimin e avionit, strukturën, grupet dhe pajisjet e forcës shtytëse,
4. të dhënat e përafërta të performancës,
5. të dhënat për masën maksimale të lejuar të ngritjes;
   1. një përshkrim të defekteve të mëparshme, keqfunksionimeve dhe mospërputhjeve me projektin origjinal dhe rregulloret;
   2. informacion mbi vendin ku do të rinovohet avioni dhe procedurat e nevojshme teknologjike, ofiçinat, veglat e punës dhe pajisjet, si dhe periudhën e parashikuar të rinovimit;
   3. propozimin për specialistët ose organizatat për kryerjen e punimeve të veçanta rinovuese (p.sh. riparimi i strukturave prej druri, veshja me rrobë, saldimi, fabrikimi dhe riparimi i strukturave të aluminit, provat jo shkatërruese (NDT), riparimi i pajisjeve dhe instrumenteve të radios, rishikimi dhe riparimi i motorëve me piston, motorëve me turbinë dhe helikave);
   4. propozimin për menaxherin e rindërtimit;
   5. propozimin e ekspertëve të avionit të përfshirë në rindërtim, me pëlqimin e tyre me shkrim;
   6. propozimin e inspektorëve të avionit të përfshirë në rindërtim, me pëlqimin e tyre me shkrim;

**Neni 9**

Lëshimi i miratimit për rindërtimin e një avioni historik

1. Bazuar në kërkesën për lëshimin e miratimit për rikonstruksionin e një avioni historik, AAC do të vlerësojë mundësinë e rindërtimit sipas programit të përmendur në nenin 8 të këtij urdhri dhe, në rast të një vlerësimi të favorshëm për variantin e rindërtimit, lëshon një miratim për rindërtimin e avionit historik.
2. Në miratimin për rindërtimin e një avioni historik do të futen:
3. prodhuesi, tipi, modeli dhe numri i serisë së avionit,
4. emri dhe mbiemri i menaxherit të rindërtimit,
5. emri dhe mbiemri i ekspertëve të avionit të përfshirë në rindërtim,
6. emri dhe mbiemri i kontrollorëve të avionit të përfshirë në rindërtim,
7. periudha e vlefshmërisë së miratimit.
8. Miratimi për rindërtimin e një avioni historik do të lëshohet me afat vlefshmërie prej 5 vjetësh.

**Neni 10**

Regjistri i Rindërtimit

* 1. Menaxherit të rindërtimit i kërkohet të sigurojë që gjatë gjithë rindërtimit të avionit historik të mbahet regjistri i rindërtimit. Në regjistrin e rindërtimit do të regjistrohen:

1. Të dhënat nga rindërtimi i avionit historik,
2. Regjistrimet nga punimet individuale të kryera,
3. Vizatimet, përmasat, lloji i materialeve dhe të dhënat e pjesëve të prodhuara dhe komponentëve të avionit, rezultatet e provave të kryera dhe vrojtimet e rëndësishme,
4. Të dhënat për veglat e punës të përdorura, pajisjeve, pajisjeve matëse, etj.,
5. Rezultatet e provave funksionale të kryera për komandat, motorët dhe sistemet e tjera të avionit,
6. Vrojtimet e ekspertit të avionit dhe inspektorit të punimeve,
7. Të dhënat e tjera që menaxheri dhe inspektori i rindërtimit të avionit i konsiderojnë të duhura.
   1. Saktësia e të dhënave të futura në regjistrin e rindërtimit verifikohet nga menaxheri i rindërtimit.
   2. Pas përfundimit të rindërtimit, një kopje e regjistrit të rindërtimit do t'i dorëzohet AAC-së.

**Neni 11**

Përdorimi i pjesëve të ndërrimit

Gjatë rindërtimit të një avioni historik, me qëllim zëvendësimin e pjesëve të dëmtuara ose të humbura, mundet që në këtë avion të inkorporohen pjesë, dhe pajisje të çertifikuara të aeroplanëve, pavarësisht nëse ato janë të reja ose tashmë janë të përdorura dhe nëse ato kanë vërtetimin e lejimit të kërkuar në shërbim.

1. Përveç pjesëve të çertifikuara të avionëve, në avion mund të përshtaten për përdorim pjesë, komponentë dhe pajisje të avionit si dhe pajisje të tjera të pa çertifikuara.
2. Kur ndërtohet një avion, është e nevojshme që për komponentët që nuk janë pjesë të çertifikuara aeronautike, të provohet përshtatshmëra për përdorimin e parashikuar.
3. Nëse avioni në fjalë ka për qëllim të aplikojë për Çertifikate të Vlefshmërisë Ajrore, në përputhje me Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (këtej e tutje e quajtur Konventa e Çikagos), pjesët, komponentët dhe pajisjet e instaluara duhet të çertifikohen dhe të kenë një çertifikatë të lejimit në shërbim.
4. Duke anashkaluar paragrafin 4 të këtij neni, AAC mundet, në rast nevoje të dokumentojë, të pranojë instalimin e pjesëve, komponentëve dhe pajisjeve të tjera nëse vërtetohet se kjo nuk do të zvogëlojë sigurinë në fluturim të avionit.

**Neni 12**

Zgjatja e periudhës së miratimit për rindërtimin e një avioni historik

Kërkesa për zgjatjen e vlefshmërisë së lejes për rindërtimin e avionit historik i dërgohet AAC-së, shoqëruar me një shpjegim të kërkesës dhe një inspektim të regjistrit të rindërtimit të avionit.

**Kapitulli 3   
Pranimi i një avioni historik**

**Neni 13**

Pranimi i projektit

* 1. Një projekt avioni historik do të pranohet pa një procedurë validimi nëse avionët e këtij lloji janë ndërtuar në seri dhe përdoren për qëllime civile ose ushtarake.
  2. Për të lëshuar një çertifikatë të vlefshmërisë ajrore për një avion historik në përputhje me Konventën e Çikagos, projekti i atij avioni historik duhet të çertifikohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme të Konventës së Çikagos.
  3. Nëse avioni në fjalë është një nga prototipat e një modeli që nuk është zhvilluar më tej, është e nevojshme një dëshmi e provës së elementeve themelore të aftësisë për fluturim (performanca, forca, stabiliteti). Dëshmitë mund të merren me anë të provave dhe/ose llogaritjeve.

**Neni 14**

Pranimi i avionëve individualë

* 1. Me qëllim të lëshimit të lejeve të fluturimit për çdo avion, është e nevojshme të kryhen testet e forcës, pozicionit të qendrës së gravitetit dhe testet e fluturimit sipas programit të testimit të pranuar nga AAC. Programi i testimit të avionëve propozohet nga menaxheri i rindërtimit të avionëve me pëlqimin e ekspertit të avionit.
  2. Përjashtimisht, në vend të disa testeve të përmendura në nenin 1 të këtij paragrafi, AAC, si dëshmi e aftësisë për fluturim të avionit të veçantë, projekti i të cilit është pranuar, mund të pranojë regjistrin e rindërtimit të avionit me përshkrimin e pjesëve, materialet dhe procedurave të përdorura.
  3. Nëse një projekt historik avioni është çertifikuar në përputhje me Konventën e Çikagos, është e nevojshme të provohet se avioni është rinovuar në përputhje me atë projekt.

**Neni 15**

Komisioni për pranimin e një avioni historik

1. Komisioni për pranimin e një avioni historik përbëhet nga:
2. Menaxheri i rindërtimit të avionit në fjalë;
3. Një ekspert avioni i përfshirë në rindërtim;
4. Një kontrollor avioni i përfshirë në rindërtim;
5. Personi i cili do të kryejë provat në fluturim;
6. Një përfaqësues i AAC-së.
7. Komisioni i referuar në paragrafin 1 i këtij neni, pas rikonstruksionit, duhet të përcaktojë që avioni është restauruar sipas programit të rinovimit të miratuar, që punët janë kryer në përputhje me rregullat e profesionit dhe se gjatë testit të fluturimit, nuk ka tipare që do të bënin që avioni të ishte i rrezikshëm për testimin e fluturimit.

**Neni 16**

Leja e Testimit në Fluturim

* 1. Pas përfundimit të rindërtimit, një avion historik duhet të testohet në fluturim. Me kërkesën e pronarit dhe sipas propozimit të Komisionit për pranimin e një avioni historik, AAC do të lëshojë një leje për të testuar avionin në fluturim.
  2. Përveç kërkesës së referuar në paragrafin 1 të këtij neni, do të dorëzohet dokumentacioni i mëposhtëm:

1. Regjistri i rindërtimit të avionit;
2. Udhëzimet e mëparshme për përdorimin e avionit;
3. Pëlqimi me shkrim i personit i cili do të kryejë ekzaminimin e testit të fluturimit të avionit;
4. Pëlqimi me shkrim i operatorit të aerodromit nga i cili do të kryhet testimi i fluturimit;
5. Polica e detyrueshme e sigurimit në përputhje me një rregullore të veçantë;
6. Miratimi nga shërbimi kompetent i kontrollit të trafikut ajror, nëse është e nevojshme;
7. Periudha kalendarike gjatë së cilës do të kryhen testet e avionit;
8. Një raport mbi testet dhe provat e kryera;
9. Programi i testimit në fluturim.

**Neni 17**

Kontrolli i vlefshmërisë ajrore

1. Para lëshimit dhe zgjatjes së vlefshmërisë së lejes për fluturim/çertifikatës së vlefshmërisë ajrore, AAC do të kryejë një rishikim të vlefshmërisë ajrore të avionit.
2. Shqyrtimi i vlefshmërisë ajrore do të përfshijë një rishikim të dokumentacionit dhe të avionit dhe testimin në fluturim.
3. Nëse një avioni i kërkohet të lëshojë ose ripërtërijë Çertifikatën e Vlefshmërisë Ajrore në përputhje me Konventën e Çikagos, rishikimi i vlefshmërisë ajrore do të përfshijë kontrollin e konformitetit me një projekt të çertifikuar.
4. Pronari ose operatori i avionit duhet të sigurojë ekuipazhin e avionit të nevojshëm për kryerjen e testit të fluturimit të avionit.
5. Përfaqësuesi i AAC-së nuk ka nevojë të jetë në aeroplan gjatë kryerjes së testit të fluturimit.

**Neni 18**

Lëshimi i lejeve të fluturimit / çertifikatave të vlefshmërisë ajrore

* 1. Pronari ose operatori i avionit historik do t'i dorëzojë AAC-së një kërkesë për lëshimin e lejes për të fluturuar për një avion historik.
  2. AAC do të lëshojë një leje për të fluturuar për një avion historik, për një periudhë prej 12 muajsh.
  3. Leja për të fluturuar duhet të përfshijë fushën e mbulimit dhe kufizimet përkatëse.
  4. Nëse një projekt i një avioni historik është çertifikuar në përputhje me Konventën e Çikagos dhe avioni është rinovuar në përputhje me atë projekt, avionit do t'i lëshohet çertifikata e vlefshmërisë ajrore e përmendur në Aneksin III të kësaj Rregullore.

**Neni 19**

Zgjatja e vlefshmërisë së lejes për fluturim/çertifikatës së vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i avionit historik do t'i dorëzojë AAC-së një kërkesë për shtyrjen e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar të një avioni historik.
2. Gjatë zgjatjes së vlefshmërisë së lejes për të fluturuar, AAC do të kryejë kontrollin e vlefshmërisë ajrore të avionit.
3. Shtyrja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar do të lëshohet nga AAC për një periudhë prej 12 muajsh.

**Neni 20**

Shënimi i avionit

1. Në një avion historik, përveç emërtimeve të tjera të përshkruara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët duhet të jetë në mënyrë të përhershme një mbishkrim me shkronja të mëdha latine me lartësi të paktën 50 mm, me ngjyrë të ndezur që është në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit në të dy gjuhët shqip dhe anglisht:

**“AVION HISTORIK - HISTORIC AIRCRAFT”**

1. Paragrafi 1 i këtij neni nuk zbatohet për një avion historik për të cilin është lëshuar ose do të lëshohet një çertifikatë e vlefshmërisë ajrore në përputhje me Konventën e Çikagos.

**Kapitulli 4   
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore e një avioni historik**

**Neni 21**

Detyrimi për mbajtjen e vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i një avioni historik do të sigurojë që avioni mbahet në gjendje të vlefshmërisë ajrore për fluturim në përputhje me rregulloret dhe standardet në fuqi.
2. Mbajtja e vlefshmërisë ajrore e një avioni historik për të cilin është lëshuar një çertifikatë e vlefshmërisë ajrore në përputhje me Konventën e Çikagos do të bëhet në përputhje me kërkesat e Konventës së Çikagos, në masën praktike të mundshme në mënyrën e përshkruar në Pjesën M të Urdhrit të Ministrit Nr.110 datë 02.10.2012 “Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

**Neni 22**

Programi i Mirëmbajtjes

1. Avionët historikë duhet të mirëmbahen në bazë të një programi të mirëmbajtjes së miratuar nga AAC. Programi historik i mirëmbajtjes së avionëve duhet të përgatitet duke marrë parasysh përvojën dhe udhëzimet në dispozicion (manualet e prodhuesve të avionëve, manualet e zhvilluara nga operatori) nga koha e përdorimit ose testimi i avionit historik dhe nëse ato nuk janë në dispozicion, programi i mirëmbajtjes duhet të zhvillohet me mbikëqyrjen e një eksperti të avionëve.
2. Inspektimet e parashikuara në programin e mirëmbajtjes kërkojnë inspektime të rregullta në lidhje me fluturimin, numrin e fluturimeve dhe afatet kalendarike, si dhe inspektimin vjetor që normalisht kryhet përpara kontrollit të vlefshmërisë për fluturim.

Inspektimet e rregullta duhet të përfshijnë verifikimin e statusit të urdhrave të lëshuara të vlefshmërisë ajrore dhe buletineve të shërbimit që lidhen me avionin historik dhe pajisjet, si dhe pajisjet e inkorporuara në të.

1. Programi i mirëmbajtjes do të specifikojë përbërësit që kanë afatet e specifikuara të prodhuesit ose të AAC-së, datat e rinovimit ose testimit.
2. Programi i mirëmbajtjes do të miratohet njëkohësisht me procedurën për lëshimin e lejes për të fluturuar.

5. Programi i mirëmbajtjes, për një avion historik për të cilin është lëshuar ose do të lëshohet një çertifikatë e vlefshmërisë ajrore në përputhje me Konventën e Çikagos, duhet të hartohet në përputhje me kërkesat e Konventës së Çikagos, në masën praktike të mundshme në mënyrën e përshkruar në Pjesën M të Urdhrit të Ministrit Nr.110 datë 02.10.2012 “Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

**Neni 23**

Programi i mirëmbajtjes për tipin e avionit

Një program i mirëmbajtjes për një lloj avioni historik mund të miratohet nga AAC me një procedurë të veçantë dhe pastaj është i pranueshëm për të gjithë avionët historikë të këtij lloji, me kusht që modifikimet për një mostër të caktuar të mos jenë të tilla që të kërkojnë modifikimin e programit.

**Neni 24**

Rregulloret e vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i një avioni historik duhet të sigurojë zbatimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga autoritetet aeronautike të projektimit të avionit historik ose për pajisjet e tij të instaluara.
2. Direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund t'i referohen gjithashtu avionëve historikë ose pajisjeve të tyre të instaluara.

**Neni 25**

Buletinet e shërbimit

Pronari ose operatori i një avioni historik duhet të vlerësojë buletinet e shërbimit të lëshuar nga prodhuesi i avionit historik, ose për pajisjet e instaluara në të, që janë të detyrueshme.

**Kapitulli 5   
Mirëmbajtja dhe riparimi i një avioni historik**

**Neni 26**

Udhëzimet e mirëmbajtjes

Pronari ose operatori i një avioni historik duhet të sigurojë që mirëmbajtja dhe riparimet e avionit janë kryer në përputhje me udhëzimet e prodhuesit dhe udhëzimet e operatorit të avionit, ose ai duhet të propozojë udhëzime për mirëmbajtjen dhe riparimin e një avioni të ndërtuar duke përdorur teknologji ndërtimi përkatëse ose udhëzime që do të zhvillohen nga një ekspert i avionit dhe kontrollues i punës.

**Neni 27**

Organizatat dhe personeli i mirëmbajtjes

1. Puna e mirëmbajtjes së avionëve historikë mund të kryhet nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është i miratuar nga AAC.
2. Mirëmbajtja e një avioni historik mund të kryhet gjithashtu nga një organizatë që e ka rinovuar atë, brenda fushës së aktivitetit për të cilën ajo ka kompetencë profesionale, mjete dhe pajisje.
3. Detyrat specifike të mirëmbajtjes së një avioni historik (rinovimi i motorit ose helikës, kalibrimi i instrumenteve, testimi jo shkatërrues (NDT), etj.) mund të kryhen nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është i miratuar ose pranuar nga AAC.
4. Mirëmbajtja e një avioni historik të cilit i është lëshuar një çertifikatë e vlefshmërisë ajrore në pajtim me Konventën e Çikagos duhet të jetë në përputhje me kërkesat e Konventës së Çikagos, në masën maksimale praktikisht të mundshme të parashikuar në Pjesën-M dhe Pjesën-145 të Urdhrit të Ministrit Nr.110 datë 02.10.2012 “Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

**Kapitulli 6   
Ndryshimet në një avion historik**

**Neni 28**

Miratimi i modifikimit të avionit

1. Për miratimin e modifikimit të një avioni historik, operatori i avionit historik do të paraqesë një kërkesë në AAC. Kërkesa duhet të shoqërohet nga një propozim projekti, një program i punimeve, një propozim nga një specialist ose një organizatë e autorizuar që do të ndërmarrë modifikimin dhe, nëse është e nevojshme, një program testimi. Dokumentet e bashkangjitura duhet të vërtetohen ose të hartohen nga një organizatë e autorizuar ose një ekspert avioni.
2. Modifikimi i një avioni historik për të cilin është lëshuar çertifikata e vlefshmërisë ajrore në përputhje me Konventën e Çikagos dhe për të cilën një organizatë projektimi është mbajtës i një çertifikate tipi, do të pranohet pa vlerësim të mëtejshëm teknik nëse ai është projektuar ose pranuar nga ajo organizatë projekti.

**Neni 29**

Kryerja e një modifikimi të avionit

1. Modifikimi i një avioni historik do të regjistrohet në regjistrin teknik të avionit dhe të jetë i çertifikuar nga një organizatë e autorizuar ose eksperti i avionit dhe kontrolluesi i avionit.
2. Modifikimi i një avioni historik të cilit i është lëshuar çertifikata e vlefshmërisë ajrore në pajtim me Konventën e Çikagos do të jetë në përputhje me kërkesat e Konventës së Çikagos, në masën maksimale praktikisht të mundshme në mënyrën e përshkruar në Pjesën-M dhe Pjesën-145 të Urdhrit të Ministrit Nr. 110, datë 02.10.2012 “Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

**Neni 30**

Testimi sipas programit

Në rast nevoje për testimin e avionit historik pas modifikimit, pas përfundimit të shqyrtimit, raporti do të paraqitet në bazë të rezultatit të testit. Testi duhet të kryhet sipas programit të testimit që i bashkëngjitet kërkesës për miratimin e modifikimit.

**PJESA III   
AVIONËT KËRKIMORË, EKSPERIMENTALË DHE SHKENCORË**

**Kapitulli 1   
Dispozitat e përgjithshme**

**Neni 31**

Zbatimi

1. Kjo Pjesë përshkruan projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimet, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore , mirëmbajtjen dhe riparimin e avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë.

**Kapitulli 2   
Projektimi i avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë**

**Neni 32**

Projekti

1. Avionët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë mund të ndërtohen:
2. sipas projektit, vizatimeve dhe llogaritjeve të tyre, duke përdorur lëndën e parë, produktet gjysmë të gatshme, mekanizmat dhe pajisjet dhe pjesët e këmbimit të avionëve ekzistues;
3. duke ndryshuar avionin ekzistues sipas projektit, vizatimeve dhe llogaritjeve të tyre.
4. Nëse një avion ekzistues i çertifikuar përdoret për ndërtimin e një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor, ai nuk do të konsiderohet më se i përket një tipi të çertifikuar ekzistues.
5. Nëse kryhet çertifikimi i modifikimit të një avioni dhe më pas vërtetohet se avioni i korrespondon një projekti ekzistues të çertifikuar sipas tipit dhe një projekti modifikimi të çertifikuar, avioni do të konsiderohet se i përket tipit të çertifikuar dhe më pas nuk do të duhet të përputhet me dispozitat e kësaj Rregulloreje.

**Neni 33**

Komponentët

* 1. Gjatë ndërtimit të një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor, në atë avion mund të instalohen pjesë, mekanizma dhe pajisje të çertifikuara të avionit, pavarësisht nëse ato janë të reja apo tashmë të përdorura dhe nëse ato kanë një çertifikatë të lejimit në shërbim apo jo.
  2. Përveç komponentëve të çertifikuar, avionët mund të inkorporojnë gjithashtu komponentë, mekanizma dhe pajisje të paidentifikuara të avionit, nëse është e nevojshme, të përshtatura për t'u përdorur në atë avion.
  3. Gjatë projektimit dhe ndërtimit të një avioni, komponentët e tjerë përveç pjesëve të çertifikuara të aeroplanëve duhet të provohen të jenë të përshtatshme për përdorimin e parashikuar.

**Neni 34**

Kërkesat për vlefshmërinë ajrore

1. Avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor duhet të jetë mjaft i fortë, i qëndrueshëm dhe i menaxhueshëm në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të Shtojcës I të kësaj Rregulloreje, të përshtatshme për atë lloj avioni, në mënyrë që të mund të fluturojë i sigurtë, pa rrezikuar sigurinë e personave dhe pronës në ajër dhe në tokë.
2. Projekti, si dhe vizatimet dhe llogaritjet e zhvilluara, duhet të përgatiten ose të vërtetohen nga një organizatë ose eksperti i avionit i autorizuar. Nëse llogaritë individuale, analizat (p.sh. aplikacionet kompjuterike) dhe testet (p.sh. testimi i materialeve pa shkatërrim (NDT), testimi teknologjik dhe testimi i tubave) kryhen nga organizata ose persona të tjerë të autorizuar, ato duhet të vërtetojnë të dhënat e punës që ata kanë kryer.

**Kapitulli 3   
Ndërtimi i avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë**

**Neni 35**

Miratimi për ndërtimin e një avioni

Para fillimit të ndërtimit të avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë, menaxheri i ndërtimit është i detyruar të marrë një miratim nga AAC për ndërtimin e avionit.

**Neni 36**

Programi i ndërtimit të avionit

Miratimi për ndërtimin e një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor do të lëshohet në bazë të Programit të Ndërtimit të Avionëve, i cili duhet të përfshijë:

* 1. Prezantimin e avionit:

1. Vizatimin e avionit në tre dimensione,
2. Informacionin bazë të avionit, përshkrimin e qëllimit për të cilin do të ndërtohet avioni,
3. Përshkrimin e avionit: strukturat, sistemet dhe pajisjet e fuqisë,
4. Llogaritjet e përafërta të performancës,
5. Të dhënat mbi masën e lejuar maksimale të ngritjes dhe pozicionin e qëndrës së gravitetit,
6. Një përshkrim të shkurtër të teknologjisë së parashikuar të ndërtimit dhe një listë të materialeve, komponentëve dhe pajisjeve që do të përfshihen në avion;
   1. Të dhënat për menaxherin e ndërtimit të avionit;
   2. Informacion mbi vendin në të cilin do të ndërtohet avioni dhe mbi procedurat e nevojshme teknologjike, ofiçinat, veglat dhe pajisjet e punës, si dhe kohëzgjatjen e parashikuar të ndërtimit;
   3. Propozimin për ekspertët e avionit, me pëlqimin e tyre me shkrim;
   4. Propozimin për kontrollorët e avionit, me pëlqimin e tyre me shkrim.

**Neni 37**

Miratimi për ndërtimin e avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë

1. Bazuar në kërkesën për lëshimin e miratimit për ndërtimin e një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor, AAC do të vlerësojë mundësinë e ndërtimit sipas programit të referuar në nenin 36 të kësaj Rregulloreje dhe në rastin e një vlerësimi të favorshëm, do të nxjerrë një miratim për ndërtimin e tij.
2. Miratimi për ndërtimin e një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor do të përfshijë:
   1. prodhuesin, tipin, modelin dhe numrin e serisë së avionit;
   2. emrin dhe mbiemrin e menaxherit të ndërtimit;
   3. emrin dhe mbiemrin e ekspertëve të avionit të përfshirë në ndërtim;
   4. emrin dhe mbiemrin e kontrollorëve të avionit të përfshirë në ndërtim;
   5. periudhën e vlefshmërisë të këtij miratimi.
3. Miratimi për ndërtimin e një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor do të lëshohet me një periudhë vlefshmërie prej 2 vjetësh.

**Neni 38**

Regjistri i ndërtimit

1. Menaxheri i ndërtimit do të mbajë një regjistër të ndërtimit, gjatë ndërtimit të një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor. Në regjistrin e ndërtimit të avionit do të futen:
2. të dhënat nga programi i ndërtimit të avionit;
3. vizatimet, përmasat, llojet e materialeve dhe data e prodhimit të pjesëve dhe komponentëve të avionit, rezultatet e testeve të kryera dhe vëzhgime të rëndësishme;
4. të dhënat mbi veglat e punës, mjetet matëse, etj.;
5. vëzhgimet nga ekspertët e avionit dhe kontrolluesit e avionit;
6. skicat dhe procedurat për vizatimin dhe përmasat e komponentëve kryesorë të prodhuar;
7. rezultatet e testeve funksionale të kryera të komandave, motorëve dhe sistemeve të tjera në avion;
8. të dhënat e tjera që ndërtuesi, eksperti i ndërtimit të avionit dhe kontrolluesi i ndërtimit i konsiderojnë të rëndësishme.
9. Saktësia e të dhënave të futura në regjistrin e ndërtimit verifikohet nga një ekspert avioni dhe një kontrollues avioni.
10. Pas përfundimit të ndërtimit, një kopje e regjistrit të ndërtimit do t'i dorëzohet AAC-së.

**Neni 39**

Zgjatja e periudhës së vlefshmërisë së miratimit të ndërtimit

Kërkesa për zgjatjen e periudhës së vlefshmërisë së miratimit të ndërtimit do t'i dorëzohet AAC-së, e shoqëruar me një shpjegim dhe regjistrin e ndërtimit të avionit.

**Kapitulli 4   
Pranimi i avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë**

Neni 40

Pranimi i avionit

* 1. Me qëllim të lëshimit të lejes për të fluturuar për një avion kërkimor, eksperimental dhe shkencor, duhet të kryhen testet e forcës, gravitacionit dhe testimit në tokë. Testet duhet të tregojnë përputhshmërinë e avionit me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore.
  2. Duke anashkaluar paragrafin 1 të këtij neni, në rastin e dokumentacionit të hollësishëm të projektimit të avionëve dhe kontrolleve të imta të llogaritjeve të kryera, AAC mund të pranojë llogaritjet dhe analizat si dëshmi të përputhshmërisë së vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues me çdo kërkesë për vlefshmërinë ajrore.
  3. Programi i testimit duhet të përgatitet ose çertifikohet nga një organizatë e autorizuar ose ekspert i avionit dhe menaxheri i ndërtimit të avionit do t’a paraqesë atë tek AAC për pranim.

**Neni 41**

Lëshimi i lejes për të fluturuar

* 1. Kërkesa për lëshimin e lejes për të fluturuar për aeroplanët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë do t'i dorëzohet AAC-së nga pronari ose operatori i mjeteve kërkimore, eksperimentale dhe shkencore.
  2. AAC do të lëshojë një leje për të fluturuar për avionin shkencor, eksperimental dhe shkencor për një periudhë prej një viti.
  3. Leja për të fluturuar do të përfshijë fushën e mbulimit dhe kufizimet përkatëse.

Neni 42

Shënimi i avionit

1. Përveç shenjave të tjera të përcaktuara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët e tij, duhet të jetë shkruar në mënyrë të përhershme një shënim me shkronja të mëdha latine me një lartësi prej së paku 50 mm me ngjyra në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit të avionit kërkimor, eksperimental dhe shkencor, në dy gjuhë shqip dhe anglisht:

**»AVION STUDIMOR - RESEARCH AIRCRAFT«**

**»AVION EKSPERIMENTAL - EXPERIMENTAL AIRCRAFT« or**

**»AVION SHKENCOR - SCIENTIFIC AIRCRAFT«**

**Kapitulli 5   
Vlefshmëria ajrore**

**Neni 43**

Detyrimi për mbajtjen e vlefshmërisë ajrore

Pronari ose operatori i avionit kërkimor, eksperimental dhe shkencor duhet të sigurojë që avioni është mirëmbajtur në gjendje fluturimi në përputhje me rregulloret dhe standardet në fuqi.

**Neni 44**

Programi i mirëmbajtjes

1. Avionët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë duhet të mirëmbahen sipas Programit të Mirëmbajtjes së Avionëve të miratuar nga AAC.
2. Programi i mirëmbajtjes do të miratohet njëkohësisht me procedurën për lëshimin e lejes për të fluturuar.
3. Nëse avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor është ndërtuar duke modifikuar avionin e përfunduar, programi i mirëmbajtjes duhet të zhvillohet duke marrë parasysh përvojën dhe udhëzimet në dispozicion për avionin e përfunduar (p.sh. manualet e prodhuesve, manualet e zhvilluara gjatë shërbimit në forcat e armatosura, programin e mëparshëm të mirëmbajtjes) dhe nevojën e pritshme për mirëmbajtjen e pjesëve dhe pajisjeve të instaluara në të.
4. Nëse një avion kërkimor, eksperimental dhe shkencor është ndërtuar sipas projektit të vet, ose nëse nuk ka përvojë ose udhëzim të vlefshëm, programi i mirëmbajtjes duhet të zhvillohet sipas rregullave të profesionit me ndihmën e një organizate të autorizuar ose eksperti të avionit.
5. Kontrollet e rregullta të mirëmbajtjes do të planifikohen në programin e mirëmbajtjes në lidhje me fluturimin, numrin e fluturimeve dhe afatet kalendarike. Inspektimet e rregullta duhet të përfshijnë verifikimin e statusit të urdhrave të lëshuar të vlefshmërisë ajrore dhe buletineve të shërbimit që lidhen me avionët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë (nëse është ndërtuar me modifikimin e një avioni ekzistues) si dhe pajisjet dhe sistemet e instaluara aty.
6. Programi i mirëmbajtjes duhet të përfshijë komponentët dhe inspektimet e dhëna nga prodhuesi ose AAC për periudha të caktuara kohore, rinovimi ose testimi.

**Neni 45**

Rregulloret e vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i avionit kërkimor, eksperimental dhe shkencor do të sigurojë monitorimin dhe zbatimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga autoritetet aeronautike për projektimin e mekanizmave dhe pajisjeve të instaluara në një avion.
2. Nëse avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor është ndërtuar duke modifikuar një avion ekzistues, pronari ose operatori duhet të sigurojë monitorimin dhe vlerësimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore të lëshuara për atë tip dhe model nga autoritetet e aviacionit të vendit të projektimit.
3. Direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund t'i referohen gjithashtu avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë ose mekanizmave dhe pajisjeve të tyre të instaluara.
4. Direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund t'i referohen gjithashtu edhe mekanizmave dhe pajisjeve që nuk janë të çertifikuara dhe që janë përdorur në avionët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë.

**Kapitulli 6   
Mirëmbajtja e avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë**

Neni 46

Udhëzimet e mirëmbajtjes

1. Nëse avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor është ndërtuar sipas projektit, vizatimeve dhe llogaritjeve të tij, duke përdorur lëndët e para, produktet gjysmë të gatshme, mekanizmat ,pajisjet dhe pjesët e avionit ekzistues, pronari ose operatori i avionit duhet të paraqesë në AAC për pranim udhëzimet për mirëmbajtjen e atij avioni.
2. Nëse avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor është ndërtuar duke modifikuar një avion ekzistues, pronari ose operatori i avionit duhet të sigurojë që operimet e mirëmbajtjes dhe riparimit të avionit janë kryer sipas udhëzimeve të prodhuesit të avionëve. Duke vepruar kështu, i kushtohet vëmendje ndryshimeve në avion, mekanizmave dhe pajisjeve të instaluara dhe ndikimin e tyre në detyrat e mirëmbajtjes.

**Neni 47**

Organizatat dhe personeli i mirëmbajtjes

1. Mirëmbajtja e avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë mund të kryhet nga organizata që e ka ndërtuar atë, brenda fushës së aktivitetit të punimeve për të cilat ajo ka kompetencë profesionale, mjete dhe pajisje.
2. Detyrat specifike të mirëmbajtjes së një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor (restaurimi i motorit ose helikës, kalibrimi i instrumenteve, provat jo-shkatërruese (NDT), etj.) mund të kryhen nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është miratuar ose pranuar nga AAC.
3. Në rast të nevojës për mirëmbajtjen e rregullt të një avioni kërkimor, eksperimental dhe shkencor nga një organizatë ose një person fizik që nuk e ka ndërtuar atë, fusha e aktivitetit të asaj organizate mirëmbajtjeje i nënshtrohet miratimit nëpërmjet miratimit të programit të mirëmbajtjes.

**Kapitulli 7   
Ndryshimet e avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë**

**Neni 48**

Miratimi i modifikimit të avionëve kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë

1. Operatori do të paraqesë një kërkesë në AAC për miratimin e një modifikimi të avionit kërkimor, eksperimental dhe shkencor.
2. Kërkesa duhet të shoqërohet nga një propozim projekti, një program i punëve që do të kryhen, një propozim nga një specialist ose organizatë që do të bëjë modifikimin dhe, nëse është e nevojshme, një program kontrolli.
3. Dokumentet shoqëruese duhet të jenë përgatitur ose vërtetuar nga një organizatë ose ekspert avioni.

**Neni 49**

Bërja e ndryshimeve në avion

Ndryshimet në një avion kërkimor, eksperimental dhe shkencor duhet të regjistrohen në regjistrin teknik të avionit dhe të çertifikohen nga një ekspert avioni dhe një kontrollues avioni.

**Neni 50**

Testimi sipas programit

Pas kryerjes së ndryshimit, kryhet testimi, dhe pas përfundimit të kontrollit, përgatitet raporti në bazë të rezultatit të kontrollit. Testi duhet të kryhet sipas programit të kontrollit të bashkëngjitur në kërkesën për miratimin e ndryshimit.

**PJESA IV   
AVIONËT E NDËRTUAR NGA AMATORËT**

**Kapitulli 1   
Dispozitat e përgjithshme**

**Neni 51**

Zbatimi

Kjo Pjesë përshkruan projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimet, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ,mirëmbajtjen dhe riparimin e avionëve amatorë.

**Neni 52**

Ndërtuesi

1. Ndërtuesi amator i një avioni mund të jetë një person fizik ose shoqatë jo fitimprurëse amatore (këtej e tutje: ndërtuesi).
2. Nëse ndërtuesi është një shoqatë jo fitimprurëse amatore, ai duhet të përfaqësohet nga një përfaqësues i autorizuar në lidhje me AAC, i cili duhet të jetë i pranueshëm nga AAC.

**Kapitulli 2   
Projektimi i avionëve amatorë**

**Neni 53**

Projekti

1. Një amator mund të ndërtojë të gjitha llojet e avionëve me masë maksimale të ngritjes më të vogël se 2730 kg që mund të marrë deri në 5 (pesë) persona përveç pilotit.
2. Një amator nuk mund të prodhojë motor dhe pajisje avioni.
3. Pavarësisht paragrafit 2 të këtij neni, AAC mund të autorizojë prodhimin, modifikimin dhe përshtatjen e motorëve dhe pajisjeve jo-avioni për përdorim në një avion në raste të veçanta dhe sipas një procedure të përcaktuar posaçërisht për secilin rast individual.

**Neni 54**

Kërkesat për vlefshmërinë ajrore

1. Avioni i ndërtuar nga amatorë duhet të jetë mjaft i fortë, i qëndrueshëm dhe i menaxhueshëm në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të Aneksit I të kësaj Rregulloreje për atë lloj avioni, në mënyrë që të mund të fluturojë i sigurtë pa rrezikuar sigurinë e personave dhe pronës në ajër dhe në tokë.
2. Gjatë ndërtimit amator të avionit, një pjesë, mekanizëm dhe pajisje e çertifikuar mund të inkorporohet në atë avion, qoftë e re apo e përdorur, dhe të ketë një çertifikatë lejimi në përdorim.
3. Përveç pjesëve, mekanizmave dhe pajisjeve të çertifikuara, në avion mund të instalohen dhe pajisje të tjera, sipas rastit, të përshtatura për t'u përdorur në avion.

**Neni 55**

Projekti paraprak i avionëve të ndërtuar nga amatorë

1. Përpara paraqitjes së kërkesës për lëshimin e lejes për ndërtim të përmendur në nenin 60 të kësaj Rregulloreje, duhet të bëhet një projekt paraprak për ndërtimin amator të një avioni.
2. Projekti paraprak për ndërtimin amator të avionëve duhet të përfshijë:
3. vizatimin e avionit në tre dimensione,
4. informacionin bazë për avionin,
5. një përshkrim të avionit, strukturën e sistemeve dhe pajisjeve të fuqisë,
6. llogaritjet e përafërta të performancës
7. të dhënat mbi masën maksimale të lejuar në ngritje dhe pozicionimin e qëndrës së gravitetit,
8. një përshkrim të shkurtër të teknologjisë së parashikuar të ndërtimit dhe një listë të materialeve, komponentëve dhe pajisjeve që do të përfshihen në avion.

**Kapitulli 3   
Ndërtimi amator i avionëve**

**Neni 56**

Mënyrat e ndërtimit amator

1. Avioni amator mund të ndërtohet:
   1. sipas vizatimeve dhe llogaritjeve të tyre, duke përdorur lëndët e para, produktet gjysmë të gatshme ,mekanizmat dhe pajisjet e gatshme;
   2. sipas vizatimeve tashmë të kontrolluara, duke përdorur lëndë të parë dhe produkte gjysmë të gatshme;
   3. duke u montuar nga grupi i pjesëve sipas udhëzimeve, me kusht që proporcioni i punës amatore në ndërtim e sipër të jetë së paku 51%.

**Neni 57**

Mbikëqyrja e ndërtimit

1. Ndërtuesi amator ndërton një avion nën mbikëqyrjen e një eksperti të avionëve dhe një kontrolluesi të avionëve.
2. Nëse ndërtuesi është gjithashtu i pranueshëm si një ekspert avioni ose një kontrollues avioni, AAC mund të pranojë që konstruktori gjithashtu të kryejë detyrat e një eksperti ose kontrolluesi të avionit.
3. Ndërtuesi nuk mund të kryejë detyrat e ekspertit të avionit dhe detyrat e kontrolluesit të avionit për të njëjtin avion në ndërtim.
4. Në raste të caktuara të ndërtimit sipas projektit të verifikuar, një person mund të kryejë edhe detyrat e ekspertit të avionit dhe kontrolluesit të avionit, nëse është e pranueshme për AAC-në.

**Neni 58**

Detyra e ekspertit të avionit

1. Eksperti i avionëve në mbikëqyrjen e ndërtimit të një avioni të ndërtuar nga amatorët kryen detyrat e mëposhtme:
2. shqyrton dhe verifikon dokumentacionin teknik për ndërtimin amator të avionëve;
3. gjatë ndërtimit amator të avionit, monitoron mënyrën në të cilën zbatohet dokumentacioni teknik për atë avion;
4. paralajmëron gabimet që ka vëzhguar gjatë ekzaminimit të dokumentacionit teknik;
5. informon mbikëqyrësin e ndërtimit për të gjitha mospërputhjet e vërejtura gjatë ndërtimit amator të një avioni të caktuar;
6. ofron ndihmë eksperte në zhvillimin e programit të testimit të avionëve amatorë, merr pjesë në atë ekzaminim dhe nënshkruan një raport me shkrim mbi testin e kryer;
7. bën një propozim me shkrim për lëshimin e lejes për të fluturuar dhe propozon kufizimet në përdorim të cilat futen në këtë leje;
8. ofron ndihmë eksperte në zhvillimin e manualeve të fluturimit dhe udhëzimeve për mirëmbajtjen e avionëve;
9. dorëzon një raport me shkrim në AAC për vëzhgimet gjatë përdorimit të një avioni amator, si dhe një propozim për ndryshimin e kufizimeve në përdorimin e tij.

**Neni 59**

Detyrat e kontrolluesit të avionëve

Kontrolluesi i avionëve kryen detyrat e mëposhtme gjatë mbikëqyrjes së ndërtimit të një avioni të ndërtuar nga amatorët:

1. mbikëqyr ndërtimin e avionëve amatorë në drejtim të përdorimit të duhur të materialeve dhe aplikimit të duhur të procedurave teknologjike;
2. jep udhëzime për ndërtuesin gjatë ndërtimit;
3. bën propozim me shkrim për lëshimin e lejeve për të fluturuar për një avion amator;
4. ofron ndihmë eksperte gjatë hartimit të udhëzimeve për mirëmbajtjen e avionit amator.

**Neni 60**

Leja për ndërtim amator

1. Para fillimit të ndërtimit, ndërtuesi duhet të marrë nga AAC lejen për ndërtimin amator të avionit. Me kërkesën për lëshimin e lejes për ndërtimin amator të avionit, ndërtuesi duhet të dorëzojë:

1. projektin paraprak të avionit të ndërtuar amator sipas nenit 55 të kësaj Rregulloreje;
2. informacionin rreth ndërtuesit;
3. informacionin për vendin ku do të ndërtohet avioni dhe ofiçinat, veglat e punës dhe pajisjet e nevojshme, si dhe kohën e parashikuar të ndërtimit;
4. propozimin për ekspertin e avionit, me pëlqimin e tij me shkrim;
5. propozimin për kontrollorin e ndërtimit, me pëlqimin e tij me shkrim;

2. Në bazë të kërkesës për lëshimin e lejes për ndërtimin amator të avionëve, AAC do të vlerësojë mundësinë e ndërtimit sipas projektit të përmendur në nenin 55 të kësaj Rregulloreje dhe në rastin e një vlerësimi të favorshëm, AAC lëshon leje për ndërtimin amator të avionit. Në lejen e ndërtimit amator të avionit do të përfshihet:

1. Emri dhe mbiemri i ndërtuesit;
2. Informacioni për tipin, kategorinë dhe qëllimin e avionit;
3. Emri dhe mbiemri i ekspertit të avionit;
4. Emri dhe mbiemri i kontrollorit të avionit;
5. Periudha e vlefshmërisë së kësaj lejeje.

**Neni 61**

Periudha e vlefshmërisë së lejes për ndërtimin amator

1. Leja për ndërtimin amator të avionit lëshohet me afat vlefshmërie prej 5 vjetësh.

2. Kërkesa për zgjatjen e afatit të vlefshmërisë së lejes për ndërtimin amator të avionit do të dorëzohet në AAC dhe do të ketë bashkëngjitur regjistrin e ndërtimit të avionit.

**Neni 62**

Regjistri i ndërtimit

1. Ndërtuesi do të mbajë një regjistër të ndërtimit, gjatë ndërtimit të një avioni. Në regjistrin e ndërtimit të avionit do të futen:

1. të dhënat nga leja e ndërtimit amator të avionit;
2. vizatimet, përmasat, llojet e materialeve dhe data e prodhimit të pjesëve dhe komponentëve të avionit, rezultatet e testeve të kryera dhe vëzhgime të rëndësishme;
3. të dhënat për veglat e punës, mjetet matëse, etj., të përdorura gjatë ndërtimit;
4. vëzhgimet e ekspertit të avionit për ndërtimin;
5. skicat dhe procedurat e prodhimit dhe përmasat e komponentëve kryesorë të prodhuar;
6. rezultatet e provave funksionale të kryera të komandave dhe sistemeve të tjera të avionit;
7. të dhënat e tjera që ndërtuesi, eksperti i ndërtimit të avionit dhe kontrolluesi i avionit i konsiderojnë të rëndësishme.
8. Saktësia e të dhënave në regjistrin e ndërtimit të avionit vërtetohet nga një ekspert avioni dhe një kontrollues avioni.
9. Pas përfundimit të ndërtimit, një kopje e regjistrit të ndërtimit do t'i dorëzohet AAC-së.

**Neni 63**

Detyrimi për të mbikëqyrur

1. Ndërtuesi është i detyruar që, gjatë ndërtimit amator të avionit dhe në fund para montimit të sistemeve, të kontrollojë përputhshmërinë e projektit, materialet dhe teknologjinë e përdorur, tolerancën dhe cilësinë e prodhimit, për të informuar ekspertin dhe kontrollorët e avionit dhe t’u mundësojë atyre të kontrollojnë këto sisteme.

2. Eksperti i avionit dhe kontrolluesi i avionit do të verifikojnë kontrollin e kryer në paragrafin 1 të këtij neni në regjistrin e ndërtimit të avionit.

**Kapitulli 4   
Pranimi i avionit amator**

**Neni 64**

Pranimi i dokumentacionit teknik

1. Nëse një avion amator është ndërtuar sipas vizatimeve dhe llogaritjeve të veta pas lëshimit të lejes për ndërtimin amator të avionit, ndërtuesi duhet të dorëzojë për pranim tek AAC dokumentacionin e mëposhtëm teknik të avionit të çertifikuar nga eksperti i avionit:

* 1. llogaritjen e masës së të gjitha pjesëve të avionit, ngarkesave në avion, karburantit dhe lubrifikuesit dhe peshës së pilotit, si dhe llogaritjen e pozicionit të gravitetit dhe masës maksimale të avionit gjatë fluturimit;
  2. llogaritjen aerodinamike të avionit dhe vlerësimin e stabilitetit;
  3. vizatimin e avionit në tre dimensione, vizatimet e nyjeve kryesore dhe veçanërisht nyjeve komplekse, si dhe vizatimet e detajeve sipas të cilave mund të dimensionohen dhe ndërtohen pjesë të avionit;
  4. llogaritjen e fortësisë së elementëve kryesor mbajtës të avionit, si dhe rezultatet e testeve të shtangësisë së avionit, nëse këto elemente janë të pazakonta në lidhje me ndërtimin e tyre;
  5. inventarizimin e materialeve riprodhuese, mallrave gjysmë të gatshme dhe produkteve të gatshme nga të cilat do të ndërtohet avioni;
  6. inventarin e veglave të punës të nevojshme për ndërtim (për shembull: montimi i krahëve dhe trupit të avionit, etj.);
  7. një përshkrim të teknologjive kryesore të ndërtimit.

2. Nëse dokumentacioni teknik për ndërtimin e avionit sipas vizatimeve dhe llogaritjeve të tij nuk i plotëson kërkesat e paragrafit 1 të këtij neni, do të kërkohen prova shtesë për të zëvendësuar dokumentacionin jo të plotë.

3. Nëse ndërtuesi amator ndërton një avion sipas vizatimeve të kontrolluara ose të montuara nga pjesët sipas udhëzimeve të prodhuesit, dokumentacioni teknik duhet të përmbajë të dhënat e përmendura në paragrafin 2 pika (c), (e), (f) dhe (g) të këtij neni, si dhe informacionin e fillestar për projektuesin e avionit dhe ndërtimit të avionit në përputhje me këtë dokumentacion.

**Neni 65**

Komisioni për pranimin e avionit

1. Komisioni për pranimin e një avioni amator civil do të përbëhet nga:

1. ndërtuesi;
2. një ekspert avioni i përfshirë në mbikëqyrjen e ndërtimit;
3. kontrollori i avionit i përfshirë në mbikëqyrjen e ndërtimit;
4. personi i cili do të kryejë ekzaminimin e avionit në fluturim;
5. një përfaqësues i AAC-së.

2. Komisioni sipas paragrafit 1 të këtij neni, pas përfundimit të ndërtimit, përcakton nëse avioni është ndërtuar sipas dokumentacionit teknik të pranuar, që punimet janë kryer në përputhje me rregullat e profesionit dhe se shqyrtimi i karakteristikave që do ta bënin avionin të rrezikshëm për inspektimin e fluturimit është kryer.

**Neni 66**

Leja e Testimit në Fluturim

1. Pas përfundimit të ndërtimit, një avion i ndërtuar nga amatorët duhet të testohet në fluturim. Me kërkesë të ndërtuesit dhe sipas propozimit të komisionit për pranimin e avionit sipas nenit 65 të kësaj Rregulloreje, AAC do të lëshojë një leje për të testuar avionin në fluturim.

2. Përveç kërkesës sipas paragrafit 1 të këtij neni, do të dorëzohet dokumentacioni i mëposhtëm:

1. Regjistri i ndërtimit të avionit;
2. Projekti me udhëzimet për përdorimin e avionit;
3. Pëlqimi me shkrim i personit i cili do të kryejë testin në fluturim;
4. Pëlqimi me shkrim i operatorit të aerodromit nga i cili do të kryhet inspektimi në fluturim;
5. Polica e sigurimit të detyrueshëm;
6. Miratimi nga shërbimi kompetent i kontrollit të trafikut ajror, nëse është e nevojshme;
7. Periudha kalendarike gjatë së cilës do të kryhet testimi i avionit;
8. Një raport mbi testet dhe provat e kryera;
9. Programi i testimit në fluturim.

**Neni 67**

Personi për testimin në fluturim

Ekzaminimet gjatë fluturimit të avionëve të ndërtuar në mënyrë amatore mund të kryhen nga një person i cili mban një licencë të vlefshme piloti të përshtatshme për tipin e avionit, të paktën 100 orë fluturim të pavarur dhe pranimin e tij nga AAC për kryerjen e testeve në fluturim.

**Neni 68**

Testimi në fluturim

1. Testimi në fluturim i aeroplanit amator duhet të përfshijë të paktën:

1. për aeroplanët ose glajderat e ndërtuar në mënyrë amatore:
2. 20 orë kohë fluturimi dhe 60 ulje;
3. ngjitje në lartësinë maksimale të fluturimit;
4. fluturimin që korrespondon me autonominë maksimale të fluturimit të shkurtuar për 20 minuta;
5. fluturimet me shpejtësi më të larta për konfigurime të caktuara të avionit (pozicionimi i kontrollit të fluturimit);
6. fluturimet në kushtet e pozicioneve kufitare të qëndrës së gravitetit të avionit;
7. fluturime në këndin maksimal të ngjitjes;
8. për një glajder pa motor ose me një motor ndihmës, të ndërtuar në mënyrë amatore:
9. 10 orë kohë fluturimi dhe 30 ulje;
10. kryerjen e kthesave majtas dhe djathtas;
11. ngritjen dhe ngjitjen në hapësirën ajrore;
12. ngritjen dhe ngjitjen në mënyra të tjera të parashikuara në udhëzimin për përdorimin e një avioni amator;
13. fluturimet me shpejtësitë më të larta për konfigurime të caktuara të avionit;
14. fluturimet në këndin maksimal të ngjitjes;
15. për një helikopter të ndërtuar në mënyrë amatore:
16. 20 orë kohë fluturimi dhe 60 ulje;
17. ngjitje në lartësinë maksimale të fluturimit;
18. fluturimin që korrespondon me autonominë maksimale të fluturimit të shkurtuar për 20 minuta;
19. fluturimin me shpejtësi maksimale;
20. fluturimet në kushtet e pozicioneve kufitare të qëndrës së gravitetit të avionit;
21. Qëndrimin në ajër;
22. Për një Xhiroplan të ndërtuar në mënyrë amatore:
23. 20 orë kohë fluturimi dhe 60 ulje;
24. ngjitje në lartësinë maksimale të fluturimit;
25. fluturimin që korrespondon me autonominë maksimale të fluturimit të shkurtuar për 20 minuta;
26. fluturimin me shpejtësi maksimale
27. fluturimet në kushtet e pozicioneve kufitare të qëndrës së gravitetit të avionit;
28. Për një balonë të ndërtuar në mënyrë amatore:
29. 5 orë kohë fluturimi dhe 20 ulje;
30. ngjitje në lartësinë maksimale të planifikuar të fluturimit;
31. testimin e mekanizmit të rrotullimit ose të reduktimit të ngjitjes;
32. shpejtësinë maksimale të lejuar të ngjitjes dhe uljes;
33. fluturime të lidhura me masën maksimale të lejuar në ngritje, të rritur me faktorin e ngarkesës;

2. Nëse testet e kryera më parë në një avion të ndërtuar në mënyrë amatore për të njëjtin projekt, kohëzgjatja e testit të fluturimit dhe numri i fluturimeve mund të reduktohet në një të tretën e vlerës së përmendur në paragrafin 1 të këtij neni.

**Neni 69**

Kufizimet në testim

* 1. Gjatë ekzaminimit të një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore, manovrat e ashpra ose akrobatike nuk duhet të kryhen gjatë fluturimit, përveç nëse parashikohet në programin e testimit.
  2. Një fluturim i ndërtuar në mënyrë amatore duhet të kryhet në një zonë të pabanuar.

**Neni 70**

Prania e komisionit

Çdo ekzaminim individual i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore në tokë do të respektohet nga të paktën tre anëtarë të komisionit të përmendur në nenin 65 të kësaj Rregulloreje ose testimi duhet të regjistrohet në videoklip.

**Neni 71**

Dhënia e lejeve të fluturimit

* 1. Pas përfundimit të suksesshëm të testit të fluturimit, ndërtuesi duhet të paraqesë tek AAC një kërkesë për dhënien e lejes për të fluturuar.
  2. Kërkesa sipas paragrafit 1 të këtij neni do të depozitohet së bashku me:

1. lejen për të testuar avionin amator në fluturim;
2. raportin nga komisioni i përmendur në nenin 65 të kësaj Rregulloreje mbi rezultatet e ekzaminimit të avionit amator në fluturim, me një propozim për lëshimin e lejes për të fluturuar me kufizimet e propozuara për përdorimin e atij avioni;
3. policën e detyrueshme të sigurimit që tregon se ajo është e vlefshme për avionin për të cilin është lëshuar leja për të fluturuar.
   1. Leja për të fluturuar për një avion amator jepet nga AAC për 1 (një) vit.
   2. Leja për të fluturuar përfshin fushën e mbulimit prej saj dhe kufizimet e duhura

**Neni 72**

Kontrolli i vlefshmërisë ajrore

1. Kontrolli i vlefshmërisë ajrore do të përfshijë një shqyrtim të dokumentacionit dhe të avionit, si dhe kontrollit në fluturim të tij.
2. Pronari ose operatori i avionit duhet të sigurojë ekuipazhin e avionit të kërkuar për të kryer testin në fluturim.
3. Gjatë kryerjes së kontrollit në fluturim, përfaqësuesi i AAC-së nuk duhet të jetë në avion.

**Neni 73**

Shtyrja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar

* 1. Kërkesa për shtyrjen e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar për një avion amator do të dorëzohet tek AAC nga pronari ose operatori.
  2. Kur leja për të fluturuar është e vlefshme, AAC do të kryejë një rishikim të vlefshmërisë ajrore të avionit.
  3. Shtyrja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar do të lëshohet nga AAC për 1 (një) vit.

**Neni 74**

Shënimi i avionit

* 1. Në një avion të ndërtuar në mënyrë amatore, përveç emërtimeve të tjera të përshkruara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët e tij duhet të vendoset në mënyrë të përhershme një mbishkrim me shkronja të mëdha latine me një lartësi prej të paktën 50 mm me ngjyrë të ndezur që është në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit:

**“AVION I NDËRTUAR NË MËNYRË AMATORE - AMATEUR BUILT AIRCRAFT”**

* 1. Në pjesën e brendshme të avionit, që duket nga piloti dhe pasagjerët duhet të ketë një mbishkrim në shkronja të mëdha latine, me lartësi prej të paktën 10 mm, të bardhë në një sfond të kuq:

**“KY AVION NUK ËSHTË NË PËRPUTHSHMËRI ME KËRKESAT E STANDARDIT PËR SIGURINË E AVIONIT NË FLUTURIM”**

**“THIS AIRCRAFT DOES NOT COMPLY ËITH STANDARD REQUIREMENTS FOR AIRCRAFT SAFETY”**

**Kapitulli 5   
Vazhdueshmëria e Vlefshmërisë ajrore e avionëve amatorë**

**Neni 75**

Detyrimi për mbajtjen e vlefshmërisë ajrore

Pronari ose operatori i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore duhet të sigurojë që avioni mbahet në një gjendje fluturimi në përputhje me rregulloret dhe standardet e zbatueshme në fuqi.

**Neni 76**

Programi i mirëmbajtjes

1. Një avion i ndërtuar në mënyrë amatore duhet të mirëmbahet sipas programit të mirëmbajtjes së miratuar nga AAC.
2. Programi i mirëmbajtjes për një avion të ndërtuar në mënyrë amatore duhet të zhvillohet duke marrë parasysh përvojën dhe udhëzimet në dispozicion (manualin e operimit të avionit, manualin e prodhuesit të pjesëve të këmbimit) dhe nëse ato nuk janë të disponueshme, programi i mirëmbajtjes duhet të zhvillohet me ndihmën e një eksperti të avionit.
3. Kontrollet e rregullta të mirëmbajtjes do të caktohen në programin e mirëmbajtjes në lidhje me fluturimin, numrin e fluturimeve dhe periudhat kalendarike, si dhe inspektimin vjetor që normalisht kryhet para kontrollimit të vlefshmërisë ajrore. Inspektimet duhet të sigurojnë verifikimin e gjendjes të urdhrave të lëshuar të vlefshmërisë ajrore dhe buletineve të shërbimit që lidhen me avionin e ndërtuar në mënyrë amatore si dhe mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në të.
4. Programi i mirëmbajtjes duhet të përfshijë afatet kohore të përdorimit, rinovimit ose testeve te komponentëve të përcaktuara nga prodhuesi ose AAC.
5. Programi i mirëmbajtjes miratohet njëkohësisht me procedurën për lëshimin e lejes për të fluturuar.

**Neni 77**

Programi i mirëmbajtjes për llojin e avionit

Programi i mirëmbajtjes për një lloj avioni të ndërtuar në mënyrë amatore mund të miratohet në një procedurë të veçantë dhe pastaj është i pranueshëm për të gjithë avionët e këtij lloji të ndërtuar në mënyrë amatore, me kusht që modifikimet në kopjet individuale të mos jenë të tilla që të kërkojnë modifikimin e programit.

**Neni 78**

Direktivat e vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore duhet të sigurojë zbatimin e direktivave të zbatueshme të vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga autoritetet aeronautike, që kanë projektuar një avion të ndërtuar në mënyrë amatore ose për mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në të.

2. Direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund të zbatohen gjithashtu edhe për avionët e ndërtuar në mënyrë amatore ose për mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në të.

**Neni 79**

Buletinet e shërbimit

Pronari ose operatori i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore duhet të vlerësojë buletinet e shërbimit në dispozicion të hartuara nga prodhuesi i pjesëve të avionit të ndërtuar në mënyrë amatore ose prodhuesit e mekanizmave dhe pajisjeve të instaluara në një avion të ndërtuar në mënyrë amatore, të përcaktuara si të detyrueshme.

**Kapitulli 6   
Mirëmbajtja dhe riparimi i avionëve amatorë**

**Neni 80**

Udhëzimet e mirëmbajtjes

1. Pronari ose operatori i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore duhet të sigurojë që mirëmbajtja dhe riparimi i avionit kryhet sipas udhëzimeve të prodhuesit të një grupi të avionëve të ndërtuar në mënyrë amatore, udhëzimeve nga një projektues i avionit apo prodhuesi i mekanizmave dhe pajisjeve të instaluara në një avion amator.

2. Nëse udhëzimet e mësipërme nuk ekzistojnë, ndërtuesi do të propozojë udhëzime për mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit, të cilat verifikohen nga një ekspert avioni.

**Neni 81**

Personeli i mirëmbajtjes

1. Punimet e mirëmbajtjes së një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore, në pronësi ose në bashkëpronësi të një ndërtuesi, mund të kryhen nga ndërtuesi brenda fushës së aktivitetit për të cilën ai zotëron kompetencën profesionale, mjetet dhe pajisjet.

2. Punimet e mirëmbajtjes së një avioni amator mund të kryhen gjithashtu nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe miratohet nga AAC.

3. Punimet specifike të mirëmbajtjes së avionit amator (riparimi i motorit ose helikës, kalibrimi dhe riparimi i instrumenteve, testimi jo shkatërrues (NDT), etj.) mund të kryhen nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është i pranueshëm nga AAC.

4. Disa detyra më të thjeshta të mirëmbajtjes së një avioni amator mundet që, me miratimin e AAC, të kryhen nga një pilot-pronar/bashkëpronar i një avioni amator që nuk është ndërtuesi, nëse ai ka patentë piloti për atë avion dhe i ka demonstruar AAC-së aftësinë e tij për t'i kryer këto detyra.

5. Punimet e mirëmbajtjes, të cilat mund t’i kryejë piloti-pronar i një avioni të ndërtuar në mënyrë amatore, do të shënohen në mënyrë specifike në programin e mirëmbajtjes së avionit.

**Kapitulli 7   
Modifikimi i avionëve amatorë**

**Neni 82**

Miratimi i modifikimit të avionëve amatorë

Operatori paraqet një kërkesë tek AAC për miratimin e ndryshimit të avionit të ndërtuar në mënyrë amatore. Kërkesa duhet të shoqërohet me një propozim projekti, një program punimesh, një propozim të organizatës ose personit që do të bëjë ndryshimin dhe, nëse është e nevojshme, një program testimi. Dokumentet e bashkangjitura duhet të hartohen ose të vërtetohen nga një ekspert avioni.

**Neni 83**

Modifikimet e avionit

Modifikimet e avionëve amator duhet të regjistrohen në regjistrin teknik të avionit dhe duhet të verifikohen nga eksperti i avionit dhe kontrolluesi i avionit.

**Neni 84**

Testimi pas modifikimit

Në rastin e një testimi të avionit të ndërtuar në mënyrë amatore pas një modifikimi, pas përfundimit të testimit, duhet të dorëzohet një raport në AAC në bazë të rezultateve të testimit. Testi do të kryhet sipas programit të testimit të paraqitur me kërkesën për miratimin e modifikimit.

PJESA V  
AVIONËT ISH-USHTARAKË

**Kapitulli 1   
Dispozita të Përgjithshme**

**Neni 85**

Fusha e zbatimit

Kjo pjesë përshkruan pranimin, rinovimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore ,mirëmbajtjen dhe riparimin e avionëve ish-ushtarakë.

**Kapitulli 2   
Rindërtimi i avionëve ish-ushtarakë**

**Neni 86**

Miratimi i rindërtimit

Para fillimit të rindërtimit të avionëve ish-ushtarak, menaxheri i rindërtimit është i detyruar të marrë një miratim nga AAC për rindërtimin e avionit ish-ushtarak.

**Neni 87**

Deklarata e menaxherit të rindërtimit

Menaxheri i rindërtimit të avionit ish-ushtarak është i detyruar të paraqesë një deklaratë të nënshkruar në AAC se ai njeh rregullat e zbatueshme për procesin e rindërtimit dhe se do të sigurojë zbatimin e tyre në procesin e rindërtimit.

**Neni 88**

Programi i rindërtimit

Miratimi për rinovimin e një avioni ish-ushtarak lëshohet në bazë të programit të rindërtimit të avionit ish-ushtarak, i cili përfshin:

* + 1. Prezantimin e avionit:

1. Skicën e avionit në tre dimensione,
2. Të dhënat bazë të avionit (prodhuesi, tipi, modeli, qëllimi, viti i projektimit, viti i ndërtimit të mostrës që do të rindërtohet, periudha e përdorimit)
3. Përshkrimin e strukturave të avionit, grupeve të fuqisë dhe pajisjeve,
4. Të dhënat e përafërta të performancës,
5. Të dhënat mbi masën maksimale të lejuar të ngritjes,
   * 1. Përshkrimin paraprak të defekteve, mosfunksionimeve dhe mospërputhjeve me projektin ose rregulloret origjinale;
     2. Informacionin mbi vendin ku avioni do të rindërtohet dhe procedurat e nevojshme teknologjike, ofiçinat, veglat dhe pajisjet e punës, si dhe kohëzgjatjen e parashikuar të rinovimit;
     3. Propozimet nga specialistë ose organizata për kryerjen e punëve të veçanta rinovuese (p.sh. riparimi i strukturave të drurit, mbulesat e rrobës, saldimet, prodhimi dhe riparimi i strukturave të aluminit, provat jo shkatërruese (NDT), riparimi i pajisjeve dhe instrumenteve të radios, rishikimi dhe riparimi i motorëve me piston dhe helikave);
     4. Propozimin për menaxherin e rindërtimit;
     5. Propozimin për ekspertët e avionit të përfshirë në rindërtim, me pëlqimin e tyre me shkrim;
     6. Propozimin për kontrollorët e avionit të përfshirë në rindërtim, me pëlqimin e tyre me shkrim.

**Neni 89**

Lëshimi i autorizimit për rindërtimin e avionit ish-ushtarak

1. Në bazë të kërkesës për lëshimin e autorizimit për rinovimin e avionëve ish-ushtarakë, AAC do të vlerësojë mundësinë e rindërtimit sipas programit të referuar në nenin 88 të kësaj Rregulloreje dhe, në rastin e një vlerësimi pozitiv, lëshon një autorizim për rindërtimin e avionit ish-ushtarak.

2. Në autorizimin për rindërtimin e një avioni ish-ushtarak do të shënohet:

1. informacioni mbi llojin, kategorinë dhe qëllimin e avionit;
2. emri dhe mbiemri i menaxherit të rindërtimit;
3. emri dhe mbiemri i ekspertëve të avionit të përfshirë në rindërtim;
4. emri dhe mbiemri i kontrolluesit të avionit të përfshirë në rindërtim;
5. periudha e vlefshmërisë së autorizimit.

3. Një autorizim për rindërtimin e një avioni ish-ushtarak lëshohet me një periudhë vlefshmërie prej 5 (pesë) vjetësh.

**Neni 90**

Regjistri i rindërtimit

1. Menaxheri i rindërtimit do të sigurojë që gjatë restaurimit të avionit ish-ushtarak të mbahet një regjistër rindërtimi. Në regjistrin e rindërtimit do të regjistrohen:

1. të dhënat nga rindërtimi i avionit ish-ushtarak;
2. regjistrimet nga punimet individuale
3. skicat, përmasat, llojet e materialeve dhe data e prodhimit të pjesëve dhe komponentëve të avionit, rezultatet e testeve të kryera dhe vrojtimet e rëndësishme;
4. të dhënat për veglat e punës, mekanizmat matës, etj., të përdorura;
5. rezultatet e testeve funksionale të kryera të komandave dhe sistemeve të tjera në avion;
6. vëzhgimet e ekspertit dhe kontrollorit të avionit;
7. të dhënat e tjera që menaxheri i rindërtimit, eksperti dhe kontrolluesi i avionit i konsiderojnë të domosdoshme.

2. Menaxheri i rindërtimit vërteton saktësinë e të dhënave të regjistruara në regjistrin e rindërtimit.

3. Pas përfundimit të rindërtimit, një kopje e regjistrit të rindërtimit duhet t'i dorëzohet AAC-së.

**Neni 91**

Përdorimi i pjesëve të ndërrimit

1. Gjatë rindërtimit të një avioni ish-ushtarak me qëllim të zëvendësimit të pjesëve me defekt ose të dëmtuara, në avion mund të përfshihen pjesë, mekanizma dhe pajisje të çertifikuara, pavarësisht nëse ato janë të reja apo tashmë të përdorura dhe nëse ato kanë një çertifikatë të lejimit në shërbim ose jo.
2. Përveç pjesëve të çertifikuara, në avion mund të përshtaten për përdorim, pjesë, mekanizma, si dhe pajisje të tjera të pa çertifikuara.
3. Gjatë ndërtimit të avionit, është e nevojshme që, për komponentët të cilët nuk janë pjesë aeronautike të çertifikuara, të provohet përshtatshmëria e tyre për përdorimin e parashikuar të tyre.

**Neni 92**

Zgjatja e periudhës së miratimit të rindërtimit

Kërkesa për zgjatjen e periudhës së vlefshmërisë së miratimit për rindërtimin e një avioni ish-ushtarak do të dorëzohet në AAC nga menaxheri i rindërtimit të avionit, e shoqëruar me një shpjegim, si dhe me një inspektim të regjistrit të rindërtimit të avionit.

**Kapitulli 3   
Pranimi i një avioni ish-ushtarak**

**Neni 93**

Pranimi i projektit

* 1. Projekti i një avioni ish-ushtarak do të pranohet pa asnjë procedurë validimi, duke supozuar se avionët e atij lloji janë testuar në përdorim në forcat e armatosura.
  2. Prototipat dhe projektet e tjera të pa verifikuara të zhvilluara me qëllim të përdorimit për qëllime ushtarake, por që nuk janë në përdorim, sipas kësaj rregullore do të konsiderohen si avionë historikë ose kërkimorë, eksperimentalë ose shkencorë.

**Neni 94**

Pranimi i një avioni ish-ushtarak

1. Me qëllim të lëshimit të lejes për të fluturuar për një avion ish-ushtarak, kryhen testet e fortësisë, pozicionit të qendrës së gravitetit dhe testit të fluturimit në përputhje me programin e testeve të pranuara nga AAC. Programi i testimit të avionit ish-ushtarak propozohet nga menaxheri i rindërtimit të avionit me pëlqimin e ekspertit të avionit.
2. Përveç kësaj, në varësi të zotërimit të dokumentacionit të mjaftueshëm për përdorimin, mirëmbajtjen dhe rindërtimin e avionit, AAC, në vend të testit sipas paragrafit 1 të këtij neni, mund të pranojë regjistrimet e vlefshmërisë ajrore të avionit me një përshkrim të pjesëve, materialeve dhe procedurave të përdorura.

**Neni 95**

Komisioni për pranimin e avionit

1. Komisioni për pranimin e një avioni ish-ushtarak do të përbëhet nga:
2. menaxheri i rindërtimit të avionit në fjalë;
3. një ekspert avioni i përfshirë në rindërtimit;
4. kontrollori i avionit i përfshirë në rindërtim;
5. personi i cili do të kryejë ekzaminimin e avionit në fluturim;
6. një përfaqësues i AAC-së.
7. Komisioni sipas paragrafit 1 të këtij neni, pas rindërtimit, duhet të përcaktojë që avioni është rindërtuar sipas programit të miratuar të rindërtimit, që punët janë kryer në përputhje me rregullat e profesionit dhe që gjatë testit, asnjë tipar i avionit nuk do të ishte i rrezikshëm për testimin e fluturimit.

**Neni 96**

Leja e Testimit në Fluturim

* 1. Pas përfundimit të rindërtimit, avioni ish-ushtarak do të testohet në fluturim.
  2. Me kërkesë të pronarit dhe me propozimin e komisionit të pranimit të avionit, AAC do të lëshojë një leje për të inspektuar avionin në fluturim.
  3. Përveç kërkesës së përmendur në paragrafin 2 të këtij neni, do të dorëzohet dhe dokumentacioni i mëposhtëm:

1. Regjistri i rindërtimit të avionit;
2. udhëzimet e mëparshme për përdorimin e avionit;
3. pëlqimi me shkrim i personit, i cili do të kryejë testin në fluturim;
4. pëlqimi me shkrim i operatorit të aeroportit nga i cili do të inspektohet avioni gjatë fluturimit;
5. polica e detyrueshme e sigurimit;
6. miratimi nga shërbimi kompetent i kontrollit të trafikut ajror, nëse është e nevojshme;
7. periudha kalendarike gjatë së cilës do të kryhet testimi i avionit;
8. një raport mbi testet dhe provat e kryera;
9. programi i testimit në fluturim.

**Neni 97**

Kontrolli i vlefshmërisë ajrore

1. Para lëshimit dhe zgjatjes së vlefshmërisë së lejes për të fluturuar, AAC do të kryejë një rishikim të vlefshmërisë ajrore të avionit.
2. Kontrolli i vlefshmërisë ajrore do të përfshijë një shqyrtim të dokumentacionit dhe të avionit, si dhe kontrollit në fluturim të tij.
3. Pronari ose operatori i avionit duhet të sigurojë ekuipazhin e avionit të kërkuar për të kryer testin e avionit në fluturim.
4. Gjatë kryerjes së kontrollit në fluturim, përfaqësuesi i AAC-së nuk duhet të jetë në avion.

**Neni 98**

Lëshimi i lejes për të fluturuar

1. Nga pronari ose operatori i një avioni ish-ushtarak do të dorëzohet në AAC një kërkesë për lëshimin e lejes për të fluturuar.
2. Leja për të fluturuar për një avion ish-ushtarak lëshohet nga AAC për një periudhë 1 (një) vjeçare.
3. Leja për të fluturuar do të përfshijë fushën e mbulimit dhe kufizimet përkatëse.

**Neni 99**

Zgjatja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar

1. Nga pronari ose operatori i një avioni ish-ushtarak do të dorëzohet në AAC një kërkesë për zgjatjen e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar.
2. Kur leja për të fluturuar është e vlefshme, AAC do të kryejë një rishikim të vlefshmërisë ajrore të avionit.
3. Zgjatja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar do të lëshohet nga AAC për një periudhë 1 (një) vjeçare.

**Neni 100**

Shënimi i avionit

1. Në avionët ish-ushtarake, përveç emërtimeve të tjera të përshkruara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët e tij duhet të vendoset në mënyrë të përhershme një mbishkrim me shkronja të mëdha latine me lartësi prej të paktën 50 mm me ngjyrë të ndezur që është në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit:

**“ISH AVION USHTARAK - EX-MILITARY AIRCRAFT”**

2. Në pjesën e brendshme të avionit, që duket nga piloti dhe pasagjerët duhet të ketë një mbishkrim në shkronja të mëdha latine, me lartësi prej të paktën 10 mm, të bardhë në një sfond të kuq:

**“KY AVION NUK ËSHTË NË PËRPUTHSHMËRI ME KËRKESAT E STANDARDIT PËR SIGURINË E AVIONIT NË FLUTURIM”**

**“THIS AIRCRAFT DOES NOT COMPLY ËITH STANDARD REQUIREMENTS FOR AIRCRAFT SAFETY”**

**Kapitulli 4   
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore për avionët ish-ushtarake**

**Neni 101**

Detyrimi për mbajtjen e vlefshmërisë ajrore

Pronari ose operatori i ish-avionit ushtarak duhet të sigurojë që avioni është mbajtur në një gjendje të vlefshmërisë ajrore në përputhje me rregulloret dhe standardet në fuqi.

**Neni 102**

Programi i mirëmbajtjes

1. Ish-avionët ushtarakë duhet të mirëmbahen sipas një programi të mirëmbajtjes të miratuar nga AAC. Programi i mirëmbajtjes së ish-avionëve ushtarakë duhet të bëhet duke marrë parasysh përvojën dhe udhëzimet në dispozicion (manualet e prodhuesve të avionëve, manualet e zhvilluara gjatë përdorimit të avionëve në forcat e armatosura). Nëse ato nuk janë në dispozicion, programi i mirëmbajtjes duhet të zhvillohet me mbikëqyrjen e një eksperti të avionëve.
2. Programi i mirëmbajtjes i ish-avionëve ushtarakë do të sigurojë kontrolle të rregullta në fluturim, numrin e fluturimeve dhe afatet kalendarike, si dhe rishikimin vjetor që normalisht kryhet përpara kontrollit të vlefshmërisë ajrore.

Në kontrollet e rregullta të parashikuara në programin e mirëmbajtjes, është e nevojshme të sigurohet verifikimi i statusit të vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjes dhe udhëzimeve të mirëmbajtjes në lidhje me avionin ish-ushtarak, ose të mekanizmave dhe pajisjeve të instaluara në të.

1. Programi i mirëmbajtjes do të specifikojë afatin e përdorimit, rinovimit ose datat e testimit të komponentëve të përcaktuara nga prodhuesi ose AAC.
2. Programi i mirëmbajtjes do të miratohet njëkohësisht me procedurën për lëshimin e lejes për të fluturuar.

**Neni 103**

Programi i mirëmbajtjes për llojin e avionit

Programi i mirëmbajtjes për një lloj avioni ish-ushtarak mund të miratohet në një procedurë të veçantë dhe pastaj është i pranueshëm për të gjithë avionët ish-ushtarake të këtij lloji, me kusht që modifikimet në kopjet individuale të mos jenë të tilla që të kërkojnë modifikimin e programit.

**Neni 104**

Direktivat e vlefshmërisë ajrore

1. Pronari ose operatori i një avioni ish-ushtarak duhet të sigurojë zbatimin e direktivave të vlefshmërisë ajrore që lidhen me avionët ish-ushtarakë ose me mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në të.

2. Direktivat e vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund të zbatohen gjithashtu edhe për avionët ish-ushtarakë ose për mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në to.

**Neni 105**

Buletinet e shërbimit

Pronari ose operatori i një avioni ish-ushtarak duhet të vlerësojë buletinet e shërbimit në dispozicion të hartuara nga prodhuesi i avionit ish-ushtarak ose mekanizmat dhe pajisjet e instaluara në të, të përcaktuara si të detyrueshme.

**Kapitulli 5   
Mirëmbajtja dhe riparimi i avionëve ish-ushtarakë**

**Neni 80**

Udhëzimet e mirëmbajtjes

1. Pronari ose operatori i një avioni ish-ushtarak duhet të sigurojë që mirëmbajtja dhe riparimi i avionit kryhet sipas udhëzimeve të prodhuesit ose forcave të armatosura ku është përdorur avioni.
2. Nëse udhëzimet e mësipërme nuk ekzistojnë, pronari ose operatori do të propozojë udhëzime për mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit, të cilat çertifikohen nga një ekspert avioni.

**Neni 107**

Organizatat dhe personeli i mirëmbajtjes

1. Mirëmbajtja e avionëve ish-ushtarakë mund të kryhet nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është i miratuar nga AAC.
2. Punimet e mirëmbajtjes së avionëve ish-ushtarakë mund të kryhen nga një organizatë që e ka rindërtuar atë, brenda fushës së aktivitetit për të cilën ajo ka kompetencën profesionale, mjetet dhe pajisjet.
3. Punimet specifike të mirëmbajtjes së avionëve ish-ushtarakë (riparimi i motorit ose helikës, kalibrimi i instrumenteve, testimi jo shkatërrues (NDT), etj.) mund të kryhen nga një person juridik ose fizik i kualifikuar, i cili zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe është i miratuar ose pranuar nga AAC.

**Kapitulli 6   
Modifikimet e avionëve ish-ushtarakë**

**Neni 108**

Miratimi i modifikimit të avionit ish-ushtarak

Operatori i avionit ish-ushtarak paraqet një kërkesë në AAC për miratimin e një modifikimi të avionit ish-ushtarak. Kërkesa duhet të shoqërohet nga një propozim projekti, një program i punimeve, një propozim nga një specialist ose një organizatë e autorizuar që do të bëjë ndryshimin dhe, nëse është e nevojshme, një program testimi. Dokumentet e bashkangjitura duhet të vërtetohen ose të bëhen nga një organizatë e autorizuar ose një ekspert avioni.

**Neni 109**

Kryerja e një ndryshimi të avionit

Modifikimi i një avioni ish-ushtarak duhet të regjistrohet në regjistrin teknik të avionit dhe të vërtetohet nga një organizatë e autorizuar ose nga eksperti dhe kontrolluesi i avionit.

**Neni 110**

Testimi sipas programit

Në rast të nevojës për të testuar një avion ish-ushtarak pas modifikimit, me përfundimin e testit, pronari ose operatori i avionit do të dorëzojë në AAC një raport të hartuar mbi bazën e rezultatit të testit. Testi do të kryhet sipas programit të testimit bashkëngjitur në kërkesën për miratimin e ndryshimit.

**PJESA VI**

**AEROPLANËT ULTRA TË LEHTË, HELIKOPTERËT ULTRA TË LEHTË DHE PARASHUTAT ME MOTOR**

**Kapitulli 1   
Dispozitat e përgjithshme**

**Neni 111**

Zbatimi

Kjo pjesë përshkruan projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimet, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e aeroplanëve ultra të lehtë, helikopterëve ultra të lehtë dhe parashutave me motor (më poshtë të quajtur ULA).

**Kapitulli 2   
Projektimi i ULA**

**Neni 112**

Kërkesat e projektimit

1. Projekti i ULA duhet të përgatitet në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje.
2. Projekti, si dhe vizatimet dhe llogaritjet e zhvilluara, duhet të përgatiten ose të vërtetohen nga një organizatë e autorizuar ose një ekspert avioni. Nëse llogaritë individuale, analizat (p.sh., aplikacionet kompjuterike) dhe testet (p.sh. testet jo shkatërruese (NDT), testet teknologjike dhe tubat e provës) kryhen nga organizata ose persona të tjerë të autorizuar, ata duhet të vërtetojnë të dhënat e pjesës së punës që kanë kryer.

**Neni 113**

Kërkesat për vlefshmërinë ajrore

ULA-të duhet të jenë në mënyrë të kënaqshme të fortë, të qëndrueshëm, të menaxhueshëm në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje, të përshtatshëm për atë lloj avioni, në mënyrë që të mundësojnë fluturimin e sigurtë pa rrezikuar sigurinë e personave dhe pronës në ajër dhe në tokë.

**Kapitulli 3   
Ndërtimi i ULA**

**Neni 114**

Mënyrat e ndërtimit

1. ULA mund të ndërtohet në seri ose si avion i ndërtuar në mënyrë amatore.
2. Çdo ULA i prodhuar në seri duhet të ketë çertifikatën e prodhuesit të lidhur me tipin përkatës të ULA-së.
3. Nëse një ULA është ndërtuar si avion amator, ai duhet të ndërtohet në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje në lidhje me ndërtimin amator. Një avion i tillë, për qëllimet e kësaj rregulloreje dhe pas përfundimit të ndërtimit, do të konsiderohet si një avion amator.
4. Nëse një ULA është ndërtuar nga një amator, duke e montuar nga një komplet pjesësh, përqindja e punës amatore në ndërtim mund të jetë më pak se 51%.

**Kapitulli 4   
Pranimi i ULA-së**

**Neni 115**

Pranimi i avionit

1. Me qëllim të lëshimit të lejes për të fluturuar për një ULA, është e nevojshme të kryhen testet e forcës, pozicionit të qëndrës së gravitetit dhe testet në tokë. Testet duhet të tregojnë përputhshmërinë e avionit me kërkesat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore.
2. Duke anashkaluar paragrafin 1 të këtij neni, në rastin e dokumentacionit të hollësishëm të projektimit të avionit dhe kontrolleve gjithëpërfshirëse të llogaritjeve të kryera, AAC mund të pranojë llogaritjet dhe analizat si dëshmi të përputhshmërisë me çdo kërkesë për vlefshmërinë ajrore.
3. Programi i testimit duhet të përgatitet ose çertifikohet nga një organizatë ose nga një ekspert avioni i autorizuar dhe menaxheri i ndërtimit të avionit do t’a paraqesë atë tek AAC për pranim.

**Neni 116**

Lista e llojeve të pranuara të ULA

1. ista e llojeve të pranuara ULA përpilohet dhe publikohet nga AAC në faqen e saj të internetit.
2. Lloji individual i ULA do të përfshihet në inventar pasi të jetë vendosur përputhshmëria me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në këtë rregullore ose nëse përputhshmëria ka një çertifikatë të pranueshme nga autoriteti kompetent i një shteti tjetër.
3. Lista e llojeve të pranuara duhet të përfshijë:
4. përcaktimin e llojit dhe modelit të ULA-së,
5. emrin dhe adresën e prodhuesit,
6. miratimet ekzistuese dhe çertifikatat për këtë lloj ULA dhe datën e pranimit të tij,
7. çertifikatat e prodhuesve të ULA-së,
8. kërkesat për vlefshmërinë ajrore të referuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje,
9. një listë të dokumentacionit të nevojshëm për të përcaktuar lidhjen e një ULA të veçantë me atë lloj.
10. Me qëllim pranimin e një lloji të ri ULA, prodhuesi i tij duhet të vërë në dispozicion manuale të përditësuara në mënyrë të rregullt për fluturimin, mirëmbajtjen dhe riparimin.
11. Nëse një avion individual i përket tipit për të cilin është lëshuar çertifikata e tipit, ai nuk mund të pranohet si ULA megjithëse i plotëson kërkesat e përcaktimit të ULA-së në këtë rregullore. Trajtimi i tij do të bëhet sipas Pjesës M të Urdhrit të Ministrit Nr.110 datë 02.10.2012 “Mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe për miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”.

**Neni 117**

Shënimi i avionit

* 1. Në ULA, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, përveç shenjave të tjera të përshkruara, të paktën në të dyja anët, duhet të shënohet në mënyrë të përhershme me shkronja të mëdha latine të paktën 50 mm të larta, me ngjyrë që është në kontrast të qartë me ngjyrat e sfondit:

**”AVION ULTRA I LEHTË - ULTRALIGHT AIRCRAFT”**

* 1. Në brendësi të avionit, në një vend të dukshëm nga piloti dhe pasagjeri duhet të jetë një mbishkrim me shkronja të mëdha latine, me lartësi prej të paktën 10 mm, të bardhë në një sfond të kuq:

**“KY AVION NUK ËSHTË NË PËRPUTHJE ME KËRKESAT STANDARDE TË SIGURISË NË FLUTURIM TË AVIONIT”**

**“THIS AIRCRAFT DOES NOT COMPLY ËITH STANDARD REQUIREMENTS FOR AIRCRAFT SAFETY”**

**Neni 118**

Leja për të fluturuar

Aftësia për të fluturuar me një ULA dëshmohet nga leja për të fluturuar e lëshuar nga AAC.

**Neni 119**

Lëshimi i lejes për të fluturuar

1. Leja për të fluturuar lëshohet nga AAC për pronarin ose operatorin e ULA-së kur përcaktohet aftësia e ULA-së për lundrim të sigurtë ajror, në mënyrën e mëposhtme:
2. kur përcaktohet se avioni individual i takon një lloji tashmë të pranuar të ULA-së (sipas listës së hartuar nga AAC), në bazë të deklaratës së përputhshmërisë të këtij avioni individual me specifikimet e llojit të pranuar ose kur pranohet dëshmia e metodës së ndërtimit, nëpërmjet ekzaminimit të avionit dhe pajisjeve në tokë dhe në fluturim;
3. kur verifikohet vlefshmëria ajrore e avionit dhe pajisjeve të instaluara në të;
4. kur pranohet programi i mirëmbajtjesi referuar në nenin 124 të kësaj rregulloreje.
5. Në raste të caktuara, AAC mund të kërkojë prova shtesë ose teste të vlefshmërisë ajrore të një pjese të caktuar, nyjeve të veçanta ose avionit në tërësi.
6. Leja për të fluturuar jepet me afat vlefshmërie prej 1 (një) viti.

**Neni 120**

Zgjatja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar

1. Kërkesa për zgjatjen e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar për një ULA do të dorëzohet tek AAC nga pronari ose përdoruesi i ULA-së.
2. Para zgjatjes së vlefshmërisë ë lejes për të fluturuar, AAC ose një person i autorizuar do të kryejë kontrollin e vlefshmërisë ajrore të avionit.
3. Zgjatja e vlefshmërisë së lejes për të fluturuar do të lëshohet nga AAC për një periudhë prej 1 (një) viti.

**Neni 121**

Kontrolli i vlefshmërisë ajrore

1. Shqyrtimi i vlefshmërisë ajrore duhet të përfshijë një rishikim të dokumentacionit, inspektimin e avionit, si dhe një kontroll në fluturim.
2. Pronari ose operatori i avionit duhet të sigurojë ekuipazhin e avionit të nevojshëm për kryerjen e kontrollit të avionit në fluturim.
3. Gjatë kryerjes së kontrollit në fluturim, personi që kryen kontrollin e vlefshmërisë ajrore nuk do të jetë në avion.

**Neni 122**

Autoriteti për të kryer kontrollin e vlefshmërisë ajrore

* 1. AAC mund të autorizojë një person juridik ose fizik për të kryer kontrollin e vlefshmërisë ajrore dhe lëshimin e një rekomandimi për të zgjatur vlefshmërinë e lejes për të fluturuar të ULA-së.
  2. Për të marrë autorizimin sipas paragrafit 1 të këtij neni, personi juridik duhet të demonstrojë ekspertizën e stafit të propozuar, ekzistencën e procedurave, qëndrueshmërinë në zbatimin e tyre dhe strukturën organizative me një përcaktim të qartë të kompetencave dhe përgjegjësive. Struktura, përgjegjësitë, përshkrimi i procedurave dhe kualifikimet e personelit duhet të tregohen në manualin organizativ të miratuar nga AAC në procesin e autorizimit.
  3. Për të marrë autorizimin sipas paragrafit 1 të këtij neni, personi fizik duhet të demonstrojë ekspertizën dhe mënyrën e punës në një manual të miratuar nga AAC në procesin e lëshimit të autorizimit.

**Kapitulli 5   
Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore për ULA**

**Neni 123**

Detyrimi për mbajtjen e vlefshmërisë ajrore

Pronari ose operatori i ULA-së duhet të sigurojë që avioni është mbajtur në gjendje të vlefshmërisë ajrore, në përputhje me rregulloret dhe standardet në fuqi.

**Neni 124**

Programi i mirëmbajtjes

1. ULA duhet të mirëmbahet sipas programit të mirëmbajtjes së miratuar nga AAC.
2. Programi i mirëmbajtjes miratohet njëkohësisht me procedurën për lëshimin e lejes për të fluturuar.
3. Programi i mirëmbajtjes i një lloji të veçantë të ULA-së, tashmë të pranuar nga AAC, mund të miratohet me një procedurë të veçantë dhe më pas është i pranueshëm për të gjithë avionët e atij lloji.
4. Plani i mirëmbajtjes duhet t'i nënshtrohet rishikimeve të rregullta lidhur me fluturimin, numrin e fluturimeve dhe afatet kalendarike dhe një rishikimi vjetor që normalisht kryhet përpara një kontrolli të rregullt të vlefshmërisë ajrore. Programi i mirëmbajtjes duhet të bëhet në përputhje me manualet e prodhuesit të avionit.
5. Programi i mirëmbajtjes duhet të përfshijë afatin kohor të shërbimit, datat e rinovimit ose testimit të tyre të specifikuara nga prodhuesi apo AAC.
6. Në programin e mirëmbajtjes duhet të parashikohet verifikimi i gjendjes së direktivave të vlefshmërisë ajrore të lëshuara dhe buletinet e shërbimit që kanë të bëjnë me ULA ose me pajisjet e instaluara në të.

**Kapitulli 6   
Mirëmbajtja dhe riparimi i ULA**

**Neni 125**

Personeli i mirëmbajtjes

1. Mirëmbajtja e një ULA të ndërtuar në seri mund të kryhet nga një person juridik ose fizik i kualifikuar për punimet e mirëmbajtjes, që zotëron mjetet dhe pajisjet e nevojshme dhe që është pranuar nga AAC.
2. Mbajtësit e një licence për mirëmbajtjen e avionit konsiderohen të jenë pranuar në kuptim të paragrafit 1 të këtij neni, nëse ata i janë nënshtruar trajnimit nga prodhuesi për një lloj ose model të veçantë të ULA-së.
3. Mirëmbajtja e ULA-ve që përdoren për trajnim mund të kryhet nga një person juridik që është një operator i ULA-ve, vetëm për fushën e aktivitetit të autorizuar nga AAC përmes miratimit të programit të mirëmbajtjes ose nga një person juridik i autorizuar për aktivitetet e mirëmbajtjes së avionëve.
4. Disa detyra të thjeshta të mirëmbajtjes së ULA-së për përdorim jo komercial mundet, që me miratimin e AAC-së, të kryhen nga pronari/bashkëpronari pilot i ULA-së, i cili zotëron një licencë piloti për këtë ULA dhe aftësia për të kryer këto operime është miratuar nga AAC.
5. Detyrat e mirëmbajtjes që mund të kryhen nga piloti i ULA-së duhet të shënohen në mënyrë specifike në programin e mirëmbajtjes të përmendur në nenin 124 të kësaj rregulloreje.

**Neni 126**

Autorizimi i mirëmbajtjes

1. AAC mund të autorizojë një person juridik ose fizik për kryerjen e aktiviteteve të mirëmbajtjes së ULA-së.
2. Për të marrë autorizimin sipas paragrafit 1 të këtij neni, personi juridik duhet të demonstrojë ekspertizën e stafit të propozuar, ekzistencën e procedurave, qëndrueshmërinë në zbatimin e tyre dhe strukturën organizative me një përcaktim të qartë të kompetencave dhe përgjegjësive. Struktura, përgjegjësitë, përshkrimi i procedurave dhe kualifikimet e personelit duhet të tregohen në manualin organizativ të miratuar nga AAC në procesin e autorizimit.
3. Për të marrë autorizimin sipas paragrafit 1 të këtij neni, personi fizik duhet të demonstrojë ekspertizën dhe mënyrën e punës të paraqitur në një manual të miratuar nga AAC në procesin e lëshimit të autorizimit.

**Neni 127**

Direktivat e vlefshmërisë ajrore

Direktivat e zbatueshme të vlefshmërisë ajrore të lëshuara nga AAC mund të aplikohen edhe për ULA-n ose pajisjet e instaluara në të.

**Neni 128**

Buletinet e shërbimit

Pronari ose operatori i ULA-ve është i detyruar të kryejë buletinet e shërbimit të lëshuar nga prodhuesi për ULA-të e prodhuar në seri ose për pajisjet e instaluara në to, nëse ato janë të shënuara nga prodhuesi si të detyrueshme.

**Kapitulli 7   
Modifikimet e ULA-së**

**Neni 129**

Miratimi i modifikimeve të ULA-së

1. Projekti i modifikimit të ULA-së të ndërtuar në seri do të jetë në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore të përcaktuara në shtojcën I të kësaj Rregulloreje.
2. Projekti për modifikimin e ULA-së do të vërtetohet nga prodhuesi ULA, i cili jep miratimin e tij për projektin e ndryshimit.
3. Duke anashkaluar paragrafin 2 të këtij neni, AAC mund të miratojë ndryshimet në ULA. Kërkesa për modifikim bëhet në AAC dhe duhet të shoqërohet me një propozim projekti, një program punimesh, një propozim të organizatës ose personit që do të bëjë modifikimin dhe, nëse është e nevojshme, një program testimi. Dokumentet e bashkangjitura duhet të hartohen ose të vërtetohen nga një ekspert avioni.

**Neni 130**

Modifikimi i avionit

Modifikimet në ULA dhe ecuria e tyre duhet të regjistrohen në regjistrin teknik të avionit dhe të çertifikohen nga eksperti i avionit dhe kontrolluesi i avionëve.

**Neni 131**

Testimi pas modifikimit

Në rast të nevojës për të testuar një ULA pas modifikimit, pas përfundimit të testit, duhet të dorëzohet në AAC raporti me rezultatet e testit. Testi duhet të kryhet sipas programit të testimit të bashkëngjitur në kërkesën për miratimin e modifikimit.

**PJESA VII**

**XHIROPLANËT DERI NË 560 KG**

**Neni 132**

Kërkesat e zbatueshme

Kërkesat për projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e xhiroplanëve deri në 560 kilogram, do të jenë ato që janë përcaktuar në Pjesën VI (avionët ultra të lehtë) të kësaj rregulloreje, në përputhje me rrethanat.

**PJESA VIII**

**GLIDERAT ME PESHËN BOSH MAKSIKUMI 80/100 KG**

**Neni 133**

Kërkesat e zbatueshme

Kërkesat për projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e mjeteve fluturuese që i përkasin grupit të glajderave me masë boshe deri në 80/100 kg janë të përcaktuara në rregulloren "Për kushtet dhe metodat e përdorimit të deltaplaneve dhe paraglajderave".

**PJESA IX**

**PËR RIPRODHIMIN E AVIONËVE HISTORIKË DHE ISH-USHTARAKË**

**Neni 134**

Kërkesat e zbatueshme

1. Për projektimin, përmirësimin ose modifikimin e një projekti, pranimin, ndërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen,riparimin, si dhe për riprodhimin e avionëve historikë ose ish-ushtarake, do të zbatohen kërkesat e Pjesës III (avionët kërkimorë, eksperimentalë dhe shkencorë) të kësaj rregulloreje.
2. Duke anashkaluar paragrafin 1 të këtij neni, AAC mund të autorizojë ndërtimin e një riprodhimi të një avioni historik ose ish-ushtarak në përputhje me kërkesat e Pjesës IV (avionët e ndërtuar nga amatorë) të kësaj rregulloreje, me kusht që ai të jetë një avion me performancë te ulët dhe kërkesa më të ulëta teknologjike. Një avion i tillë do të konsiderohet si një avion amator.

**Neni 135**

Shënimi i avionit

1. Në riprodhimin e një avioni historik ose ish-ushtarak, përveç emërtimeve të tjera të përshkruara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët e tij duhet të vendoset në mënyrë të përhershme një mbishkrim me shkronja të mëdha latine prej të paktën 50 mm me ngjyrë të ndezur që është në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit, në varësi të llojit të avionit:

**“RIPRODHIM I AVIONIT HISTORIK - HISTORIC AIRCRAFT REPRODUCTION”**

**" RIPRODHIM I AVIONIT ISH USHTARAK – FORMER MILITARY AIRCRAFT REPRODUCTION"**

1. Në pjesën e brendshme të avionit, duhet të ketë një mbishkrim, që duket nga piloti dhe pasagjerët, me shkronja të mëdha latine, me lartësi prej të paktën 10 mm, të bardhë në një sfond të kuq:

**“KY AVION NUK ËSHTË NË PËRPUTHJE ME KËRKESAT STANDARDE TË SIGURISË NË FLUTURIM TË AVIONIT”**

**“THIS AIRCRAFT DOES NOT COMPLY ËITH STANDARD REQUIREMENTS FOR AIRCRAFT SAFETY”**

**PJESA X   
AVIONËT PA PILOT ME NJË MASË OPERIMI JO MË SHUMË SE 150 KG;**

**Neni 136**

Kërkesat e zbatueshme

Kërkesat për projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e sistemeve të avionëve pa ekuipazh deri në 150 kilogram, janë paraqitur në një rregullore të veçantë.

**Neni 137**

Shënimi i avionit

1. Në një avion pa pilot, përveç emërtimeve të tjera të përshkruara, në një vend të dukshëm në pjesën e jashtme të avionit, të paktën në të dy anët e tij duhet të vendosen në mënyrë të përhershme mbishkrimet:
2. me shkronja të mëdha latine prej të paktën 50 mm me ngjyrë të ndezur që është në kontrast të qartë me ngjyrën e sfondit, në varësi të llojit të avionit:

**“AVION PA PILOT - UNMANNED AIRCRAFT”**

1. me shkronja të mëdha latine prej të paktën 20 mm, me ngjyrë të bardhë në një sfond të kuq:

**“KUJDES! OPERATORI I AVIONIT MUND TË MOS JETË I INFORMUAR PËR PREZENCËN TUAJ”**

**»ËARNING! AIRCRAFT OPERATOR CAN NOT BE AËARE OF YOUR PRESENCE «**

**PJESA XI**

**ÇDO AVION TJETËR QË KA NJË PESHË MAKSIMALE BOSH, DUKE PËRFSHIRË KARBURANTIN, PREJ JO MË SHUMË SE 70 KG.**

**Neni 138**

Kërkesat e zbatueshme

Kërkesat për projektimin, pranimin, ndërtimin, modifikimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionëve që i përkasin grupit të avionëve deri në 70 kg, sipas përkufizimit të bërë në paragrafin 13 të Nenit 3, përcaktohen sipas Rregullores "Për kushtet dhe metodat e përdorimit të deltaplaneve dhe paraglajderave".

**PJESA XII**

**DISPOZITA KALIMTARE DHE PËRFUNDIMTARE**

**Neni 139**

Lista e llojeve të pranuara të ULA-ve

Brenda gjashtë muajve nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, AAC do të publikojë në faqen e saj të internetit një listë të llojeve të pranuara të ULA-ve.

**Neni 140**

Avionët e Aneksit II të regjistruar në Regjistrin e Aviacionit Civil Shqiptar para hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje

1. Projekti i një avioni individual të avionit sipas Aneksit II të regjistruar në Regjistrin e Avionëve Civil të Shqipërisë para hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje do të pranohet nëse ai avion ka kryer të paktën 30 orë dhe 50 fluturime që nga momenti i hyrjes së tij.
2. Mospërputhjet me dispozitat e kësaj Rregulloreje, të cilat nuk janë të lidhura me pranimin e projektit, të vërejtura gjatë kontrollit të vlefshmërisë ajrore të avionit të paragrafit 1 të këtij neni, duhet të eliminohen brenda afatit kohor të miratuar nga AAC.

**Neni 141**

Avionët e importuar në Republikën e Shqipërisë

1. Avionët që i përkasin njërës prej kategorive të avionëve të Aneksit II të importuar në Republikën e Shqipërisë mund të pranohen në bazë të një lejeje kombëtare të fluturimit nga një vend eksportues jo më të vjetër se 60 ditë, me kusht që pronari i mjetit fluturues të dëshmojë në AAC që kushtet për lëshimin e kësaj lejeje nuk janë më të ulëta se kërkesat e përcaktuara në këtë Rregullore.
2. Në rast të ndonjë paqartësie, AAC mund të kërkojë teste shtesë për të përcaktuar se avioni i importuar plotëson kërkesat e përcaktuara në këtë Rregullore.
3. Para lëshimit të lejes për të fluturuar, AAC do të kryejë një kontroll të vlefshmërisë ajrore të avionit në përputhje me rregulloret në fuqi. Mospërputhjet me dispozitat e kësaj Rregulloreje të vërejtura gjatë kontrollit të vlefshmërisë ajrore të avionit të referuar në paragrafin 1 të këtij neni duhet të korrigjohen brenda afatit të miratuar nga AAC.

**Neni 142**

Shtojcat

* 1. Shtojcat I dhe II janë një pjesë përbërëse e kësaj Rregulloreje.
  2. Shtojcat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni do të përfshijnë:

1. Shtojca I: Kërkesat e vlefshmërisë ajrore për avionët;
2. Shtojca II: Formularin e Lejes për të Fluturuar.

SHTOJCA I

Kërkesat për vlefshmërinë ajrore

Gjatë procesit të pranimit të avionit, aplikimit për marrjen e lejes së fluturimit ose për pranimin e një tipi avioni ULA, Autoriteti i Aviacionit Civil do të kërkojë demonstrimin e përputhshmërisë me kërkesat e Standardeve të Çertifikimit të përgatitura nga EASA dhe të paraqitura në këtë shtojcë, të cilat do të sigurojnë një nivel të pranueshëm të sigurisë në fluturim.

|  |  |
| --- | --- |
| Tipi i avionit | Kërkesat e pranueshme për vlefshmërinë ajrore |
| a) aeroplanë | CS-23 (Aeroplanë normalë dhe aerobatikë)  CS-25 (Aeroplanë të mëdhenj)  CS-VLA (Aeroplanë ultra të lehtë)  CS-LSA (Aeroplanë të lehtë sportiv)  CAP 482: Kërkesat e Aviacionit Civil Britanik (BCAR) Seksioni S – Aeroplanë të vegjël të lehtë |
| b) deltaplanë | CS-22 (deltaplanë dhe deltaplanë me motor) |
| c) helikopterë | CS-27 (Helikopterë të vegjël)  CS-29 (Helikopterë të mëdhenj)  CS-VLR (Helikopterë ultra të lehtë)  CAP 750: Kërkesat e Aviacionit Civil Britanik (BCAR), Seksioni VLH – Helikopterët Ultra të Lehtë |
| d) xhiroplanë | CS-VLR (Xhiroplanët ultra të lehtë)  CAP 643: Seksioni T – Xhiroplanët e lehtë |
| e) balona | CS-31HB Hot (Balonat me ajër)  CS-31GB (Balonat me gaz) |
| f) Sisteme avioni pa pilot - ULA | E.Y01301 - (EASA) Deklaratë e Politikës – Çertifikimi i vlefshmërisë ajrore - Kërkesat e Aviacionit Civil Britanik të sistemeve të avionëve pa pilot (ULA) |

SHTOJCA II

Forma e Lejes për Fluturim

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **REPUBLIC OF ALBANIA**  ***REPUBLIKA E SHQIPËRISË***  CIVIL AVIATION AUTHORITY  *AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL*    **PERMIT TO FLY**  ***Leje për fluturim***   |  |  |  | | --- | --- | --- | | The aircraft to ëhich this Certificate is being issued does not meet the airëorthiness requirements prescribed in the Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation (ICAO). Therefore, flights over any foreign country are not authorized unless permitted by its Civil Aviation Authority. Aircraft is considered airëorthiness and admitted to operation ëhen operated and maintained in accordance ëith its flight manual and its relevant Maintenance documents.  *Avioni, të cilit i është lëshuar kjo Certifikatë nuk plotëson kërkesat e vlefshmërisë ajrore të përshkruara në Aneksin 8 të Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar (ICAO). Si rrjedhojë nuk lejohen fluturimet mbi një vend tjetër përveçse kur lejohet nga Autoriteti i tij i Aviacionit Civil.*  *Avioni konsiderohet i vlefshëm për fluturime ajrore dhe lejohet në operim kur ai operohet dhe mirëmbahet në përputhje me manualin e tij të fluturimit dhe dokumentet e tij përkatëse të mirëmbajtjes.* | * + 1. Registry Reference Number   *Numri i referencës së Regjistrit* | * + 1. Aircraft Description   Përshkrimi i avionit | | * + 1. Nationality and Registration Mark   *Kombësia dhe Shenja e Regjistrimit*  ZA - | | | * + 1. Manufacturer and Aircraft Type   *Prodhuesi dhe Tipi i Avionit* | * + 1. Aircraft Serial Number   *Numri i Serisë së Avionit* | | | * + 1. The permit covers   *Leja mbulon* | | | |

This permit shall be carried on board during all flights Page 1 of 2

*Kjo leje do të mbahet në bord të avionit gjatë gjithë fluturimeve Faqe 1 nga 2*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | * + 1. Limitations / Remarks   *Kufizimet / Vërejtje* | | | | | * + 1. Place and Date of Issue   *Vendi dhe Data e Lëshimit* | | * + 1. Signature of the Competent Authority Representative   *Firma e Përfaqësuesit të Autorizuar të Autoritetit* | | | * + 1. Permit Validity   *Vlefshmëria e Lejes* | * + 1. Signature and Stamp   *Firma dhe Vula* | * + 1. Permit Validity   *Vlefshmëria e Lejes* | * + 1. Signature and Stamp   *Firma dhe Vula* | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |  |  |  |  | |  |  | |

This permit shall be carried on board during all flights Page 2 of 2

*Kjo leje do të mbahet në bord të avionit gjatë gjithë fluturimeve Faqe 2 nga 2*

**Plotësimi i formës së Lejes për fluturim**

Kutia 1: Numri rendor në Regjistrin e Aviacionit Civil ku është regjistruar avioni.

Kutia 2: Përshkrimi me tre gërma i avionit sipas Doc.8643 “Caktimi i Tipit të Avionit” të ICAO-s:

Gërma e parë: L-avion me ulje në toke, S-avion me ulje në ujë, A-amfib, H-helikopter, G-xhirokopter, T-avion me krahë të anuar.

Gërma e dytë: 1,2,3,4,6,8 ose C, numri i motorëve. Shenja "C" aplikohet vetëm për avionë me krahë fikse dhe tregon dy motorë që punojnë së bashku për t’i shërbyer një sistemi helikash.

Gërma e tretë: P-motor me piston, T-motor me turbinë, J-motor reaktiv.

Kutia 3: Pas shenjës së kombësisë (ZA), shkruhet kodi i regjistrimit të avionit.

Kutia 4: Shënohen prodhuesi dhe tipi i avionit.

Kutia 5: Numri i serisë së avionit i caktuar nga prodhuesi.

Kutia 6: Fusha e operimeve që mbulohen nga leja e fluturimit.

Kutia 7: Kufizimet në operim dhe vërejtjet.

Kutia 8: Vendi dhe data e lëshimit të lejes së fluturimit

Kutia 9: Firma e personit të autorizuar nga AAC për të lëshuar Lejen e Fluturimit.

Kutia 10: Vlefshmëria e lejes së fluturimit.

Kutia 11: Firma e personit të autorizuar nga AAC për shtyrjen e afatit të lejes së fluturimit.