Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА

от 3 ноември 2011 година

за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 година	L 100	1	5.4.2012 г.
►**M2**	Регламент (ЕС) № 70/2014 на Комисията от 27 януари 2014 година	L 23	25	28.1.2014 г.
►**M3**	Регламент (ЕС) № 245/2014 на Комисията от 13 март 2014 година	L 74	33	14.3.2014 г.
►**M4**	Регламент (ЕС) № 2015/445 на Комисията от 17 март 2015 година	L 74	1	18.3.2015 г.
►**M5**	Регламент (ЕС) 2016/539 на Комисията от 6 април 2016 година	L 91	1	7.4.2016 г.
►**M6**	Регламент (ЕС) 2018/1065 на Комисията от 27 юли 2018 година	L 192	31	30.7.2018 г.
►**M7**	Регламент (ЕС) 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 година	L 204	13	13.8.2018 г.
►**M8**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1974 на Комисията от 14 декември 2018 година	L 326	1	20.12.2018 г.
►**M9**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/27 на Комисията от 19 декември 2018 година	L 8	1	10.1.2019 г.
►**M10**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/430 на Комисията от 18 март 2019 година	L 75	66	19.3.2019 г.
►**M11**	Регламент За Изпълнение (ЕС) 2019/1747 на Комисията от 15 октомври 2019 година	L 268	23	22.10.2019 г.
►**M12**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/359 на Комисията от 4 март 2020 година	L 67	82	5.3.2020 г.
►**M13**	Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 година	L 170	1	2.6.2020 г.
►**M14**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/2193 на Комисията от 16 декември 2020 година	L 434	13	23.12.2020 г.
►**M15**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/1310 на Комисията от 6 август 2021 година	L 284	15	9.8.2021 г.
►**M16**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2227 на Комисията от 14 декември 2021 година	L 448	39	15.12.2021 г.
►**M17**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/844 на Комисията от 30 май 2022 година	L 148	24	31.5.2022 г.
►**M18**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2076 на Комисията от 24 юли 2024 година	L 2076	1	25.7.2024 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА

от 3 ноември 2011 година

за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

▼M12

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят подробни правила за:

а) различните квалификации за свидетелствата за летателна правоспособност, условията за тяхното издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане, правата и отговорностите на притежателите им, както и условията за преобразуването на вече действащи национални свидетелства за правоспособност на пилоти и на бордни инженери в свидетелства за правоспособност на пилоти;

б) сертифицирането на лицата, които отговарят за предоставяне на летателно обучение или обучение на летателни тренажори и за оценката на пилотските умения;

в) различните свидетелства за медицинска годност на пилоти, условията за тяхното издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане, правата и отговорностите на притежателите им, както и условията за преобразуването на националните свидетелства за медицинска годност във взаимнопризнати такива;

г) сертифицирането на упълномощените преглеждащи лекари, както и условията, при които общопрактикуващи лекари могат да изпълняват функциите на упълномощени преглеждащи лекари;

д) периодичната авиомедицинска оценка на членове на кабинния екипаж, както и професионалните квалификации на лицата, които отговарят за тази оценка;

е) условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на атестации на кабинния екипаж, както и правата и отговорностите на притежателите на атестации на членове на кабинния екипаж;

ж) условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификатите на организации за обучение на пилоти и на авиомедицински центрове, които участват в квалификацията и авиомедицинската оценка на екипажите в гражданското въздухоплаване;

з) изискванията относно сертифицирането на летателни тренажори и относно организациите, които експлоатират и използват такива тренажори;

и) изискванията относно системата за администриране и управление, на които трябва да отговарят държавите членки, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („ЕААБ“) и организациите във връзка с правилата, посочени в букви а)—з).

▼M12

2. Членове 11б и 11в от настоящия регламент, както и приложение IV (Част MED), приложение VI (Част ARA), приложение VII (Част ORA) и приложение VIII (Част DTO) към същия регламент се прилагат за свидетелствата за летателна правоспособност за аеростати и планери.

▼B

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL“ означава свидетелство за правоспособност на летателния екипаж, което е в съответствие с изискванията на приложение I;

2. „JAR“ означава общите авиационни изисквания (joint aviation requirements), приети от Обединените авиационни власти, които са били приложими към 30 юни 2009 г.;

▼M18

_____

3а. „сложен самолет“ означава самолет, който отговаря на една от следните характеристики:

i) с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg;

ii) сертифициран за максимално одобрена пътническа конфигурация от над деветнадесет места;

iii) сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от двама пилоти;

iv) оборудван с турбореактивен двигател или с турбореактивни двигатели, или с повече от един турбовитлов двигател;

3б. „сложен вертолет“ означава вертолет, който отговаря на някоя от следните характеристики:

i) с максимална сертифицирана излетна маса над 3 175 kg;

ii) сертифициран за максимално одобрена пътническа конфигурация от над девет места;

iii) сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от двама пилоти;

▼M11

_____

▼B

5. „свидетелство за летателна правоспособност, неотговарящо на JAR“ означава свидетелството за летателна правоспособност, издадено или признато съгласно националното законодателство от държава-членка, която не е препоръчана за взаимно признаване по отношение на съответните общи авиационни изисквания;

6. „признаване“ означава признаване на предходен опит или квалификации;

▼B

7. „доклад за признаване“ означава доклад, въз основа на който могат да бъдат признати предходен опит или квалификации;

8. „доклад за преобразуване“ означава доклад, въз основа на който дадено свидетелство за летателна правоспособност може да бъде превърнато в свидетелство за правоспособност по Част-FCL;

▼M18

8а. „самолет SEP“ означава еднопилотен самолет с един двигател, за който не се изисква квалификация за тип и чиято единствена централна задвижваща система се управлява от единично управление на тягата и се задвижва от един от следните типове двигатели:

а) бутален двигател;

б) система с електрически двигател, която може да се състои от повече от един електрически двигател, ако това е посочено в процеса на сертифициране в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012;

в) система с хибриден двигател, състояща се от бутален и електрически двигател, ако това е посочено в процеса на сертифициране в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012;

8б. „вертолет SEP“ означава еднопилотен вертолет, задвижван от един бутален двигател;

▼M11

_____

▼M1

11. „член на кабинния екипаж“ означава подходящо квалифициран член на екипажа, различен от член на полетния или техническия екипаж, на който операторът възлага задължения, свързани безопасността на пътниците и полета по време на операциите;

12. „екипаж“ означава полетен екипаж и кабинен екипаж;

▼M11

_____

▼M7

14. „приемливи средства за съответствие (AMC)“ означава незадължителни стандарти, приети от Агенцията за пояснява на средствата за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане;

15. „алтернативни средства за съответствие (AltMOC)“ означава средства, които представляват алтернатива на съществуващи приемливи средства за съответствие или нови средства за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, по отношение на които Агенцията не е приела приемливи средства за съответствие;

16. „одобрена организация за обучение (ATO)“ означава организация, която има право да предоставя обучение на пилоти въз основа на одобрение, което е издадено в съответствие с член 10а, параграф 1, първа алинея;

▼M7

17. „базов тренажор за полети по прибори (BITD)“ означава наземно тренировъчно средство за обучение на пилоти, пресъздаващо работното място на обучаемия пилот за клас самолети, в което може да са използвани приборни табла, изобразени върху екрани, и органи за управление, свързани с пружини, и което осигурява обучаваща платформа най-малко по процедурните аспекти на полетите по прибори;

18. „сертификационни спецификации (CS)“ означават технически стандарти, приети от Агенцията и посочващи средствата, които да се използват от дадена организация за целите на сертифицирането;

▼M12

19. „полетен инструктор (FI)“ означава инструктор с права да провежда обучение във въздухоплавателно средство в съответствие с подчаст Й от приложение I (Част FCL) към настоящия регламент, подчаст FI от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 ([1]) или подчаст FI от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 ([2]);

▼M7

20. „тренировъчно средство за симулиране на полет (FSTD)“ означава устройство за обучение на пилоти, което е:

    а) в случая на самолети — пълен полетен симулатор (FFS), средство за полетно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или базов тренажор за полети по прибори (BITD);

    б) в случая на хеликоптери — пълен полетен симулатор (FFS), средство за полетно обучение (FTD) и тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT);

21. „квалификация на тренировъчно средство за симулиране на полет“ означава нивото на техническа способност на тренировъчното средство за симулиране на полет, както е посочено в сертификационните спецификации, свързани с въпросното тренировъчно средство за симулиране на полет;

22. „основно място на стопанска дейност“ на дадена организация означава мястото на главното управление или седалището на организацията, откъдето се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на дейностите, посочени в настоящия регламент;

([1]) Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 г. за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 71, 14.3.2018 г., стр. 10).

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията от 14 декември 2018 г. за определяне на подробни правила за експлоатацията на планери в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 326, 20.12.2018 г., стр. 64).

▼M9

22а. „ARO.RAMP“ означава подчаст RAMP от приложение II към Регламента относно въздушните операции;

22б. „автоматично потвърждаване на валидността“ означава приемането, без да са необходими формалности, от държава — договаряща страна по ICAO, включена в съответното приложение по ICAO (ICAO attachment), на свидетелство за летателна правоспособност, издадено от дадена държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;

22в. „приложение по ICAO“ означава приложение към автоматично потвърдено свидетелство за летателна правоспособност, издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, което е посочено в точка XIII от свидетелството за летателна правоспособност;

▼M7

23. „ръководство за изпитване на квалификация (QTG)“ означава документ, изготвен с цел да се покаже, че характеристиките и качеството на боравене с дадено тренировъчно средство за симулиране на полет представляват характеристиките и качеството на боравене на въздухоплавателното средство, на класа самолет или типа хеликоптер, симулирани в предписаните граници, и че са изпълнени всички приложими изисквания. Ръководството за изпитване на квалификация включва както данните на въздухоплавателното средство, класа самолет или типа хеликоптер, така и данните на тренировъчното средство за симулиране на полет, използвани в подкрепа на валидирането;

24. „декларирана организация за обучение (DTO)“ означава организация, която има право да предоставя обучение на пилоти на базата на декларация, направена в съответствие с член 10а, параграф 1, втора алинея;

25. „програма на DTO за обучение“ означава документ, изготвен от декларирана организация за обучение, в който подробно е описан курсът на обучение, предоставян от декларираната организация за обучение.

▼M3

Член 3

Издаване на свидетелства за летателна правоспособност и свидетелства за медицинска годност за пилоти

▼M18

1. Без да се засягат разпоредбите на Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията ([1]), пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, отговарят на техническите изисквания и спазват административните процедури, определени в приложения I и IV към настоящия регламент.

▼M3

2. Независимо от правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, определени в приложение I към настоящия регламент, притежателите на такива свидетелства, издадени в съответствие с подчаст Б или В на приложение I към настоящия регламент могат да извършват полетите, посочени в член 6, параграф 4, буква а) от Регламент (ЕС) №965/2012. Това не засяга спазването на всякакви допълнителни изисквания за превоз на пътници или извършването на търговски операции, определени в подчасти Б или В от приложение I към настоящия регламент.

([1]) Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 г. за определяне на подробни правила относно признаването на извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 (ОВ L 170, 2.6.2020 г., стр. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2020/723/oj).

▼M18

Член 3а

Преходни мерки за протоколите за медицинска оценка, прилагани в съответствие с точка ARA.MED.330 от приложение VI (част ARA), и свидетелствата за медицинска годност, издадени въз основа на тях

1. Компетентните органи, които са ангажирани с протоколи за медицинска оценка или желаят да се присъединят към съществуващ протокол за медицинска оценка в съответствие с точка ARA.MED.330 от приложение VI (част ARA), приложими преди 13 февруари 2025 г., могат да продължат да прилагат съответния протокол или да се присъединят към него до края на неговата валидност, когато валидността е определена преди 13 август 2024 г.

2. Притежателите на свидетелства за медицинска годност, издадени в съответствие с протоколите за медицинска оценка, посочени в параграф 1, могат въз основа на своите свидетелства за медицинска годност да упражняват предоставените им съгласно свидетелствата за летателна правоспособност права, доколкото съответният протокол за медицинска оценка продължава да се прилага в съответствие с параграф 1.

▼B

Член 4

Съществуващи национални свидетелства за летателна правоспособност за пилоти

▼M11

_____

▼B

2. Свидетелства за летателна правоспособност, неотговарящи на JAR, включително всички свързани с тях квалификации, сертификати и разрешителни, издадени или признати от държава-членка преди влизането в сила на настоящия регламент, се преобразуват в свидетелства по Част-FCL от държавата-членка, издала свидетелството.

3. Свидетелствата за летателна правоспособност, които не отговарят на JAR, се преобразуват в свидетелства по Част-FCL и съответни квалификации или сертификати в съответствие с:

а) разпоредбите на приложение II; или

б) елементите, определени в доклада за преобразуване.

4. Докладът за преобразуване:

а) се изготвя от държавата-членка, издала свидетелството за летателна правоспособност, след консултация с Европейската агенция за авиационна безопасност („агенцията“);

б) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени свидетелствата за летателна правоспособност;

в) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;

г) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;

д) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговаря пилотът, за да бъдат премахнати тези ограничения.

▼B

5. Докладът за преобразуване съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на елементите, определени в параграф 4, букви а)—д), включително копия на съответните национални изисквания и процедури. При изготвянето на доклада за преобразуване държавите-членки се стремят да позволят на пилотите да запазят, доколкото е възможно, обхвата на дейности, с който разполагат към момента.

▼M11

6. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3, сертификатите за инструктори за квалификация за клас или сертификатите за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни сложни въздухоплавателни средства с високи летателни характеристики, се преобразуват в сертификати за инструктори за квалификация за тип или за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни самолети.

▼M10

7. Държавите членки могат да разрешат на обучаеми пилоти, които следват курс на обучение за LAPL, да упражняват ограничени права без наблюдение, преди тези пилоти да са изпълнили всички изисквания за издаването на LAPL, при следните условия:

а) обхватът на правата се основава на оценка на риска за безопасността, извършена от държавата членка, като се вземе под внимание степента на обучение, необходима за постигане на планираното равнище на компетентност на пилота;

б) правата са ограничени до следното:

i) цялата или част от националната територия на държавата членка, която издава разрешението;

ii) въздухоплавателни средства, регистрирани в държавата членка, която издава разрешението;

▼M18

iii) самолети SEP и вертолети SEP с максимална излетна маса до 2 000 kg;

▼M10

в) на притежателя на такова разрешение, който е подал заявление за издаването на LAPL, обучението, проведено в рамките на разрешението, се признава в степента, определена от държавата членка, въз основа на препоръка от одобрена организация за обучение (ATO) или декларирана организация за обучение (DTO);

г) на всеки 3 години държавите членки представят на Комисията и Агенцията периодични доклади и оценки на риска за безопасността;

д) държавите членки наблюдават използването на разрешенията, издадени по силата на настоящия параграф, за да се гарантира приемливо равнище на авиационна безопасност, както и предприемат подходящи действия в случай, че се установи повишен риск за безопасността или каквито и да било други опасения във връзка с безопасността.

▼M3

8. До ►M12 8 септември 2021 г. ◄ държавата членка може да издаде разрешение на пилот да упражнява определени ограничени права да лети на самолет по правилата за полети по прибори, преди пилотът да отговаря на всички изисквания, необходими за издаване на квалификация за полет по прибори в съответствие с настоящия регламент, при спазване на следните условия:

а) държавата членка издава тези разрешения единствено когато това е оправдано от специфичните местни нужди, които не могат да бъдат удовлетворени от квалификациите, установени по силата на настоящия регламент;

▼M3

б) обхватът на правата, предоставени от разрешението, се основава на оценка на риска за безопасност, извършена от държава членка, като се вземе под внимание степента на обучение, необходима за постигане на планираното равнище на компетентност на пилота;

в) правата на разрешението са ограничени и обхващат само въздушното пространство на националната територия на съответната държава членка, или на части от нея;

г) разрешението се издава за кандидати, които са завършили подходящо обучение с квалифицирани инструктори и са доказали пред квалифицирано изпитващо лице, че са придобили необходимите способности, определени от държавата членка;

д) държавата членка уведомява Комисията, ЕААБ и другите държави членки за особеностите на въпросното разрешение, включително неговата обосновка и оценката на риска за безопасност;

е) държавата членка наблюдава дейностите, свързани с разрешението, за да осигури приемливо ниво на безопасност и да предприеме подходящи действия в случай, че се установи повишен риск или каквито и да е опасения по отношение на безопасността;

ж) държавата членка извършва преглед на въпросите, свързани с безопасността при прилагането на разрешението, и представя доклад на Комисията най-късно до 8 април 2017 г.

▼M6

9. За свидетелства, издадени преди 19 август 2018 г., държавите членки трябва най-късно до 31 декември 2022 г. да спазят изискванията, формулирани във втората алинея от буква а) от ARA.FCL.200, изменена с Регламент (ЕС) 2018/1065 на Комисията ([1]).

▼M5

Член 4а

Права по квалификацията за полети по прибори при навигация, основана на летателните характеристики

1. Пилотите могат да изпълняват полети в съответствие с процедури за навигация, основана на летателните характеристики (PBN), само след като са получили права за PBN, отбелязани в тяхната квалификация за полети по прибори (IR).

2. Даден пилот получава права за PBN, когато отговаря на всички от следните изисквания:

а) пилотът е преминал успешно курс за теоретични познания, включително по PBN, в съответствие с FCL.615 от приложение I („Част FCL“);

б) пилотът е преминал успешно летателно обучение, включително по PBN, в съответствие с FCL.615 от приложение I („Част FCL“);

в) пилотът е преминал успешно било проверка на уменията в съответствие с допълнение 7 към приложение I („Част FCL“), било проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към приложение I („Част FCL“).

([1]) Регламент (ЕС) 2018/1065 на Комисията от 27 юли 2018 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, отнасящо се за автоматично потвърждаване на валидността на издадени в ЕС свидетелства за летателна правоспособност и отнасящо се за обучението за излитане и кацане (ОВ L 192, 30.7.2018 г., стр. 31).

▼M5

3. Изискванията по параграф 2, букви а) и б) се считат за изпълнени, когато компетентният орган смята, че компетентността, придобита чрез обучение или запознаване с операциите при PBN, е равностойна на компетентността, придобита чрез курсовете, посочени в параграф 2, букви а) и б), и пилотът докаже такава компетентност по удовлетворителен начин пред проверяващия при посочената в параграф 2, буква в) проверка на професионалната подготовка или проверка на уменията.

4. Успешното доказване на компетентност по PBN се отбелязва в летателната книжка или еквивалентен документ след завършване на посочената в параграф 2, буква в) проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка и се удостоверява с подпис на проверяващия, който е извършил проверката.

5. Пилоти, притежаващи квалификация IR без права за PBN, могат да летят само по маршрути и подходи, за които не са необходими права за PBN, каквито няма да се изискват за подновяването на тяхната квалификация IR до 25 август 2020 г.; след тази дата права за PBN ще се изискват за всяка квалификация IR.

▼M8

Член 4б

Обучение за предотвратяване на загубата на управление и за възстановяване на управлението на самолета

1. Обучението за предотвратяване на загубата на управление и за възстановяване на управлението на самолета става задължителна част от курсовете за обучение за свидетелство за пилот в многочислен екипаж (MPL), интегрирания курс за обучение на транспортни пилоти на самолет (ATP(A)), курса на обучение за свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL(A)) и курсовете за обучение за квалификация за клас или тип за:

а) еднопилотни самолети в многопилотна експлоатация,

б) еднопилотни сложни самолети с невисоки летателни характеристики,

в) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, или

г) многопилотни самолети,

съгласно приложение I (част FCL).

2. За курсовете за обучение, посочени в параграф 1, които започват преди 20 декември 2019 г. в одобрена организация за обучение (ATO), обучението за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението не е задължително, ако:

а) курсът на обучение за CPL(A), ATP(A) или MPL е завършен в съответствие с приложение I (част FCL) и проверката на уменията е завършена в съответствие с точки FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) или FCL.415.A (MPL) от приложение I (част FCL) най-късно до 20 декември 2021 г.; или

б) курсът на обучение за квалификация за клас или тип за самолети е завършен в съответствие с приложение I (част FCL) и проверката на уменията е завършена в съответствие с точка FCL.725, буква в) втора алинея от приложение I (част FCL) към настоящия регламент най-късно до 20 декември 2021 г.

За целите на параграф 1 компетентният орган може по собствена преценка и в съответствие с препоръката на ATO да признае обучение за предотвратяване на загубата на управление и възстановяване на управлението, завършено преди 20 декември 2019 г. съгласно националните изисквания за обучение.

▼M12

Член 4в

Преходни мерки за притежателите на квалификация за полети по прибори по маршрут

1. До 8 септември 2022 г. включително притежателите на квалификация за полети по прибори по маршрут („EIR“), посочена в точка FCL.825 от приложение I (Част FCL):

а) имат право да продължат да упражняват правата, предоставени от техните EIR;

▼M16

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

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

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

▼M12

2. След 8 септември 2021 г. курсовете на обучение за EIR, посочени в параграф 1, започнали преди посочената дата, ще могат да бъдат продължени, като ще се считат за курсове на обучение за BIR. Въз основа на оценка на кандидата одобрената организация за обучение, която отговоря за курса за BIR, определя частта от обучението за EIR, която да бъде призната при издаване на BIR.

3. На кандидатите за BIR, които притежават EIR или са преминали изпита за теоретична подготовка за EIR в съответствие с точка FCL.825, буква г) преди 8 септември 2021 г., се признава изцяло покриването на изискванията за теоретичната подготовка и изпит за BIR.

▼M16

Член 4г

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

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

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

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

▼M16

Член 4д

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

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

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

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

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

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

▼M18

Член 4з

Преходни мерки за притежателите на квалификация за планински терени

Притежателите на квалификация за планински терени, издадена преди 13 август 2024г., с дата на изтичане на срока на валидност, заверена в съответствие с точка FCL.815 от приложение I, предприемат следните стъпки, за да продължат да упражняват своите права след тази дата:

а) искат преиздаване на квалификацията си за планински терени от компетентния орган без дата на изтичане на срока на валидност;

б) отговарят на условията на точка FCL.815, буква г) от приложение I, освен ако в рамките на предходните 2 години не са потвърдили валидността на квалификацията си за планински терени съгласно точка FCL.815, буква д) от приложение I, приложима до 12 август 2024 г..

▼M11

———————

▼B

Член 6

Преобразуване на квалификациите за летателни изпитания

1. Квалификациите за летателни изпитания на пилоти, които преди прилагането на настоящия регламент са извършвали летателни изпитания от категории 1 и 2 съгласно приложението към Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията ([1]), или на инструктори, които са обучавали пилоти, извършващи летателни изпитания, се преобразуват в квалификации за летателни изпитания в съответствие с приложение I към настоящия регламент и съответно, когато това е приложимо — в сертификати за инструктори от държавите-членки, в които са издадени квалификациите за летателни изпитания.

([1]) ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.

▼B

2. Това преобразуване се извършва в съответствие с установените елементи в доклада за преобразуване, който е съобразен с изискванията, посочени в член 4, параграфи 4 и 5.

Член 7

Съществуващи национални свидетелства за правоспособност за бордни инженери

1. Притежателите на свидетелства за правоспособност за бордни инженери, издадени съгласно изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция, кандидатстват за преобразуване на тези свидетелства в такива по Част-FCL в държавата-членка, която е издала свидетелствата за правоспособност.

2. Свидетелствата за правоспособност за бордни инженери се преобразуват в свидетелства по Част-FCL в съответствие с доклада за преобразуване, който е съобразен с изискванията, посочени в член 4, параграфи 4 и 5.

3. При кандидатстване за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) се спазват разпоредбите за признаване на предишен опит от FCL.510.A(c)(2) от приложение I.

▼M13

_____

▼B

Член 9

Признаване на обучение, започнало преди влизането в сила на настоящия регламент

▼M11

1. По отношение на издаването на свидетелства за летателна правоспособност по Част FCL в съответствие с приложение I се признава изцяло обучение, започнало преди началото на прилагането на настоящия регламент, което отговаря на изискванията и процедурите на JAR и е под регулаторния надзор на държава членка, препоръчана за взаимно признаване в системата на JAR по отношение на общите авиационни изисквания, при условие че обучението и проверките са приключили най-късно до 8 април 2016 г., а свидетелството по Част FCL е издадено най-късно до 1 април 2020 г.

▼B

2. Признаването на обучения, започнали преди влизането в сила на настоящия регламент в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, с цел издаване на свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL става въз основа на доклад за признаване, изготвен от държавата-членка след консултации с агенцията.

3. Докладът за признаване описва обхвата на обучението, посочва за кои изисквания на свидетелства за летателна правоспособност по Част-FCL се признава обучението и, ако е приложимо, на какви изисквания трябва да отговарят кандидатите, за да получат свидетелства за правоспособност по Част-FCL. Той включва копия на всички документи, необходими за доказване на обхвата на обучението и на националните разпоредби и процедури, на които е отговаряло при започването си.

▼M2

Член 9а

Обучение за квалификационен клас за тип и данни за експлоатационна годност

1. Когато в приложенията към настоящия регламент има позоваване на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, и тези данни не са налични за съответния тип въздухоплавателно средство, кандидатът за курс за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип спазва само разпоредбите, съдържащи се в приложенията към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

▼M2

2. В курсовете за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип, одобрени преди одобрението на минималната програма за обучение на пилоти за придобиване на квалификационен клас за тип в данните за експлоатационна годност за съответния тип въздухоплавателно средство съгласно Регламент (ЕС) № 748/2012, се включват задължителните дисциплини не по-късно от 18 декември 2017 г. или в срок от две години след одобряването на данните за експлоатационна годност, ако той изтича на по-късна дата.

▼B

Член 10

Признаване по отношение на свидетелства за летателна правоспособност, придобити в рамките на военна служба

1. Притежателите на военни свидетелства за летателна правоспособност за летателен екипаж кандидатстват за получаване на свидетелства за летателна правоспособност по Част-FCL в държавата-членка, в която са отбили военната си служба.

2. Знания, опит и умения, придобити в рамките на военната служба, се признават по смисъла на съответните изисквания на приложение I в съответствие с елементите на доклад за признаване, изготвен от държавата-членка въз основа на консултации с агенцията.

3. Докладът за признаване:

а) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени военните свидетелства за летателна правоспособност, квалификациите, сертификатите и разрешителните;

б) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;

в) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;

г) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговарят пилотите, за да бъдат премахнати тези ограничения;

д) съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на горепосочените елементи, както и копия на съответните национални изисквания и процедури.

▼M1

Член 10а

Организации за обучение на пилоти

▼M11

1. В съответствие с член 24, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139 организациите имат право да предоставят обучение на пилоти, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства, посочени в член 2, параграф 1, буква б), подточки i) и ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139, само когато на тези организации е издадено одобрение от компетентния орган, което потвърждава, че отговарят на съществените изисквания, определени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, и на изискванията в приложение VII към настоящия регламент.

Въпреки това, като се има предвид член 24, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139, организациите с основно място на стопанска дейност в държава членка имат право да предоставят обучението, посочено в точка DTO.GEN.110 от приложение VIII към настоящия регламент, без такова одобрение, на територията, за които носят отговорност държавите членки по силата на Чикагската конвенция, когато тези организации са подали декларация пред компетентния орган в съответствие с изискванията, предвидени в точка DTO.GEN.115 от същото приложение, и когато съгласно изискванията от точка DTO.GEN.230, буква в) от същото приложение компетентният орган е одобрил програмата за обучение.

▼M11

_____

▼M5

5. Организациите за обучение на пилоти гарантират, че най-късно от 25 август 2020 г. предлаганите от тях курсове за обучение за квалификация IR включват обучение за придобиване на права за PBN в съответствие с изискванията по приложение I („Част FCL“).

▼M16

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

▼M1

Член 10б

Летателни тренажори

1. Летателни тренажори (FSTD), които се използват за обучение, изпитване и проверка на пилоти, с изключение на тренажори за разработка, използвани за полетни изпитания, отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения VI и VII, и се подлагат на квалификация.

▼M11

_____

▼M1

Член 10в

Авиомедицински центрове

1. Авиомедицинските центрове отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения VI и VII, и се подлагат на сертифициране.

▼M11

_____

▼B

Член 11

Медицинска годност на кабинния екипаж

1. Членовете на кабинния екипаж, участващи в експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008, трябва да отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение IV.

▼M11

_____

▼M1

Член 11а

Квалификации на кабинния екипаж и съответни атестации

1. Членовете на кабинен екипаж, участващи в търговска експлоатация на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008, се квалифицират и притежават съответна атестация съгласно техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения V и VI.

▼**M11**

_____

▼**M1**

4. Членове на кабинни екипажи, участващи в търговска експлоатация на хеликоптери към момента на влизане в сила на настоящия регламент:

а) се считат за отговарящи на изискванията на приложение V за първоначално обучение, ако отговарят на приложимите разпоредби за обучение, проверка и актуална професионална практика на Общите авиационни изисквания (JAR) за търговския въздушен транспорт с хеликоптери; или

б) ако не отговарят на приложимите изисквания за обучение, проверка и актуална професионална практика на Общите авиационни изисквания (JAR) за търговския въздушен транспорт с хеликоптери, те завършват цялото съответно обучение и преминават всички съответни проверки, необходими за експлоатация на хеликоптери, с изключение на първоначалното обучение, преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент; или

в) ако не са участвали в търговски операции с хеликоптери повече от 5 години, те завършват първоначалния курс на обучение и преминават съответния изпит съгласно изискванията, посочени в приложение V, преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент.

5. Без да се накърнява член 2, атестации на кабинен екипаж, съответстващи на формата, определен в приложение VI, се издават на всички членове на кабинен екипаж, участващи в търговска експлоатация на хеликоптери, най-късно до 8 април 2013 г.

Член 11б

Капацитет за осъществяване на надзор

1. Всяка държава-членка определя една или повече административни единици като свой компетентен орган, притежаващ правомощията и отговорностите за сертифициране и надзор на лица и организации, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

2. Ако държава-членка определи повече от една административна единица за компетентен орган:

а) областите на компетентност на всеки компетентен орган се определят ясно по отношение на отговорностите и географските граници;

б) между тези административни единици се установява координация, за да се гарантира ефективен надзор на лица и организации, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, в рамките на техните съответни области на компетентност.

3. Държавите-членки осигуряват на компетентните органи необходимия капацитет, за да се гарантира надзорът на всички лица и организации, обхванати от техните програми за надзор, включително достатъчно ресурси за изпълнение на изискванията на настоящия регламент.

▼M1

4. Държавите-членки гарантират, че персоналът на компетентните органи не извършва контролни дейности, когато има доказателства, че това може да доведе пряко или непряко до конфликт на интереси, по-специално когато става въпрос за семейни или финансови интереси.

5. Персоналът, упълномощен от компетентния орган да изпълнява задачи, свързани със сертифицирането и/или надзора, има право да изпълнява най-малко следните задачи:

а) да проверява документите, данните, процедурите и всякакви други материали, отнасящи се до изпълнението на задачата по сертифициране и/или надзор;

б) да прави преписи или извлечения от такива документи, данни, процедури и други материали;

в) да изисква устни обяснения на място;

г) да влиза в съответните помещения, площадки или средства за транспорт;

д) да извършва проверки, разследвания, оценки, инспекции, включително наземни инспекции и внезапни проверки; и

е) да предприема или предлага мерки за изпълнение, ако това е необходимо.

6. Задачите съгласно параграф 5 се изпълняват в съответствие с правните разпоредби на съответната държава-членка.

▼M12

Член 11в

Преходни мерки

Държавите членки:

а) най-късно до 8 април 2021 г. предават на ЕААБ всички записи, свързани с надзора върху организациите, които провеждат обучения за свидетелства за летателна правоспособност в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/395 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 и за които ЕААБ е компетентен орган в съответствие с член 78 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([1]);

б) в сътрудничество с ЕААБ приключват процедурите по сертифициране, започнали преди 8 април 2020 г., и издават съответните сертификати, като след това ЕААБ поема всички свои отговорности като компетентен орган за тези сертифицирани организации.

([1]) Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

▼B

Член 12

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 8 април 2012 г.

▼M11 _____

▼M12 _____

▼M11 _____

▼M8

4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до ►M14 20 юни 2022 г. ◄ разпоредбите на настоящия регламент по отношение на пилоти, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност и съответното свидетелство за медицинска годност, издадени от трета държава, които участват в нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства, според посоченото в член 2, параграф 1, буква б), подточка i) или ii) от Регламент (ЕС) 2018/1139. Държавите членки оповестяват публично тези решения.

▼M11 _____

7. Когато държава членка се възползва от изискванията по параграфи 2а и 4, тя уведомява Комисията и Агенцията. В уведомлението се посочват причините за такава дерогация, както и програмата за прилагане, която съдържа планираните дейности и свързаните с тях срокове.

▼M8

8. Чрез дерогация от параграф 1, точка FCL.315.A, второто изречение на буква а) от точка FCL.410.A и буква в) от точка FCL.725.A от приложение I (част FCL) се прилагат от 20 декември 2019 г.

▼B

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

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

[ЧАСТ-FCL]

ПОДЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

FCL.001 Компетентен орган

За целите на тази част компетентен орган е определеният от държавата-членка орган, пред който лицата кандидатстват за издаване на свидетелства за летателна правоспособност или свързаните с тях квалификации или сертификати.

FCL.005 Приложно поле

В настоящата част се определят изискванията за издаването на свидетелства за летателна правоспособност и свързаните с тях квалификации или сертификати, както и условията за тяхната валидност и използване.

FCL.010 Определения

▼M8

За целите на настоящото приложение (част FCL) се прилагат следните определения:

„Достъпно“ означава, че средството може да се използва от:

— одобрената организация за обучение (ATO), с чието одобрение се провежда курс на обучение за квалификация за клас или тип ВС, или

— проверяващия, който провежда оценката на компетентността, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за целите на оценяването, изпитването или проверката.

„Фигурен пилотаж“ означава целенасочено изпълнявани маневри, включващи внезапни изменения на пространствената позиция на въздухоплавателното средство, неестествена пространствена позиция или неестествено изменение на скоростта, които не са необходими за нормален полет или за обучение за свидетелства или сертификати за правоспособност или квалификации, различни от тези за фигурен пилотаж.

▼B

„Самолет“ означава задвижвано от силова установка, по-тежко от въздуха въздухоплавателно средство с фиксирано крило, поддържано във въздуха от динамичната реакция на въздуха върху неговото крило.

„Самолет, в екипажа на който се изисква втори пилот“ означава тип самолет, в екипажа на който е необходим втори пилот, съгласно изискванията на ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) или свидетелството за авиационен оператор.

▼M8

„Обучение за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението на самолета“ (UPRT) означава обучение, което се състои от:

— обучение за предотвратяване на загуба на управление на самолета: комбинация от теоретични знания и летателно обучение, която има за цел да осигури на полетните екипажи необходимите умения за предотвратяване на загубата на управление на самолета, както и

— обучение за възстановяване на управлението на самолета: комбинация от теоретични знания и летателно обучение, която има за цел да осигури на полетните екипажи необходимите умения за възстановяване на управлението на самолета.

▼B

„Въздухоплавателно средство (ВС)“ означава всяка машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност.

„Летателен професионализъм“ означава последователно прилагане на правилна оценка и добри познания, умения и подход за постигане на целите на полета.

▼M12

„Дирижабъл“ означава силово задвижвано, по-леко от въздуха ВС, с изключение на дирижаблите с горещ въздух, които се считат за аеростати в съответствие с член 2, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията.

▼M8

„Наличен летателен тренажор“ означава всеки летателен тренажор, който е свободен за употреба от оператора на летателни тренажори или клиента, независимо от фактора време.

▼M5

„Операция според ъгловото отклонение“ (angular operation) означава операция за подход по прибори, при която максималната допустима грешка/отклонение от планираната пътна линия се изразява чрез отклонението на стрелките на индикатора за отклонение от курса (CDI) или съответно показание на екран в пилотската кабина.

▼M11

Оценка на компетентността означава демонстрирането на умения, знания и подход за първоначално издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за правоспособност на инструктор или на проверяващ.

▼B

„Балон“ означава по-леко от въздуха ВС, което не е задвижвано силово и поддържа полета чрез използване или на газ, или на борден нагревател. За целите на тази част дирижаблите с горещ въздух, въпреки че са силово задвижвани, също се разглеждат като балони.

▼M7

_____

▼B

„Категория на ВС“ означава категоризация на ВС според конкретни основни характеристики, напр. самолет; ВС, задвижвано от силова установка; вертолет; дирижабъл; планер; свободен балон.

„Клас самолет“ означава категоризация на еднопилотни самолети, която не изисква квалификация за тип самолет.

▼M12

_____

▼B

„Търговски въздушен транспорт“ означава транспортиране на пътници, товар или поща срещу заплащане или под наем.

„Компетентност“ означава комбинация от умения, знания и подход, необходими за изпълнение на задача според предписани стандарти.

„Елемент на компетентността“ означава действие, съставляващо задача, която има начало и край, ясно определящи нейните граници, и видим резултат.

„Част от компетентността“ означава отделна функция, състояща се от определен брой елементи на компетентност.

„Втори пилот“ означава пилот, неизпълняващ функциите на командир на полет, на ВС, за което се изисква да има повече от един пилот, но не включва пилот, който се намира на борда на ВС с цел обучение за придобиване на свидетелство или квалификация.

„Маршрутен полет“ означава полет между точка на излитане и точка на кацане, следващ предварително планиран маршрут, с използването на стандартни навигационни процедури.

„Заместващ втори пилот в полет“ означава пилот, който замества втория пилот на органите за управление по време на хоризонтален полет, на полет в многопилотна експлоатация над FL 200.

„Полетно време с инструктор“ означава полетно време или време на тренажорна подготовка на земята, през което лицето се обучава от упълномощен инструктор.

▼M12

„Полет по маршрут по прибори“ означава фазата на полет по прибори, която започва след приключване на процедура за отлитане по прибори и завършва при започване на процедура за подход съгласно IFR.

▼B

„Грешка“ означава действие или бездействие на екипажа, което води до отклонения от организационни или полетни намерения или очаквания.

„Справяне с грешките“ означава процесът на откриване и реагиране на грешките с контрадействия, които намаляват или премахват последствията от грешките и намаляват вероятността от грешки или нежелани състояния на ВС.

▼B

„Пълен полетен симулатор (FFS)“ означава точна реплика в пълен размер на специфична по тип, марка, модел или серия пилотска кабина на ВС, включително монтажа на цялостното оборудване и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и летателната експлоатация на ВС, визуалната система, осигуряваща наблюдение извън пилотската кабина, и система за движение, имитираща сили.

▼M12

„Полетно време“:

за самолети, туристически мотопланери и ВС, задвижвани от силова установка, означава цялото време от момента, в който ВС започне да се движи, за да изпълни излитане, до момента, в който то спре в края на полета;

за вертолети означава цялото време от момента, в който започнат да се въртят лопатките на ротора на вертолета, до момента, в който той окончателно спре в края на полета и лопатките на ротора спрат да се движат;

за дирижабли означава цялото време от момента, в който дирижабълът бива освободен от мачтата, за да изпълни излитане, до момента, в който той спре в края на полета и бива завързан за мачтата.

▼B

„Полетно време по правилата за полети по прибори (IFR)“ означава цялото полетно време, през което ВС се експлоатира съгласно правилата за полети по прибори.

„Средство за летателно обучение (FTD)“ означава точна реплика в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и органи за управление в отворена пилотска кабина или затворена пилотска кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и полетната експлоатация на ВС до степента, осигурявана от монтираните в техническото средство системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система или система за движение, имитираща сили, освен в случай на нива 2 и 3 на средства за летателно обучение за вертолети, когато се изисква визуална система.

„Тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT)“ означава фиксирано наземно тренажорно средство, което пресъздава пилотската кабина или средата в пилотската кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на тип или клас ВС в летателна експлоатация, до степента, в която системите функционират във ВС.

▼M11

Полет само по прибори означава, че пилотите пилотират въздухоплавателното средство без външни визуални ориентири, в симулирани или реални метеорологични условия за полети по прибори („IMC“).

▼M12

_____

▼B

„Вертолет“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет основно чрез реакцията на въздуха върху един или няколко ротора, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение.

„Полетно време по прибори“ означава времето, през което пилотът пилотира ВС в полет, разчитайки само на показанията на приборите.

„Време на наземна тренировка по прибори“ означава време, през което пилотът се обучава в симулиран полет по прибори на тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD).

„Време по прибори“ означава време на полет по прибори или време на наземна тренировка по прибори.

▼M12

„Полет по ограничен приборен панел“ означава интерпретация на пространствената позиция по резервни прибори след загуба на основните референтни системи за пространствена позиция и курс.

▼M5

„Операция според линейното отклонение“ (linear operation) означава операция за подход по прибори, при която максималната допустима грешка/отклонение от планираната пътна линия се изразява в единици за дължина, например морски мили за страничното отклонение cross-track.

▼M11

Полет в рейсови условия под наблюдение („LIFUS)“ означава полет в рейсови условия след одобрен курс на обучение за квалификация за тип с нулево полетно време или обучение в рейсови условия, изисквано съгласно доклад за данните за експлоатационна годност („OSD“).

▼M5

„LNAV“ (Lateral Navigation) означава странична навигация.

„LPV“ (Localiser Performance with Vertical Guidance) означава точен подход със странична и вертикална навигация.

▼M16

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

▼B

„Взаимодействие в многочленен екипаж (MCC)“ означава функционирането на летателния екипаж като екип от взаимодействащи си членове, водени от командир на полет.

▼M16

„Многопилотно въздухоплавателно средство (многопилотно ВС)“:

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

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

▼M11

Нощ означава периодът между края на вечерния граждански полумрак и началото на сутрешния граждански полумрак или друг период между залеза и изгрева на слънцето, който може да бъде определен от съответния орган.

OSD означава данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (Част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.

Други средства за обучение („OTD)“ означава средства за обучение, различни от FSTD, които предоставят възможности за обучение, без да е необходимо цялостно симулиране на пилотската кабина.

▼M5

Навигация, основана на летателните характеристики (PBN) (Performance-Based Navigation) означава зонална навигация въз основа на летателните характеристики на въздухоплавателни средства, експлоатирани по трасе на ОВД, по процедура за подход по прибори или в определено за целта въздушно пространство.

▼B

„Критерии за ефективност“ означава просто оценъчно изложение на изискванията резултат по елемент на компетентността и описание на критериите, използвани за оценка дали е постигнато необходимото ниво на ефективност.

„Командир на полет (PIC)“ означава пилот, определен за командир на полета и натоварен с безопасното провеждане на полета.

„Командир на полет под наблюдение (PICUS)“ означава втори пилот, изпълняващ задълженията и функциите на командир на полет под наблюдение от командира на полета.

„ВС, задвижвано от силова установка“ означава всяко ВС, получаващо вертикална подемна сила и тяга/подемна сила по време на полет от ротори с изменяема геометрия или моторни/тягови устройства, прикрепени към или съдържащи се в корпуса или крилото на ВС.

▼M12

„Мотопланер“ означава планер, оборудван с един или няколко двигателя, който при неработещи двигатели има характеристиките на планер.

▼B

„Любител пилот“ означава пилот, притежаващ свидетелство, което забранява извършването на полети срещу заплащане, с изключение на дейности по обучение или изпитване, както е определено в настоящата част.

▼M11

Проверка на професионалната подготовка означава демонстрация на умения с цел потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации или права, включваща и устен изпит, ако е необходимо.

▼B

„Подновяване“ (например на квалификация или свидетелство) означава административно действие, предприето след като дадена квалификация или свидетелство са изтекли, което подновява правата по квалификацията или свидетелството за определен период, след удовлетворяването на конкретни изисквания.

„Потвърждаване на валидността“ (например на квалификация или свидетелство) означава административно действие, предприето в периода на действие на дадена квалификация или свидетелство, което позволява на притежателя им да продължи да упражнява правата, произтичащи от квалификацията или свидетелството, за определен период, след удовлетворяването на конкретни изисквания.

▼M5

„RNP APCH“ означава PBN спецификация, използвана за операции за подход по прибори.

„Операция RNP APCH до минимумите за LNAV“ означава операция за подход по прибори по две измерения (2D), при която страничното насочване е въз основа на установяване на местоположението чрез GNSS.

„Операция RNP APCH до минимумите за LNAV/VNAV“ означава операция за подход по прибори по три измерения (3D), за която страничното насочване е въз основа на установяване на местоположението чрез GNSS, а вертикалното насочване се осигурява или от функцията Baro VNAV (барометрична вертикална навигация), или от установяването на местоположението чрез GNSS, включително спътникова система за повишаване на точността (SBAS).

„Операция RNP APCH до минимумите за LPV“ означава операция за подход по прибори по три измерения (3D), при която както страничното, така и вертикалното насочване са въз основа на установяване на местоположението чрез GNSS, включително спътникова система за повишаване на точността (SBAS).

„RNP AR APCH“ означава навигационна спецификация, използвана за операции за подход по прибори, за чието използване се изисква специално одобрение.

▼B

„Маршрутен сектор“ означава полет, включващ излитане, отлитане, крейсерски полет не по-малко от 15 минути, подход и кацане.

„Планер“ означава ВС, по-тежко от въздуха, което се поддържа във въздуха от динамичната реакция на въздуха върху неговите повърхности, които остават неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател.

▼M16

„Еднопилотно въздухоплавателно средство (еднопилотно ВС):“

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

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

▼B

„Проверка на уменията“ означава демонстрирането на умения, необходими за издаването на свидетелство или квалификация, включително и устен изпит, ако е необходимо.

„Самостоятелно полетно време“ означава полетно време, през което обучаемият пилот е сам във ВС.

▼B

„Обучаем командир на полет (SPIC)“ означава обучаем пилот, действащ като командир на полет при полет с инструктор, когато инструкторът само наблюдава обучаемия пилот и не участва в пилотирането на ВС.

„Заплаха“ означава събития или грешки, случващи се извън контрола на летателния екипаж, засилващи сложността на ситуацията, които трябва да бъдат овладени за поддържане на безопасността.

„Справяне със заплаха“ означава процес на откриване и реагиране на заплахите с контрадействия, които намаляват или премахват последствията от тях и намаляват вероятността от грешки или нежелани състояния на ВС.

▼M5

„Операция за подход по прибори по три измерения (3D операция)“ означава операция за подход по прибори, при която за насочване се използва както странична, така и вертикална навигация.

▼M12

Освен ако не е посочено друго след процеса на сертифициране в съответствие с приложение I (Част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, „туристически мотопланер (TMG)“ означава конкретен клас мотопланер, снабден с вграден неприбираем двигател и неприбираемо витло. Той трябва да може да излита и да набира височина, използвайки тягата на двигателя си, в съответствие с неговото ръководство за летателна експлоатация.

▼M5

„Операция за подход по прибори по две измерения (2D операция)“ означава операция за подход по прибори, при която за насочване се използва само странична навигация.

▼B

„Тип ВС“ означава категоризация на въздухоплавателни средства, изискваща квалификация за тип, определена в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, и която включва всички ВС със сходна основна конструкция, включително всички модификации, с изключение на тези, които водят до промяна в начина на управление или летателните характеристики.

▼M11

Списък на квалификациите за тип и заверките в свидетелството за летателна правоспособност означава списък, публикуван от Агенцията въз основа на резултатите от оценката на OSD и съдържащ класове самолети и типове въздухоплавателни средства за целите на лицензирането на летателните екипажи.

▼M5

„VNAV“ (Vertical Navigation) означава вертикална навигация.

▼M14

„оператор на обучение, основано на факти (EBT)“ означава организация, която притежава свидетелство за авиационен оператор (CAO) в съответствие с приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и която е въвела програма за EBT, одобрена от компетентния орган, в съответствие с разпоредбите на посочения регламент.

„практическо оценяване по EBT“ означава метод за оценка на ефективността, който служи за проверка на цялостната ефективност на компетентностите. Извършва се в симулирана или в оперативна среда.

„програма за EBT“ означава програма за оценка и обучение на пилоти в съответствие с точка ORO.FC.231 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

„смесена програма за EBT“ означава програма на оператора за периодично обучение и проверка, предвидена в точка ORO.FC.230 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, част от която е посветена на прилагането на EBT, но не заменя проверките на професионалната подготовка, предвидени в допълнение 9 към настоящото приложение.

▼M3

FCL.015 Кандидатстване и издаванепотвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за правоспособност, квалификации и сертификати

▼M12

a) Заявление за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелства за летателна правоспособност и свързаните с тях квалификации и сертификати, както и за всякакви изменения по тях, се подава до компетентния орган под форма и по начин, установени от този орган.

▼M12

Към заявлението се прилагат доказателства, че кандидатите отговарят на изискванията за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелството за летателна правоспособност или сертификата и свързаните с него квалификации или заверки, предвидени в настоящото приложение (Част FCL) и в приложение IV (Част MED).

б) Освен ако е посочено друго в настоящото приложение, всички ограничения или разширения на правата, предоставени от свидетелството за летателна правоспособност, квалификацията или сертификата, се заверяват от компетентния орган в свидетелството за летателна правоспособност или сертификата.

▼B

в) Никое лице не може да притежава повече от едно свидетелство за правоспособност за категория въздухоплавателно средство, издадено в съответствие с настоящата част.

▼M12

г) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност подават заявления съгласно буква а) до компетентния орган, определен от държавата членка, в която са били издадени техните свидетелства за летателна правоспособност в съответствие с настоящото приложение (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая.

▼M18

д) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, издадено в съответствие с настоящото приложение (част FCL), могат да подадат заявление до компетентния орган, определен от друга държава членка, за смяна на компетентния орган за всички притежавани свидетелства за летателна правоспособност, както е посочено в буква г). Притежателите на свидетелство за медицинска годност, издадено в съответствие с приложение IV (част MED), които все още не притежават свидетелство за летателна правоспособност, имат право да подадат такова заявление за смяна на компетентния орган във връзка с цялата медицинска документация, съхранявана от компетентния орган.

▼M12

е) Кандидатът подава заявление за издаване на свидетелство за летателна правоспособност, квалификация или сертификат не по-късно от 6 месеца след успешното преминаване на проверка на уменията или оценка на компетентността.

▼M14

ж) Обучението, завършено във въздухоплавателно средство или FSTD в съответствие с приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, се взема предвид по отношение на изискванията за опит и потвърждаване на валидността, определени в настоящото приложение (част FCL).

▼M3

FCL.020 Обучаем пилот

▼M18

а) Обучаемият пилот не лети сам, освен ако не отговаря на следните условия:

1) има разрешение за това и е наблюдаван от инструктор;

2) преди да получи разрешението, посочено в точка 1, е придобил необходимата компетентност да експлоатира безопасно съответното въздухоплавателно средство по време на планирания самостоятелен полет.

▼M12

б) Преди първия си самостоятелен полет обучаемият пилот трябва да е навършил поне 16 години.

FCL.025 Изпити за проверка на теоретичните познания за издаване на свидетелства за правоспособност и квалификации

▼B

а) *Задължения на кандидата*

▼M11

(1) Кандидатите трябва да издържат пълния набор от изпити за теоретични познания за конкретно свидетелство или квалификация пред компетентния орган на същата държава членка.

▼M7

(2) Кандидатите се явяват на изпит по теоретична подготовка, само когато бъдат препоръчани от декларираната организация за обучение (DTO) или одобрената организация за обучение (ATO), отговорни за тяхното обучение, единствено след като са завършили на удовлетворително ниво съответните дисциплини, включени в курса за теоретична подготовка.

▼M7

(3) Препоръката от DTO или ATO е валидна 12 месеца. Ако кандидатът не се яви поне веднъж на изпит по теоретична подготовка в рамките на този срок на валидност, DTO или ATO определя въз основа на нуждите на кандидата дали е необходимо допълнително обучение.

▼M11

б) *Стандарти за успешно преминаване*

1) Успешното преминаване на изпита за теоретични познания се зачита, ако кандидатът е посочил поне 75 % от възможните верни отговори на изпитния формуляр. Не се отнемат точки за грешни отговори.

2) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, кандидатът е положил успешно задължителния изпит за теоретичните познания за съответното свидетелство за летателна правоспособност или квалификация, ако успешно е преминал всички задължителни изпити за теоретични познания в рамките на 18 месеца, считано от края на календарния месец, в който кандидатът се е явил на първия си изпит.

▼M14

3) Ако кандидатът за преминаване на изпит за теоретични познания за ATPL, за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот („CPL“) или за квалификация за полети по прибори („IR“) не е преминал успешно един от изпитите за теоретични познания след четири опита или ако не премине успешно всички изпити след шест изпитни сесии или в рамките на периода, посочен в буква б), подточка 2, той трябва да се яви отново на пълния набор от изпити за теоретични познания.

▼M18

4) Ако кандидатите за издаване на свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL), на свидетелство за летателна правоспособност на любител пилот (PPL) или на основна квалификация за полети по прибори (BIR) не са преминали успешно един от изпитите за теоретични познания след четири опита или ако не са преминали успешно всички изпити в рамките на периода, посочен в буква б), точка 2, те се явяват отново на пълния набор от изпити за теоретични познания.

5) Преди да се явят отново на пълния набор от изпити за теоретични познания, кандидатите преминават допълнително обучение в DTO или ATO. Степента и обхватът на необходимото обучение се определят от DTO или ATO въз основа на потребностите на кандидатите.

▼B

в) *Срок на валидност*

(1) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания е валидно:

▼M12

i) за издаването на свидетелство за летателна правоспособност за леки ВС или на любител пилот — за период от 24 месеца;

▼M18

ii) за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот, свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж или квалификация за полети по прибори (IR) — за период от 36 месеца;

▼M12

iii) за издаването на основна квалификация за полети по прибори (BIR) — за неограничен срок.

Сроковете, предвидени в подточки i) и ii), започват да текат от деня, в който пилотите преминат успешно изпита по теоретична подготовка в съответствие с буква б), подточка 2.

▼B

(2) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) остава валидно за издаването на ATPL за период от 7 години от последната дата на валидност на:

i) IR, вписана в свидетелството, или

ii) в случая на вертолети — квалификацията за тип вертолет, вписана във въпросното свидетелство.

FCL.030 Практическа проверка на уменията

а) Преди явяването на проверка на уменията за издаване на свидетелство, квалификация или сертификат, кандидатът трябва да е преминал съответната проверка на теоретичните познания, освен в случаите на кандидати, преминаващи интегриран курс за летателно обучение.

▼B

Във всички случаи теоретичното обучение задължително трябва да е приключило преди проверката на уменията.

б) С изключение на случаите, свързани с издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, кандидатът трябва да бъде препоръчан за преминаване на проверка на уменията от организацията/лицето, отговарящи за обучението, след приключване на обучението. Документите за обучението се предават на проверяващия.

▼M12

в) За издаване на BIR кандидатът за проверка на уменията първо трябва да завърши всички обучителни модули и да бъде препоръчан за проверка на уменията от ATO. ATO предава на проверяващия неговите документи за обучението.

▼B

FCL.035 Признаване на полетно време и теоретични познания

а) *Признаване на полетно време*

▼M3

(1) Освен ако в настоящата част е предвидено друго, полетното време, което ще бъде признато за свидетелство, квалификация или сертификат, е било пролетяно на въздухоплавателно средство от същата категория, за която се иска свидетелство, квалификация или сертификат.

(2) Командир на полет или обучаем командир на полет.

▼B

i) При покриването на общото полетно време, необходимо за издаване на свидетелство, квалификация или сертификат, на кандидата за съответното свидетелство, квалификация или сертификат се признава цялото самостоятелно полетно време, полетното време с инструктор и полетното време като командир на полет.

ii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за ATP дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.

iii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за CPL/IR дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.

▼M3

(3) Полетно време като втори пилот или командир на полет под наблюдение (PICUS). Освен ако в настоящата част е предвидено друго, притежател на свидетелство за летателна правоспособност, действащ като втори пилот или командир на полет под наблюдение (PICUS), има право на признаване на цялото полетно време като втори пилот при покриването на изискваното общо полетно време за издаване на свидетелство за летателна правоспособност от по-висока степен.

▼M14

(4) Цялото полетно време на самолети или TMG, които са предмет на решение на държава членка, взето в съответствие с член 2, параграф 8, буква а) или в) от Регламент (ЕС) 2018/1139, или които попадат в обхвата на приложение I към посочения регламент, се признава изцяло за целите на покриване на изискванията за полетно време от точка FCL.140.A, буква а), подточка 1 и точка FCL.740.A, буква б), подточка 1, ii) от настоящото приложение, ако са изпълнени следните условия:

i) съответният самолет или TMG е от същата категория и клас като въздухоплавателното средство по част FCL, по отношение на което се признава полетното време;

▼**M14**

ii) при учебни полети с инструктор използваният самолет или TMG подлежи на разрешение, както е посочено в точка ORA.ATO.135 от приложение VII (част ORA) или точка DTO.GEN.240 от приложение VIII (част DTO).

▼**M12**

б) *Признаване на теоретични познания*

1) На кандидати, преминали успешно изпита по теоретична подготовка за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, се признават теоретичните познания за свидетелство за летателна правоспособност за леки ВС, на любител пилот, на професионален пилот, както и IR и BIR в същата категория ВС, с изключение на вертолети.

2) На кандидати, преминали успешно изпита по теоретична подготовка за свидетелство за правоспособност на професионален пилот, се признават теоретичните познания за:

i) свидетелство за летателна правоспособност за леки ВС в същата категория ВС;

ii) свидетелство за правоспособност на любител пилот в същата категория ВС; и

iii) дисциплината „Комуникации“ за BIR. Това признаване включва частта за IFR от дисциплината „Комуникации“, само ако тази дисциплина е завършена в съответствие с точка FCL.310, както е приложимо от 20 декември 2019 г.

3) На притежатели на IR или кандидати, които са преминали успешно изпита по теоретична подготовка за IR за категория ВС, се признават теоретичната подготовка и изпитът за:

i) IR за друга категория ВС; и

ii) BIR.

4) На притежатели на свидетелство за летателна правоспособност се признават теоретичната подготовка и изпитът за свидетелство в друга категория ВС в съответствие с допълнение 1 към настоящата част. Това признаване също се прилага за кандидати за свидетелство за летателна правоспособност, преминали успешно изпитите по теоретична подготовка, изисквани за издаването на това свидетелство за друга категория ВС, при условие че е спазен срокът на валидност на изпита по теоретична подготовка, посочен в точка FCL.025, буква в).

5) Чрез дерогация от разпоредбите на буква б), подточка 3, на притежателите на IR(A), които са завършили основан на компетентност модулен курс за IR(A), се признават изцяло теоретичната подготовка и изпитът за IR за друга категория ВС, само ако също така са преминали успешно теоретичната подготовка и изпита за частта от курса за IFR, съгласно изискванията на ►**M14** FCL.720.A, буква а), подточка 2, ii), буква а) ◄.

▼**M18**

6) Когато в допълнение 1 е включено признаване на дисциплината „Комуникации“, се прилагат всички изброени по-долу разпоредби:

i) такова признаване се предоставя за обучението и изпита по посочената дисциплина само ако по време на предходни изпити за теоретични познания в съответствие с точка ARA.FCL.300 от приложение VI кандидатите са преминали обучение по дисциплината „Комуникации“ или по двете дисциплини „Комуникации по VFR“ и „Комуникации по IFR“;

▼M18

ii) кандидатите, които са преминали обучение само по дисциплината „Комуникации по VFR“ или само по дисциплината „Комуникации по IFR“, преминават теоретична подготовка по дисциплината „Комуникации“, чиято продължителност може да бъде намалена въз основа на оценка на кандидатите от страна на АТО. Аспектите, свързани единствено с комуникациите по VFR, може да бъдат намалени за кандидатите, които са преминали обучение по дисциплината „Комуникации по VFR“. Аспектите, свързани единствено с комуникациите по IFR, може да бъдат намалени за кандидатите, които са преминали обучение по дисциплината „Комуникации по IFR“. При всички случаи кандидатите полагат изпита за теоретични познания по дисциплината „Комуникации“.

▼M11

FCL.040 Упражняване на правата, произтичащи от свидетелствата за летателна правоспособност

Упражняването на правата, предоставени от дадено свидетелство за летателна правоспособност, се определя от валидността на квалификациите, които то съдържа, ако е приложимо, и свидетелството за медицинска годност, съобразно упражняваните права.

▼B

FCL.045 Задължение за носене и представяне на документи

а) Пилотите трябва винаги да носят валидно свидетелство за летателна правоспособност и валидно свидетелство за медицинска годност, когато упражняват правата, произтичащи от свидетелството за летателна правоспособност.

б) Пилотите трябва да носят също така документ за самоличност със снимка.

в) Пилотите и обучаемите пилоти трябва незабавно да представят записите на своето полетно време за проверка при поискване от упълномощен представител на компетентния орган.

▼M18

г) На всички самостоятелни маршрутни полети обучаемите пилоти носят доказателство за разрешението, изисквано по точка FCL.020, буква а), точка 1.

▼M6

д) Пилот, който възнамерява да пилотира извън територията на ЕС въздухоплавателно средство, регистрирано в държава членка, която е различна от държавата членка, издала свидетелството за летателна правоспособност, трябва да носи със себе си, на печатен носител или в електронен формат, най-новото издадено приложение по ICAO (ICAO attachment), което включва позоваване на регистрационния номер в ICAO на споразумението за признаване на автоматично потвърждаване на валидността на свидетелства за летателна правоспособност, както и списък на държавите, които са страни по това споразумение.

▼B

FCL.050 Записване на полетно време

Пилотите записват достоверни данни за всички изпълнени полети във форма и по начин, установени от компетентния орган.

▼M11

FCL.055 Езикова компетентност

а) Общи положения. Пилотите на самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, и дирижабли, от които се изисква да използват радиовръзка, не могат да упражняват правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност и квалификации, ако нямат заверка за езикова компетентност в свидетелството — за английски или друг език, използван при поддържането на радиовръзка по време на полета. Заверката посочва езика, степента на владеенето му и дата на валидност и тя се получава в съответствие с процедура, установена от компетентен орган. Минималното приемливо ниво на владеене на езика е оперативното (ниво 4) в съответствие с допълнение 2 към настоящото приложение.

б) Кандидатите за заверка за езикова компетентност демонстрират в съответствие с допълнение 2 към настоящото приложение поне оперативно ниво на владеене на езика, както при използване на радиотелефонна фразеология, така и на обикновения език, пред оценител, сертифициран от компетентен орган, или пред орган за проверка на езиковите умения, одобрен от компетентен орган, според случая. За тази цел кандидатите демонстрират способност да:

▼M11

1) комуникират ефективно в ситуации, в които събеседникът не се вижда, и в такива, в които се вижда;

2) разговарят по общи и професионални теми с точност и яснота;

3) използват подходящи комуникативни стратегии, за да обменят съобщения и да разпознават и коригират недоразумения в общ или професионален контекст;

4) се справят успешно с езикови усложнения, появили се от усложнен или неочакван обрат на събитията, произтичащи в контекста на обичайна работна ситуация или комуникативна задача, с която те иначе са запознати; както и

5) използват диалект или акцент, който е разбираем за авиационната общност.

в) С изключение на пилотите, които са демонстрирали владеене на езика на експертно ниво (ниво 6) в съответствие с допълнение 2 към настоящото приложение, заверката за езикова компетентност се преразглежда на всеки:

1) 4 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е оперативно (ниво 4); или

2) 6 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е разширено (ниво 5).

▼M12

г) Специални изисквания за притежателите на квалификация за полети по прибори (IR). Чрез дерогация от разпоредбите на буквите по-горе, притежателите на IR трябва да покажат способност да използват английски език на подходящо ниво на езикова компетентност, както е определено в допълнение 2 към настоящото приложение.

д) Демонстрирането на езиковата компетентност и използването на английски език за притежателите на IR се извършва чрез метод на оценка, определен от който и да е компетентен орган.

▼B

FCL.060 Скорошен опит

▼M12

_____

б) Самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка и дирижабли. Пилот не може да експлоатира ВС в търговския въздушен транспорт или за превоз на пътници:

▼M16

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

▼B

(2) като командир на полет през нощта, освен ако пилотът:

i) през последните 90 дни е изпълнил поне 1 излитане, подход и кацане през нощта като пилот на въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас; или

ii) притежава IR;

▼M18

(3) като заместващ втори пилот в полет, освен ако в рамките на последните 90 дни не е преминал едно от следните:

i) поне 3 сектора като заместващ втори пилот в полет на съответния тип;

▼M18

ii) обучение, чието съдържание се определя от оператора и което включва поне три сектора като заместващ втори пилот в полет на FSTD, представящ съответния тип;

iii) периодично обучение в съответствие с подчаст FC (ORO.FC) от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

iv) проверка на професионалната подготовка за заместващи втори пилоти в полет в съответствие с допълнение 9.

▼B

(4) Ако пилотът притежава права да пилотира повече от един тип самолет със сходни характеристики на управление и експлоатация, трите излитания, подхода и кацания, изисквани в точка 1, могат да бъдат извършени, както е определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.

(5) Ако пилотът притежава права да пилотира повече от един тип несложен вертолет със сходни характеристики на управление и експлоатация, както е определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, трите излитания, подхода и кацания, изисквани в точка 1, могат да бъдат извършени само с един от типовете, при условие че пилотът е изпълнил полет от поне 2 часа на всеки от типовете вертолети през последните 6 месеца.

в) Специални изисквания за търговския въздушен транспорт:

(1) В случая на търговски въздушен транспорт 90-дневният срок, предвиден в буква б), точки 1 и 2 по-горе, може да бъде удължен до максимум 120 дни, при условие че пилотът изпълни полети в рейсови условия под наблюдението на инструктор за обучение за квалификация за тип или проверяващ за тип.

▼M11

(2) Ако пилотът не отговаря на изискването, предвидено в подточка 1, той преминава обучителен полет с инструктор, квалифициран в съответствие с подчаст Й да обучава за този тип въздухоплавателно средство. Обучителният полет се изпълнява на въздухоплавателно средство или на FFS на типа въздухоплавателно средство, който ще се използва, и включва поне изискванията, описани в буква б), подточки 1 и 2, преди пилотът да може да упражнява своите права.

▼M4

FCL.065 Редуциране на правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност на възраст над 60 години в търговския въздушен транспорт

а) Възраст 60—64 години. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 60 години, не може да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, освен като член на многопилотен екипаж.

▼M12

б) Възраст 65 години. Притежатели на свидетелство за летателна правоспособност, които са навършили 65 години, не могат да действат като пилоти на ВС в търговския въздушен транспорт.

_____

▼B

FCL.070 Отнемане, временно прекратяване и ограничения на свидетелства за летателна правоспособност, квалификации и сертификати

а) Свидетелствата за летателна правоспособност, квалификациите и сертификатите, издадени в съответствие с настоящата част, могат да бъдат ограничавани, временно прекратявани или отнемани от компетентния орган, ако пилотът не отговаря на изискванията на настоящата част, Част-Медицински изисквания или приложимите функционални изисквания, в съответствие с условията и процедурите, предвидени в Част-ARA.

б) Ако свидетелството за летателна правоспособност е временно прекратено или отнето, пилотът незабавно връща свидетелството или сертификата на компетентния орган.

▼B

ПОДЧАСТ Б

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ЛЕКИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА — LAPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

▼M12

FCL.100 LAPL — Минимална възраст

Кандидатите за LAPL за самолети или вертолети трябва да са навършили поне 17 години.

▼B

FCL.105 LAPL — Права и условия

а) Общи положения. Правата на притежателя на LAPL са да действа без възнаграждение като командир на полет на въздухоплавателно средство от съответната категория, използвано в нетърговски операции.

б) Условия. Кандидатите за LAPL трябва да отговарят на изискванията за съответната категория въздухоплавателно средство и, ако е приложимо, за класа или типа ВС, използвано при проверката на уменията.

FCL.110 LAPL — Признаване за същата категория въздухоплавателно средство

а) На кандидатите за LAPL, които са притежавали друго свидетелство за летателна правоспособност в същата категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията за LAPL в тази категория ВС.

б) Без да се засягат разпоредбите на горния параграф, ако срокът на свидетелството е изтекъл, кандидатът трябва да премине проверка на уменията в съответствие с FCL.125 за издаване на LAPL в съответната категория ВС.

▼M18

FCL.115 LAPL — Курс на обучение

а) Кандидатите за LAPL завършват курс на обучение в DTO или ATO. Такъв курс на обучение включва:

1) теоретична подготовка и летателно обучение, подходящи за правата по LAPL, за което се кандидатства;

2) освен това за LAPL(H) задължителните дисциплини за съответния тип вертолет, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията.

б) Теоретичната подготовка и летателното обучение могат да бъдат проведени в DTO или ATO, различни от тези, в които кандидатите са започнали обучението си.

в) За обучението за придобиване на права за клас самолети SEP, кацащи на водна повърхност, се разглеждат елементите от раздел Б (Специални изисквания за категорията самолети), точка 7 (Квалификация за клас — ВС, кацащи на водна повърхност) от допълнение 9.

г) На кандидатите за LAPL може да се признае предишно обучение за PPL, което са преминали в съответствие с подчаст В за същата категория въздухоплавателни средства, въз основа на оценка на кандидата от страна на ATO или DTO, която отговаря за курса на обучение за LAPL. При всички случаи кандидатите отговарят на изискванията за опит, посочени в точка FCL.110.A, буква а) или точка FCL.110.H, буква а), според случая.

▼M12

FCL.120 LAPL — Изпити по теоретична подготовка

Кандидатите за LAPL демонстрират ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права, чрез полагане на изпити по следните дисциплини:

а) общи дисциплини:

— въздушно право,

▼M12

— човешки възможности,

— метеорология,

— комуникации, както и

— навигация.

б) специални дисциплини по отношение на различните категории ВС:

— принципи на полета,

— експлоатационни процедури,

— характеристики на полета и планиране, както и

— общи познания за въздухоплавателните средства.

▼B

FCL.125 LAPL — Проверка на уменията

а) При преминаване на проверка на уменията кандидатите за LAPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

б) Кандидатите за проверка на уменията трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, на който ще се проведе проверката. Правата се ограничават до класа или типа, на който е проведена проверката на уменията, до вписването на други разширения в свидетелството в съответствие с настоящата подчаст.

в) *Положителни оценки*

(1) Проверката на уменията се разделя на различни раздели, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на категорията ВС, с което се извършва полетът.

(2) Ако кандидатът не успее да премине някой елемент от даден раздел означава, че кандидатът не е преминал целия раздел. Ако кандидатът не успее да премине само 1 раздел, той се явява отново само на този раздел. Ако той не успее да премине повече от 1 раздел означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.

(3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка 2, неуспешното преминаване на който и да е раздел, включително на раздели, взети успешно предишния път, означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.

(4) При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от 2 опита се изисква допълнителна практическа подготовка.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за LAPL за самолети — LAPL(A)

▼M11

FCL.105.A LAPL(A) — Права и условия

▼M18

а) Права

Правата на притежателя на LAPL за самолети са да действа като командир на полет на самолети SEP, кацащи на твърда повърхност („SEP (ВС, кацащи на твърда повърхност)“), на самолети SEP, кацащи на водна повърхност („SEP (ВС, кацащи на водна повърхност)“), или на TMG с максимална сертифицирана излетна маса, по-малка или равна на 2 000 kg, превозващи максимум трима пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от четири лица.

▼M11

б) Условия

1) Притежателите на LAPL(A) превозват пътници само ако след издаването на свидетелството за летателна правоспособност имат 10 часа полетно време като командир на самолет или на TMG.

2) Притежателите на LAPL(A), които преди това са притежавали ATPL(A), MPL(A), CPL(A) или PPL(A), са освободени от изискванията, определени в буква б), подточка 1.

▼B

FCL.110.A LAPL(A) — Изисквания за опит и признаване

а) Кандидатите за LAPL(A) трябва да имат най-малко 30 часа летателно обучение на самолети или TMG, в т. ч. поне:

(1) 15 часа полетно време с инструктор на класа самолет, на който ще се проведе проверката на уменията;

(2) 6 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т. ч. поне 3 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.

▼M12

б) Специфични изисквания към кандидатите, които притежават SPL, издадено в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, в това число права за управление на TMG. Кандидатите за LAPL(A), които притежават SPL с права за управление на TMG, трябва да имат минимум 21 часа полетно време на TMG след вписването на правата за TMG и да отговарят на изискванията, предвидени в точка FCL.135.A, буква а) за самолети.

▼M18

в) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, предвидени в буква а), при следните условия:

1) степента на признаване се определя от DTO или ATO, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна оценка, но при всички случаи:

i) не надвишава общото полетно време като командир на полет;

ii) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);

iii) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2;

2) предишен опит като командир на полет на въздухоплавателни средства, които са предмет на решение на държава членка, взето в съответствие с член 2, параграф 8, буква а) или в) от Регламент (ЕС) 2018/1139, или които попадат в обхвата на приложение I към посочения регламент, може да бъде признат, ако въздухоплавателните средства отговарят на определението за съответната категория въздухоплавателни средства съгласно настоящото приложение (част FCL).

▼B

FCL.135.A LAPL(A) — Разширяване на правата за друг клас или вариант самолет

▼M18

а) На кандидатите за LAPL(A) се предоставят права за класа самолети или TMG, на който е проведена проверката на уменията. С цел разширяване на своите права за друг клас притежателите на LAPL(A) изпълняват по отношение на този друг клас всички изброени по-долу условия:

(1) 3 часа летателно обучение, включително следното:

i) 10 излитания и кацания с инструктор;

▼M18

ii) 10 самостоятелни излитания и кацания под наблюдение;

(2) проверка на уменията, за да се докаже адекватно ниво на практически умения на новия клас самолет. По време на посочената проверка на уменията кандидатът доказва пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия клас по следните дисциплини:

i) оперативни процедури;

ii) характеристики на полета и планиране;

iii) общи познания за въздухоплавателните средства.

б) С цел разширяване на правата за друг вариант на даден клас ВС пилотът преминава обучение за разликите между вариантите на типа ВС или преминава обучение за опознаване. Обучението за разликите се отбелязва в летателната книжка или в еквивалентен документ и се удостоверява с подпис на инструктора. При разширяване на правата за клас самолети SEP за вариант с друг тип двигател, посочен в член 2, точка 8а, обучението за разликите се състои от летателно обучение с инструктор и теоретична подготовка, което включва, по отношение на този друг тип двигател и свързаните с него системи на въздухоплавателното средство, най-малко всички от изброените по-долу дисциплини:

1) оперативни процедури;

2) характеристики на полета и планиране;

3) общи познания за въздухоплавателните средства.

▼M12

в) На кандидатите за разширяване на правата по LAPL(A) за TMG, които притежават и SPL в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, в това число права за управление на TMG, се признава изцяло покриването на изискванията от буква а).

▼M11

FCL.140.A LAPL(A) — Изисквания за скорошен опит

а) Притежателите на LAPL(A) упражняват правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност, само ако през последните 2 години са изпълнили някое от следните условия като пилоти на самолети или на TMG:

▼M18

1) да имат поне 12 часа полетно време като командир на полет или летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, в т.ч.:

i) 12 излитания и кацания;

ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия;

▼M11

2) да са преминали проверка на професионалната подготовка с проверяващ за LAPL(A). Програмата за проверка на професионалната подготовка се основава на проверката на уменията за LAPL(A);

б) Ако притежателите на LAPL(A) притежават права както за SEP(ВС, кацащи на твърда повърхност), така и за SEP(ВС, кацащи на водна повърхност), те може да отговарят на изискванията от буква а), подточка 1 за един от двата класа или за комбинация от тях, която е валидна и за двата вида права. За тази цел поне 1 час от изискваното полетно време и 6 от изискваните 12 излитания и кацания трябва да бъдат изпълнени за всеки клас.

▼M18

в) Притежателите на LAPL(A) с права за самолети SEP, които в съответствие с точка FCL.135.A, буква б) са разширили правата си за вариант с различен тип двигател, посочен в член 2, точка 8а, ако през предходните 2 години не са извършвали полети на този вариант, изпълняват някое от следните условия за този вариант, преди да упражнят правата си за него:

1) допълнително обучение за разликите в съответствие с точка FCL.135.A, буква б);

▼M18

2) проверка на професионалната подготовка;

3) опреснително обучение в съответствие с точка FCL.140.A, буква б), точка 1, подточка ii).

г) Летателното обучение с инструктор, полетите под наблюдение, посочени в уводното изречение на буква а), точка 1, опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii) и буква в), точка 3, и проверката на професионалната подготовка, посочена в буква а), точка 2 и буква в), точка 2, се отбелязват в летателната книжка или в еквивалентен документ и се удостоверяват с подпис на инструктора или проверяващия, според случая.

▼B

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за LAPL за вертолети — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Права

Правата на притежателя на LAPL за вертолети са да действа като командир на полет на еднодвигателни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 kg или по-малка, превозващи максимум 3-ма пътници, така че на борда никога да няма повече от 4 лица.

FCL.110.H LAPL(H) — Изисквания за опит и признаване

а) Кандидатите за LAPL(H) трябва да имат 40 часа летателно обучение на вертолети. Поне 35 часа от тях трябва да бъдат извършени на типа вертолет, на който ще се проведе проверката на уменията. Летателното обучение включва поне:

(1) 20 часа полетно време с инструктор; и

(2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т. ч. поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.

▼M18

б) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, предвидени в буква а), при следните условия:

1) степента на признаване се определя от DTO или ATO, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна оценка, но при всички случаи:

i) не надвишава общото полетно време като командир на полет;

ii) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);

iii) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2;

2) предишен опит като командир на полет на въздухоплавателни средства, които са предмет на решение на държава членка, взето в съответствие с член 2, параграф 8, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/1139, или които попадат в обхвата на приложение I към посочения регламент, може да бъде признат, ако въздухоплавателните средства отговарят на определението за категория вертолети съгласно настоящото приложение (част FCL).

▼B

FCL.135.H LAPL(H) — Разширяване на правата за друг тип или вариант вертолет

▼M18

а) На кандидатите за LAPL(H) се предоставят права за конкретния тип вертолет, на който е проведена проверката на уменията. С цел разширяване на своите права за друг тип вертолет притежателите на LAPL(H) изпълняват по отношение на този друг тип всички изброени по-долу условия:

▼M18

1) освен ако е посочено друго в данните за експлоатационната годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, поне 5 часа летателно обучение, в т. ч.:

i) 15 излитания, подхода и кацания с инструктор;

ii) 15 самостоятелни излитания, подхода и кацания под наблюдение;

2) проверка на уменията, за да се докаже адекватно ниво на практически умения на новия тип вертолет. По време на посочената проверка на уменията кандидатът доказва пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия тип по следните дисциплини:

(i) експлоатационни процедури,

(ii) характеристики на полета и планиране,

iii) общи познания за въздухоплавателните средства.

б) За да може притежателят на LAPL(H) да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството за летателна правоспособност, на вариант вертолет, различен от този, на който е проведена проверката на уменията, пилотът преминава обучение за разликите или за опознаване, определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) от Регламент (ЕС) № 748/2012. Обучението за разликите се отбелязва в летателната книжка на пилота или в еквивалентен документ и се удостоверява с подпис на инструктора.

FCL.140.H LAPL(H) — Изисквания за скорошен опит

а) Притежателите на LAPL(H) упражняват правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност за конкретен тип, само ако през последните 12 месеца са предприели една от следните стъпки на съответния тип:

1) изпълнили са и двете условия по-долу:

i) поне 6 часа полетно време на вертолети като командир на полет на същия тип или летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, в т.ч. шест излитания, подхода и кацания;

ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия;“;

2) преминали са проверка на професионалната подготовка с проверяващ на конкретния тип вертолет, преди да възобновят упражняването на правата, предоставени им съгласно техните свидетелства за летателна правоспособност. Програмата за проверка на професионалната подготовка се основава на проверката на уменията за LAPL(H).

б) Кандидатите може да изберат да преминат опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii), на въздухоплавателното средство или на FSTD, представящ съответния тип, или на комбинация от двете.

в) Летателното обучение с инструктор, полетите под наблюдение, посочени в буква а), точка 1, подточка i), опреснителното обучение, посочено в буква а), точка 1, подточка ii), и проверката на професионалната подготовка, посочена в буква а), точка 2, се отбелязват в летателната книжка на пилота или в еквивалентен документ и се удостоверяват с подпис на инструктора или проверяващия, според случая.

▼M12

_____

▼B

ПОДЧАСТ B

▼M12

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ЛЮБИТЕЛ ПИЛОТ (PPL)

▼B

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

▼M12

FCL.200 Минимална възраст

Кандидатите за PPL трябва да са навършили поне 17 години.

▼B

FCL.205 Условия

Кандидатите за издаване на PPL трябва да са изпълнили изискванията за квалификация за класа или типа въздухоплавателно средство, на който се провежда проверката на уменията, както е предвидено в Подчаст З.

▼M7

FCL.210 Курс на обучение

▼M12

а) Кандидатите за PPL завършват курс на обучение в ATO или DTO.

б) Курсът включва теоретична подготовка и летателно обучение, подходящи за правата по PPL, за което се кандидатства.

▼M7

в) Теоретичната подготовка и летателното обучение могат да бъдат проведени в DTO или ATO, различни от тези, в които кандидатите са започнали обучението си.

▼M12

FCL.215 Изпити по теоретична подготовка

Кандидатите за PPL демонстрират ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права, чрез полагане на изпити по следните дисциплини:

а) общи дисциплини:

— въздушно право,

— човешки възможности,

— метеорология,

— комуникации, и

— навигация.

б) специални дисциплини по отношение на различните категории ВС:

— принципи на полета,

— експлоатационни процедури,

— характеристики на полета и планиране, както и

— общи познания за въздухоплавателните средства.

▼B

FCL.235 Проверка на уменията

▼M14

а) При преминаване на проверка на уменията кандидатите за PPL демонстрират способност да прилагат в ролята си на командир на полет (PIC) на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

▼M12

б) Кандидатите за проверка на уменията трябва да са преминали обучение на същия клас или тип ВС, което ще се използва при проверката.

▼B

в) Положителни оценки

(1) Проверката на уменията се разделя на различни раздели, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на категорията ВС, с което се извършва полетът.

▼M3

(2) Ако кандидатът не успее да премине някой елемент от даден раздел се смята, че не е преминал целия раздел. Ако кандидатът не успее да премине само 1 раздел, той се явява отново само на този раздел. Ако той не успее да премине повече от 1 раздел се смята, че не е преминал успешно проверката.

▼B

(3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка 2, неуспешното преминаване на който и да е раздел, включително на раздели, взети успешно предишния път, означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.

(4) При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за PPL за самолети — PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) — Права

▼M11

а) Правата на притежателя на PPL(A) са да действа без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на самолети или TMG, използвани в нетърговски операции, както и да упражнява всички права на притежател на LAPL(A).

▼B

б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(A), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:

(1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(A) или PPL(A);

▼M18

(2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелствата, посочени в точка 1;

(3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.

▼B

FCL.210.A PPL(A) — Изисквания за опит и признаване

▼M18

а) Кандидатите за PPL(A) са преминали поне 45 часа летателно обучение на самолет или на TMG, от които 5 часа може да са били на FSTD, в т.ч. поне следното:

1) 25 часа летателно обучение с инструктор;

2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т.ч. поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един маршрутен полет с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който се правят кацания до пълно спиране на въздухоплавателното средство на две летища, различни от летището на излитане.

Кандидатите може да изпълнят полетното време от курса на обучение за квалификация за нощни полети в съответствие с точка FCL.810, буква а), точка 1, подточка ii) като част от 45-те часа летателно обучение, при условие че преди започване на обучението за квалификация за нощни полети са преминали основно обучение за полети по прибори.

▼M18

б) Специфични изисквания към кандидатите, преминали обучение за LAPL(A). На кандидатите за PPL(A) се признава предишно обучение за LAPL(A), което са преминали, и им се издава PPL(A), при условие че общо преминатото от тях обучение за LAPL(A) и PPL(A) отговаря на изискванията за опит в буква а). В такъв случай обаче се прилага всичко изброено по-долу:

1) ако кандидатите вече притежават LAPL(A), се прилага всичко изброено по-долу, при условие че кандидатите имат поне 45 часа общо полетно време на самолети или на TMG:

i) изискването в уводното изречение на буква а) се намалява на 40 часа летателно обучение;

ii) изискването в буква а), точка 1 се намалява на 21 часа летателно обучение с инструктор;

2) кандидатите са преминали поне всичко от долупосоченото с инструктор, който е квалифициран да обучава за PPL(A):

i) 5 часа летателно обучение с инструктор;

ii) самостоятелно полетно време, както е посочено в буква а), точка 2.

▼M12

в) Специфични изисквания към кандидатите, които притежават SPL, издадено в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, в това число права за управление на TMG. Кандидатите за PPL(A), които притежават SPL с права за управление на TMG, трябва да имат:

(1) минимум 24 часа полетно време на TMG след вписването на правата за TMG; както и

▼M7

(2) поне 15 часа летателно обучение на самолети под формата на курс на обучение в DTO или ATO, включително най-малко изискванията, предвидени в буква а), точка (2).

▼B

г) Признаване. На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 10 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за PPL за вертолети — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) — Права

▼M11

а) Правата на притежателя на PPL(H) са да действа без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на вертолети, използвани в нетърговски операции, както и да упражнява всички права на притежател на LAPL(H).

▼B

б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(H), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:

(1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(H) или PPL(H);

▼M18

(2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелствата, посочени в точка 1;

(3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.

▼B

FCL.210.H PPL(H) — Изисквания за опит и признаване

а) ►M18 Кандидатите за PPL(H) са преминали поне 45 часа летателно обучение на вертолети, от които 5 часа може да са на FSTD, в т. ч. поне: ◄

▼B

(1) 25 часа полетно време с инструктор; и

(2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане;

(3) 35 от 45-те часа летателно обучение трябва да са на същия тип вертолет, като използвания при проверката на уменията.

▼M18

б) Специфични изисквания към кандидатите, преминали обучение за LAPL(H). На кандидатите за PPL(H) се признава предишно обучение за LAPL(H), което са преминали, и им се издава PPL(H), при условие че общо преминатото от тях обучение за LAPL(H) и PPL(H) отговаря на изискванията за опит в буква а).

▼B

в) На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 6 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за PPL за дирижабли — PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) — Права

а) Правата на притежателя на PPL(As) са да действа без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на дирижабли, използвани в нетърговски операции.

б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(As), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:

(1) предоставянето на летателно обучение за PPL(As);

▼M18

(2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свидетелството, посочено в точка 1;

(3) обучението, изпитването и проверката за квалификациите за клас или сертификатите, свързани със свидетелството на инструктор или проверяващ, според случая.

▼B

FCL.210.As PPL(As) — Изисквания за опит и признаване

а) Кандидатите за PPL(As) трябва да имат най-малко 35 часа летателно обучение на дирижабли, 5 от които може да са на FSTD, в т. ч. поне:

(1) 25 часа летателно обучение с инструктор, в т.ч.:

i) 3 часа летателно обучение по маршрути, от които един маршрутен полет да е с дължина поне 65 km (35 морски мили);

ii) 3 часа обучение за полети по прибори.

(2) 8 излитания и кацания на летище, включително процедури по завързване и отвързване от мачта;

(3) 8 часа самостоятелно полетно време под наблюдение.

▼M12

б) На кандидати, които притежават BPL, издадено в съответствие с приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията, и имат квалификация за управление на дирижабли с горещ въздух, се признават 10 % от общото им полетно време като командир на такива дирижабли или максимум 5 часа.

_____

▼B

ПОДЧАСТ Г

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПРОФЕСИОНАЛЕН ПИЛОТ — CPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.300 CPL — Минимална възраст

Кандидатът за CPL трябва да е навършил поне 18 години.

FCL.305 CPL — Права и условия

а) Права. Правата на притежателя на CPL в рамките на съответната категория ВС са:

(1) да упражнява всички права на притежател на LAPL и PPL;

(2) да действа като командир на полет или втори пилот на всяко ВС в операции, различни от търговски въздушен транспорт;

(3) да действа като командир на полет на всички еднопилотни ВС при търговски въздушен транспорт, при ограниченията, посочени в FCL.060 и в настоящата подчаст;

(4) да действа като втори пилот при търговски въздушен транспорт при ограниченията, посочени в FCL.060.

б) Условия. Кандидатът за издаване на CPL трябва да е изпълнил изискванията за квалификация за клас или тип ВС, използвано при проверката на уменията.

▼M8

FCL.310 CPL — Теоретични изпити

Кандидатите за придобиване на CPL демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

а) въздушно право;

б) общи познания за ВС — конструкция/системи/двигатели;

в) общи познания за ВС — прибори;

г) маса и балансиране;

д) летателни характеристики;

е) полетно планиране и контрол върху протичането на полета;

ж) човешки възможности;

з) метеорология;

и) обща навигация;

й) радионавигация;

к) оперативни процедури;

▼M8

л) принципи на полета; както и

м) комуникации.

▼B

FCL.315 CPL — Курс на обучение

Кандидатът за CPL трябва да е завършил теоретично и летателно обучение в АТО в съответствие с допълнение 3 към настоящата част.

FCL.320 CPL — Проверка на уменията

Кандидатът за CPL преминава проверка на уменията в съответствие с допълнение 4 към настоящата част, за да демонстрира способност да изпълнява като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията самолети — CPL(A)

▼M4

FCL.315.A CPL — „Курс на обучение“

Теоретичната и летателната подготовка за издаване на CPL(A) включват обучение за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението.

▼M18

FCL.325.A CPL(A) — Специфични изисквания към кандидатите, които притежават MPL

а) Кандидатите за CPL(A), които притежават MPL:

1) имат 70 часа полетно време на самолети по един от следните начини:

i) като командир на полет;

ii) поне 10 часа като командир на полет, а останалото полетно време като командир на полет под наблюдение (PICUS).

От тези 70 часа 20 часа са полетно време като командир на полет при маршрутен полет, изпълняван по правилата за визуални полети (VFR), или маршрутно полетно време, състоящо се от поне 10 часа като командир на полет и 10 часа като командир на полет под наблюдение (PICUS). Това включва VFR полет като командир на полет по маршрутен полет с дължина най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който има кацания до пълно спиране на ВС на две различни летища;

2) са изпълнили елементите на модулния курс на обучение за CPL(A), както е посочено в глава Д, точка 10, буква а) и точка 11 от допълнение 3;

3) са преминали проверка на уменията за CPL(A) в съответствие с точка FCL.320.

б) Когато на кандидатите се издава CPL в съответствие с буква а), те подлежат на следните условия:

1) отговарят на изискванията на точка FCL.405.A, буква в), за да може правата, произтичащи от техните IR(A), да бъдат разширени за едно-пилотна експлоатация на самолети;

2) правата, произтичащи от техните квалификации за тип, са ограничени само до упражняване на правата на втори пилот. Това ограничение се отменя, когато кандидатите преминат проверка на професионалната подготовка за съответния тип в съответствие с допълнение 9 в качеството на командир на полет.

▼B

ПОДЧАСТ Д

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ В МНОГОПИЛОТЕН ЕКИПАЖ — MPL

FCL.400.A MPL — Минимална възраст

Кандидатът за MPL трябва да е навършил поне 18 години.

▼B

FCL.405.A MPL — Права

а) Правата на притежателя на MPL са да действа като втори пилот на самолет, за който се изисква да бъде управляван с втори пилот.

▼M18

б) При подаване на заявление притежателите на MPL:

1) получават допълнителни права на притежател на PPL(A), при условие че отговарят на изискванията за PPL(A), посочени в подчаст B;

2) тяхното MPL се заменя с CPL(A), при условие че отговарят на изискванията, посочени в точка FCL.325.A.

▼B

в) Правата за IR(A) на притежателя на MPL са ограничени до самолети, за които се изисква да бъдат управлявани с втори пилот. Правата за IR(A) могат да бъдат разширени за еднопилотна експлоатация на самолети, при условие че притежателят на свидетелството за правоспособност е завършил необходимото обучение, за да действа като командир на полет при еднопилотна експлоатация, изпълнявана само по прибори, и е преминал проверка на уменията за IR(A) като един пилот.

▼M8

FCL.410.A MPL — Курс на обучение и теоретични изпити

а) Курс

Кандидатите за издаване на MPL трябва да са завършили обучителен курс за теоретична и летателна подготовка в одобрена организация за обучение (ATO) в съответствие с допълнение 5 към настоящото приложение (част FCL).

б) Разглеждане

Кандидатите за издаване на MPL трябва да демонстрират ниво на знанията, съответстващо на правата на притежатели на ATPL(A), в съответствие с FCL.515, и на квалификация за многопилотен тип.

▼B

FCL.415.A MPL — Практически умения

а) Кандидатът за MPL трябва да е демонстрирал чрез непрекъснато оценяване уменията, покриващи всички части от компетентността, описани в допълнение 5 към настоящата част, като пилотиращ и непилотиращ пилот на многодвигателен многопилотен самолет с турбинни двигатели, при условията на VFR и IFR.

б) След завършване курса на обучение кандидатът преминава проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да демонстрира способност да изпълнява съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права. Проверката на уменията се провежда на типа самолет, използван за обучение в напредналата фаза на интегрирания курс на обучение за MPL или на FFS, представящ този тип.

ПОДЧАСТ E

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТЕН ПИЛОТ — ATPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.500 ATPL — Минимална възраст

Кандидатите за ATPL трябва да са навършили поне 21 години.

FCL.505 ATPL — Права

а) Правата на притежателя на ATPL в рамките на съответната категория BC са:

(1) да упражнява всички права на притежател на LAPL, PPL и CPL;

(2) да действа като командир на полет на BC в търговския въздушен транспорт.

▼B

б) Кандидатите за издаване на ATPL трябва да са изпълнили изискванията за квалификация за типа ВС, използван при проверката на уменията.

▼M8

FCL.515 ATPL — Курс на обучение и теоретични изпити

а) Курс

Кандидатите за ATPL трябва да са завършили курс на обучение в АТО. Курсът трябва да е интегриран или модулен в съответствие с допълнение 3 към настоящото приложение (част FCL).

б) Изпит

Кандидатите за издаване на ATPL демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

(1) въздушно право,

(2) общи познания за ВС — конструкция/системи/двигатели,

(3) общи познания за ВС — прибори,

(4) маса и балансиране,

(5) изпълнението;

(6) полетно планиране и контрол върху протичането на полета,

(7) човешки възможности,

(8) метеорология,

(9) обща навигация,

(10) радионавигация,

(11) оперативни процедури;

(12) принципи на полета; както и

(13) комуникации.

▼B

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията самолети — ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) — Ограничение на правата за пилоти, които преди това са притежавали MPL

Когато притежател на ATPL(A) преди е притежавал само MPL, правата по новото свидетелство за правоспособност са също с многопилотно ограничение, освен ако притежателят отговаря на условията на FCL.405.A, буква б), точка (2) и буква в) за еднопилотна експлоатация.

FCL.510.A ATPL(A) — Предварителни условия, опит и признаване

а) Предварителни условия. Кандидатите за ATPL(A) трябва да притежават:

(1) MPL; или

(2) CPL(A) и квалификация IR за многодвигателни самолети. В този случай кандидатът трябва да е завършил и курс по MCC.

б) Опит. Кандидатите за ATPL(A) трябва да имат най-малко 1 500 часа полетно време на самолети, в т. ч. поне:

(1) 500 часа многопилотна експлоатация на самолети;

(2) i) 500 часа като командир на полет под наблюдение; или

ii) 250 часа като командир на полет; или

▼B

iii) 250 часа, състоящи се от поне 70 часа като командир на полет и останалите като командир на полет под наблюдение;

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

(4) 75 часа полетно време по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; и

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

От 1 500-те часа полетно време до 100 часа полетно време могат да бъдат изпълнени на FFS и FNPT. От тези 100 часа максимум 25 часа могат да бъдат изпълнени на FNPT.

в) Признаване.

(1) На притежателите на свидетелство за правоспособност за друга категория BC се признава полетно време максимум от:

i) за TMG или планери — 30 часа като командир на полет;

ii) за вертолети — 50 % от всички изисквания за полетно време, описани в буква б).

▼M3

(2) На притежателите на свидетелство за правоспособност за бордни инженери, издадено в съответствие с приложимите национални правила, се признава 50 % от полетното време като бордни инженери, но максимум 250 часа. Тези 250 часа могат да бъдат признати при изпълнение на изискването за 1 500 часа, посочено в буква б), и изискването за 500 часа, посочено в буква б), точка 1, при условие че общо признатите часове по който и да е от тези параграфи не надвишават 250 часа.

▼M18

(3) На притежателите на ограничена квалификация за тип, издадена в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), се признава полетното време, което са изпълнили по време на упражняване на правата на тази квалификация за тип, до максимум 250 часа.

▼B

г) Опитът, изискван съгласно буква б), трябва да е придобит преди да бъде проведена проверката на уменията за ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) — Проверка на уменията

Кандидатите за ATPL(A) преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на многопилотен самолет съгласно IFR съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

Проверката на уменията се провежда на самолета или на подходящо квалифициран FFS, представящ същия тип.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за категорията вертолети — ATPL(H)

▼M16

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

Кандидатът за ATPL(H) трябва:

а) да притежава CPL(H);

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

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

1. 350 часа при многопилотна експлоатация на вертолети;

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

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

FCL.520.H ATPL(H) — Проверка на уменията

Кандидатите за ATPL(H) преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на многопилотен вертолет съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

Проверката на уменията се провежда на вертолета или на подходящо квалифициран FFS, представящ същия тип.

ПОДЧАСТ Ж

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ — IR

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

▼M12

FCL.600 IR — Общи положения

С изключение на случаите, посочени в точка FCL.835, операции по IFR на самолети, вертолети, дирижабли или ВС, задвижвани от силова установка, се извършват само от притежатели на PPL, CPL, MPL и ATPL, които имат IR за съответната категория ВС, или ако нямат такава квалификация, само при преминаване на проверка на уменията или при полет с инструктор.

▼M16

FCL.605 IR — Права и условия

а) Права

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

1. не по-малка от 200 ft (60 m);

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

▼M16

б) Условия

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

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

▼B

FCL.610 IR — Предварителни условия и признаване

Кандидатите за IR трябва:

а) да притежават:

(1) поне PPL за съответната категория ВС и:

▼M3

i) права да летят през нощта в съответствие с FCL.810, ако правата за IR ще се използват през нощта; или

▼B

ii) ATPL за друга категория ВС; или

(2) CPL за съответната категория ВС.

▼M3

б) да имат най-малко 50 часа маршрутно полетно време като командир на полет на самолети, TMG, вертолети или дирижабли, от които най-малко 10 часа, или 20 часа за дирижабли, са на съответната категория ВС.

▼B

в) Само за вертолети. Кандидати, които са завършили интегриран курс на обучение за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H), се освобождават от изискванията, описани в буква б).

▼M8

FCL.615 IR — Теоретични знания и летателно обучение

а) Курс

Кандидатите за IR трябва да са завършили курс за теоретични знания и летателно обучение в АТО. Курсът трябва да бъде:

(1) интегриран курс на обучение, който включва обучение за IR в съответствие с допълнение 3 към настоящото приложение (част FCL); или

(2) модулен курс в съответствие с допълнение 6 към настоящото приложение (част FCL).

б) Изпит

Кандидатите демонстрират ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

(1) въздушно право,

(2) общи познания за ВС — прибори,

(3) полетно планиране и контрол върху протичането на полета,

(4) човешки възможности,

(5) метеорология,

(6) радионавигация, както и

(7) комуникации.

▼M16

FCL.620 IR — Проверка на уменията

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

▼M11

FCL.625 IR — Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване

а) Валидност

IR е с валидност 1 година.

б) Потвърждаване на валидността

1) Валидността на IR се потвърждава в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност чрез спазване на критериите за потвърждаване на валидността за съответната категория въздухоплавателно средство.

2) Ако кандидатът реши да изпълни изискванията за потвърждаване на валидността по-рано от предвиденото в подточка 1, новият период на валидност започва да тече от датата на проверката на професионалната подготовка.

3) Кандидати, които не преминат успешно съответния раздел от проверката на професионалната подготовка за IR преди датата на изтичане на валидността на IR, не могат да упражняват правата, предоставени от IR, докато не преминат проверката на професионалната подготовка за IR.

▼M14

4) На кандидатите за потвърждаване на валидността на IR се признава изцяло покриването на изискванията за професионална подготовка съгласно настоящата подчаст, ако са преминали практическо оценяване по ЕВТ в съответствие с допълнение 10, свързано с IR, на оператор на ЕВТ.

в) Подновяване

Ако срокът на валидност на IR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) с цел да се определи дали е необходимо опреснително обучение, за да може кандидатите да достигнат нивото на професионална подготовка, необходимо за преминаване на частта с прибори от проверката на уменията в съответствие с допълнение 9, те трябва да преминат оценка в една от следните организации:

i) в АТО;

ii) при оператор на ЕВТ, който е специално одобрен за такова опреснително обучение;

2) ако организацията, извършваща оценката в съответствие с подточка 1, счете за необходимо, кандидатите преминават опреснително обучение в тази организация;

3) ако са изпълнили изискванията по подточка 1 и, според случая, подточка 2, кандидатите преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 или цялостно практическо оценяване по ЕВТ в съответствие с допълнение 10 за съответната категория въздухоплавателно средство. Това практическо оценяване по ЕВТ може да се съчетае с опреснителното обучение, посочено в подточка 2;

4) кандидатите притежават съответната квалификация за клас или тип, освен ако не е посочено друго в настоящото приложение.

▼M11

г) Ако валидността на IR не е потвърдена или подновена в рамките на последните 7 години, кандидатът за IR трябва отново да премине успешно изпит за теоретични познания и проверка на уменията за IR.

▼M14

д) Притежателите на валидна квалификация за IR в свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, се освобождават от спазването на изискванията от буква в), подточки 1 и 2, и буква г) при подновяване на правата за IR, съдържащи се в свидетелства за летателна правоспособност, издадени в съответствие с настоящото приложение.

е) Проверката на професионалната подготовка, посочена в буква в), подточка 3, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за подновяване на съответната квалификация за клас или тип.

▼B

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията на самолетите

▼M16

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

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

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

▼B

FCL.625.A IR(A) — Потвърждаване на валидността

▼M11

а) Потвърждаване на валидността.

За потвърждаване на валидността на квалификация за IR(A) кандидатите трябва:

1) да притежават съответната квалификация за клас или тип, освен ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR е съчетано с подновяване на съответната квалификация за клас или тип;

▼M14

2) да преминат проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 или цялостно практическо оценяване по EBT в съответствие с допълнение 10, ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR е съчетано с потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип;

▼M11

3) ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR не е съчетано с потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип:

i) за еднопилотни самолети — трябва да изпълнят изискванията на раздел 3б и тези части от раздел 1, които имат отношение към планирания полет за проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение;

ii) за многодвигателни самолети — трябва да изпълнят изискванията на раздел 6 от проверката на професионалната подготовка за еднопилотни самолети в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение, изпълнена като полети по прибори.

▼M14

4) В случая на потвърждаване на валидността съгласно подточка 3 може да се използва FNPT II или FFS, представящ съответния клас или тип самолет, при условие че поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификацията за IR(A) се изпълнява на самолет.

▼B

б) В съответствие с допълнение 8 към настоящата част могат да бъдат признати за изпълнени определени изисквания за потвърждаване на валидността.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за категорията на вертолетите

▼M11

FCL.625.H IR(H) — Потвърждаване на валидността

а) За потвърждаване на валидността на квалификация за IR(H) кандидатите трябва:

1) да притежават съответната квалификация за тип, освен ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR е съчетано с подновяване на съответната квалификация за тип;

▼M11

2) да преминат проверка на професионалната подготовка за съответния тип вертолет в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение, ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR е съчетано с потвърждаване на валидността на квалификация за тип;

3) ако потвърждаването на валидността на квалификацията за IR не е съчетано с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, трябва да изпълнят изискванията на раздел 5 и съответните части от раздел 1 от проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение за съответния тип вертолет.

б) В случая на проверка на професионалната подготовка съгласно буква а), подточка 3 може да се използва FTD 2/3 или FFS, представящ съответния тип вертолет, при условие че поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификацията за IR(H) се изпълнява на вертолет.

в) В съответствие с допълнение 8 към настоящото приложение могат да бъдат признати за изпълнени определени изисквания за потвърждаване на валидността.

▼M16

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

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

▼B

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за категорията на дирижаблите

▼M16

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

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

▼B

FCL.625.As IR(As) — Потвърждаване на валидността

Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(As):

а) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответния тип дирижабъл;

б) когато не се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, трябва да изпълнят изискванията на раздел 5 и всички части от раздел 1, които имат отношение към планирания полет, от проверката на професионалната подготовка за дирижабли в съответствие с допълнение 9 към настоящата част. В този случай може да се използва FTD 2/3 или FFS, представящ съответния тип, но поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на IR(As) при тези обстоятелства трябва да се изпълни на дирижабъл.

ПОДЧАСТ З

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС И КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.700 Обстоятелства, при които се изисква квалификация за клас или тип

▼M12

а) На притежателите на свидетелство за летателна правоспособност е позволено да управляват ВС само ако имат валидна и подходяща квалификация за клас или тип, освен ако е изпълнено някое от следните условия:

1) ако упражняват правата по LAPL;

▼M12

2) ако преминат проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификация за клас или тип;

3) ако преминат летателно обучение;

4) ако притежават квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с точка FCL.820.

▼B

б) Независимо от разпоредбите на буква а), в случай на полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове ВС, пилотите могат да притежават специален сертификат, издаден от компетентния орган, с който им се разрешава да изпълняват полетите. Валидността на това разрешение трябва да е ограничена за конкретните полети.

▼M5

_____

▼B

FCL.705 Права на притежателя на квалификация за клас или тип

Правата на притежател на квалификация за тип или клас са да лети като пилот на ВС от същия тип или клас като определените от тази квалификация.

▼M11

FCL.710 Квалификация за клас и тип — варианти

▼M18

а) Пилотите преминават обучение за разликите между вариантите на типа ВС или за опознаване, за да разширят своите права за друг вариант на ВС в рамките на квалификация за един клас или тип или, в случая на точка FCL.710, буква г), точка 1 от настоящото приложение, за да запазят тези права. В случая на варианти в рамките на квалификация за клас или тип обучението за разликите между вариантите на типа ВС или за опознаване включва съответните елементи, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, според случая. При разширяване на правата, произтичащи от квалификация за клас самолети SEP, за вариант с друг тип двигател, посочен в член 2, точка 8а от настоящия регламент, обучението за разликите се състои от летателно обучение с инструктор и теоретична подготовка, което включва, по отношение на този друг тип двигател и свързаните с него системи на въздухоплавателното средство, най-малко всички от изброените по-долу дисциплини:

1) общи познания за въздухоплавателните средства;

2) оперативни процедури;

3) характеристики на полета и планиране.

▼M11

б) Обучението за разликите между вариантите на тип ВС се провежда от някой от следните субекти:

1) АТО;

2) DTO — в случая на въздухоплавателни средства, посочени в буква а), подточка 1, буква в) и буква а), подточка 2, буква в) от точка DTO.GEN.110 от приложение VIII;

3) притежател на CAO, който разполага с одобрена програма за обучение за разликите между вариантите на тип ВС за съответния клас или тип.

▼M18

в) Независимо от изискването на буква б) и освен ако в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, не е предвидено друго, обучението за разликите може да се провежда от подходящо квалифициран инструктор за следните въздухоплавателни средства:

1) самолети, за които се изисква квалификация за клас:

i) TMG;

ii) самолети SEP;

▼M18

iii) самолети MEP;

iv) самолети SET, с изключение на сложни самолети SET или самолети SET с високи летателни характеристики;

2) вертолети с един двигател с максимална излетна маса до 3 175 kg.

г) Пилотите, които са разширили правата си за друг вариант в рамките на квалификация за клас или тип в съответствие с настоящата точка, но не са извършвали полети на този вариант през предходните 2 години, изпълняват някое от следните условия за този вариант, преди да упражнят правата си за него:

1) допълнително обучение за разликите в съответствие с букви а) и б) или, ако е приложимо, в съответствие с буква в);

2) проверка на професионалната подготовка;

3) в случая на вариант в рамките на квалификация за клас самолети SEP с определен тип двигател, посочен в член 2, точка 8a, опреснително обучение в съответствие с точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii), буква B).

га) Точка FCL.710, буква г) не се прилага за варианти в рамките на квалификация за клас TMG и варианти в рамките на квалификация за клас SEP, които имат същия тип двигател като посочения в член 2, точка 8a от настоящия регламент.

▼M11

д) Обучението за разликите между вариантите на тип ВС или проверката на професионалната подготовка на съответния вариант трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора или проверяващия, според случая.

▼B

FCL.725 Изисквания за издаване на квалификация за клас и тип

▼M18

а) Курсове за обучение. Кандидатът за квалификация за клас или тип преминава курс на обучение в АТО. Кандидатът за квалификация за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолети с един двигател, посочена в точка DTO.GEN.110, буква а), точка 2, буква в) от приложение VIII (част DTO) от настоящия регламент, може да премине курс на обучение в DTO. Курсът на обучение за квалификация за тип включва задължителните елементи на обучението за съответния тип, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.

▼B

б) Теоретичен изпит. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине теоретичен изпит, организиран от АТО, за да покаже ниво на теоретични познания, необходимо за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.

(1) За многопилотни ВС теоретичният изпит е писмен и се състои от най-малко 100 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между основните дисциплини от учебната програма.

(2) За еднопилотни многодвигателни ВС теоретичният изпит е писмен и броят на въпросите с възможност за избор на правилен отговор зависи от сложността на ВС.

(3) За еднодвигателни ВС теоретичният изпит се провежда устно от проверяващия по време на проверката на уменията, за да се определи дали кандидатът притежава задоволителни познания.

▼M3

(4) За еднопилотни самолети, класифицирани като самолети с високи летателни характеристики, изпитът е писмен и се състои от най-малко 100 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между дисциплини от учебната програма.

▼M11

(5) За еднопилотни еднодвигателни и еднопилотни многодвигателни самолети (ВС, кацащи на водна повърхност) изпитът трябва да бъде в писмена форма и да се състои от най-малко 30 въпроса с възможност за избор на правилен отговор.

▼B

в) Проверка на уменията. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да покаже уменията, необходими за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.

Кандидатът трябва да премине проверката на уменията в срок от 6 месеца след започване на обучението за квалификация за клас или тип и в срок от 6 месеца преди кандидатстването за издаване на квалификация за клас или тип.

▼M18

г) Еднопилотна и многопилотна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства — квалификации за тип

1) Правата на притежателите на квалификация за тип еднопилотно въздухоплавателно средство включват правата да пилотират въздухоплавателното средство при еднопилотна и многопилотна експлоатация. Такива притежатели обаче упражняват тези права за конкретна форма на експлоатация само ако отговарят на всички изброени по-долу условия:

i) преминали са успешно летателно обучение за съответната форма на експлоатация на съответния тип въздухоплавателно средство в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение, освен ако не е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012. Полетното обучение за конкретна форма на експлоатация се включва в курса за първоначално обучение за квалификация за тип в АТО или след първоначалното издаване на квалификация за тип се изпълнява под формата на допълнително обучение в една от следните организации:

А) в АТО;

Б) организация, която попада в обхвата на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и която има право да предоставя такова обучение въз основа на одобрение или декларация;

ii) преминали са проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка:

А) за еднопилотна експлоатация по един от следните начини:

1) при еднопилотна експлоатация;

2) при многопилотна експлоатация с допълнителни елементи за еднопилотна експлоатация, както е посочено в допълнение 9;

Б) за многопилотна експлоатация — при многопилотна експлоатация.

iii) допълнително при многопилотна експлоатация на еднопилотно въздухоплавателно средство:

А) отговарят на изискванията, посочени в:

1) точка FCL.720.A, буква б), точка 4 или точка FCL.720.H, буква а), точка 2, според случая;

2) точка FCL.720.A, буква б), подточка 5 за еднопилотни самолети, преди да започне летателното обучение за многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i);

▼M18

Б) упражняват своите права единствено в организация, която е предмет на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

2) Когато кандидатите за първоначално издаване на квалификация за тип еднопилотно въздухоплавателно средство преминават летателното обучение и проверката на уменията само при многопилотна експлоатация, квалификацията за тип се издава с ограничение до многопилотна експлоатация. Това ограничение се премахва, когато кандидатите преминат допълнително обучение и проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9, които включват необходимите елементи за еднопилотна експлоатация.

Във всички останали случаи формата на експлоатация не трябва да се вписва в свидетелството.

га) Еднопилотна и многопилотна експлоатация — квалификации за клас самолет

Правата на притежателите на квалификация за клас еднопилотен самолет включват правата да пилотират самолета при многопилотна експлоатация, при условие че такива притежатели:

1) отговарят на изискванията, определени в:

i) точка FCL.720.A, буква б), точка 4;

ii) точка FCL.720.A, буква б), точка 5, преди да започнат летателно обучение за многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква да), точка 2;

2) са преминали летателно обучение и успешно са преминали проверка на професионалната подготовка за многопилотна експлоатация на съответния клас самолет в съответствие с раздел Б, точка 5, буква ж) от допълнение 9 в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i); и

3) упражняват своите права единствено в организация, която е предмет на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

В свидетелството за правоспособност не трябва да се вписват допълнителни права за многопилотна експлоатация на клас еднопилотни самолети.

гб) Ако проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип еднопилотно въздухоплавателно средство се извършва при една от следните форми на експлоатация, формата или формите на експлоатация, при които се извършва проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, се отбелязват в летателната книжка на кандидатите и се удостоверяват с подпис на проверяващия:

1) многопилотна експлоатация;

2) еднопилотна и многопилотна експлоатация.

▼B

д) Независимо от разпоредбите на горните параграфи, пилоти, притежаващи квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820, които са участвали в разработването, сертифицирането и произвеждането на летателни изпитания за даден тип ВС, и имат 50 часа общо полетно време или 10 часа полетно време като командир на полет на изпитателни полети на този тип, имат право да кандидатстват за издаването на квалификация за съответния тип, при условие че отговарят на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на квалификация за този тип, установени в настоящата подчаст за съответната категория ВС.

▼M12

е) На кандидатите за квалификация за клас TMG, които притежават и SPL в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, в това число права за управление на TMG, се признава изцяло покриването на изискванията от букви а), б) и в).

▼M14

FCL.740 Валидност и подновяване на квалификация за клас и тип

а) Валидност

1) Валидността на квалификацията за клас и тип е 1 година, с изключение на тази за клас еднопилотни еднодвигателни ВС, за която тя е 2 години, освен ако не е определено друго в OSD. Ако пилотът реши да изпълни изискванията за потвърждаване на валидността по-рано от предвиденото в точки FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL и FCL.740.As, новият период на валидност започва да тече от датата на проверката на професионалната подготовка.

2) На кандидатите за потвърждаване на валидността на IR се признава изцяло покриването на изискванията за професионална подготовка съгласно настоящата подчаст, ако са преминали практическо оценяване по ЕВТ в съответствие с допълнение 10 при оператор, който е въвел ЕВТ за съответната квалификация за клас или тип.

б) Подновяване

За подновяване на квалификация за клас или тип кандидатите трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) с цел да се определи дали е необходимо опреснително обучение, за да може кандидатите да достигнат нивото на професионална подготовка, необходимо да експлоатират безопасно въздухоплавателните средства, те трябва да преминат оценка в една от следните организации:

i) в ATO;

▼M18

ii) в DTO или в ATO, ако квалификацията с изтекъл срок на валидност е била квалификация за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолети с един двигател, посочена в точка DTO.GEN.110, буква а), точка 2, буква в) от приложение VIII;

iii) в DTO, в ATO или с инструктор, ако срокът на валидност на квалификацията е изтекъл преди не повече от 3 години и квалификацията е била за клас самолети SEP с невисоки летателни характеристики или за клас TMG;

▼M14

iv) при оператор на ЕВТ, който е специално одобрен за такова опреснително обучение;

2) ако организацията или инструкторът, извършващи оценката в съответствие с подточка 1, счетат за необходимо, кандидатите преминават опреснително обучение в тази организация или с този инструктор;

3) ако са изпълнили изискванията по подточка 1 и, според случая, подточка 2, кандидатите преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 или цялостно практическо оценяване по ЕВТ в съответствие с допълнение 10. Това практическо оценяване по ЕВТ може да се съчетае с опреснителното обучение, посочено в подточка 2.

Чрез дерогация от буква б), подточки 1, 2 и 3, пилотите, които притежават квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с точка FCL.820, които са участвали в летателни изпитания във фазата на разработването, на сертифицирането или на производството на даден тип ВС и имат 50 часа общо полетно време или 10 часа полетно време като командир на полет на изпитателни полети на същия тип през годината преди датата на подаване на заявлението, имат право да кандидатстват за потвърждаване на валидността или за подновяване на съответната квалификация за тип.

▼M14

Кандидатите се освобождават от изискването по буква б), подточки 1 и 2, ако притежават валидна квалификация за същия клас или тип ВС в свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, и ако са оправомощени да упражняват правата по тази квалификация.

в) Пилотите, които напускат програма на оператор за ЕВТ, след като не са успели да демонстрират приемливо ниво на компетентност в съответствие с тази програма за ЕВТ, не могат да упражняват правата по тази квалификация за тип, докато не изпълнят някое от следните условия:

1) да са преминали практическо оценяване по ЕВТ в съответствие с допълнение 10;

2) да са преминали проверка на професионалната подготовка в съответствие с точка FCL.625, буква в), подточка 3 или точка FCL.740, буква б), подточка 3, според случая. В този случай точка FCL.625, буква б), подточка 4 и точка FCL.740, буква а), подточка 2 не се прилагат.

▼B

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията на самолетите

▼M8

FCL.720.A Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за клас и тип — самолети

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

а) Еднопилотни самолети

▼M18

_____

▼M8

(1) Еднопилотни многодвигателни самолети

Кандидатите за издаване на първа квалификация за клас или тип на еднопилотен многодвигателен самолет трябва да имат най-малко 70 часа като командири на полет (PIC) на самолети.

(2) Еднопилотни несложни самолети с високи летателни характеристики

Преди да започнат летателно обучение кандидатите за издаване на първа квалификация за клас или тип за еднопилотен самолет, класифициран като самолет с високи характеристики, трябва:

i) да имат общ летателен опит най-малко 200 часа, от които 70 часа като командири на полет на самолети; както и

ii) да отговарят на едно от следните изисквания:

А) да притежават сертификат за успешно завършен курс за допълнителни теоретични познания, преминат в АТО; или

Б) да са преминали теоретичните изпити за ATPL(A), в съответствие с изискванията на настоящото приложение (част FCL); или

▼M8

В) освен свидетелството, издадено в съответствие с изискванията на настоящото приложение (част FCL), да притежават ATPL(A) или CPL(A)/IR с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.

▼M14

3) Еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

Кандидатите за придобиване на квалификация за тип за сложен еднопилотен самолет, класифициран като самолет с високи летателни характеристики, освен на изискванията от подточка 2, трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

i) да притежават или да са притежавали IR(A) за еднодвигателни или многодвигателни самолети, според случая и както е определено в подчаст Ж;

ii) за издаване на първа квалификация за тип, преди да започнат курса на обучение за придобиване на квалификацията за тип, те трябва да отговарят на изискванията от буква б), подточка 5.

▼M8

б) Многопилотни самолети

▼M14

Кандидатите за придобиване на първа квалификация за тип за многопилотен самолет са обучаеми пилоти, които понастоящем преминават обучение за MPL или преди започване на курса за квалификация за тип отговарят на следните изисквания:

▼M8

(1) имат най-малко 70 часа летателен опит като командири на полет на самолети;

(2) притежават или са притежавали IR(A) за многодвигателни самолети;

(3) преминали са теоретичните изпити за ATPL(A), в съответствие с изискванията на настоящото приложение (част FCL);

(4) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс по MCC:

i) имат сертификат за успешно завършен курс по MCC на самолети; или

ii) имат сертификат за успешно завършен курс по MCC на вертолети и повече от 100 часа летателен опит като пилоти на многопилотни вертолети; или

iii) имат най-малко 500 часа като пилоти на многопилотни вертолети; или

iv) имат най-малко 500 часа като пилоти в многопилотна експлоатация на еднопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация; както и

▼M14

(5) са завършили курс на обучение, посочен в точка FCL.745.A, освен ако не отговарят на някое от следните условия:

▼M18

i) през предходните 3 години са преминали обучение и проверка в съответствие с точки ORO.FC.220 или ORO.FC.230 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

▼M14

ii) преминали са обучението, посочено в точка FCL.915, буква д), подточка 1, ii).

▼M18

в) Независимо от точка FCL.720.A, буква б), на кандидатите, които отговарят на изискванията на раздел Б, точка 6, подточка i) от допълнение 9, се издава квалификация за тип с ограничени права за многопилотен самолет, която позволява на притежателите ѝ да действат като заместващи втори пилоти в полет над ешелон 200, при условие че двама други членове на екипажа притежават квалификация за тип в съответствие с точка FCL.720.A, буква б).

За да бъде премахнато ограничението, кандидатите трябва да отговарят на всички изброени по-долу условия:

1) преминават оценка в АТО, с която се определят потребностите от обучение за премахване на ограничението;

2) въз основа на оценката, посочена в точка 1, преминават обучение в тази АТО, за да може да достигнат необходимото ниво на професионална подготовка, така че да експлоатират безопасно въздухоплавателните средства;

3) след като преминат обучението, посочено в точка 2, преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 9;

4) след като преминат проверката на уменията, посочена в точка 3, отговарят на едно от следните условия:

i) спазват точка ORO.FC.220, буква д) от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, при условие че отговарят на изискванията за опит, посочени в точка FCL.730.A от настоящото приложение;

ii) преминават летателно обучение на въздухоплавателното средство, което включва маневри за излитане, кацане и минаване на втори кръг.

▼M8

г) Когато в данните за експлоатационна годност е предвидено, упражняването на правата по квалификация за тип първоначално може да е ограничено до полети под наблюдението на инструктор. Полетното време под наблюдение трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора. Ограничението отпада, когато пилотите докажат, че полетното време под наблюдение, изисквано съгласно данните за експлоатационна годност, е изпълнено.

FCL.725.A Теоретични познания и летателно обучение за издаване на квалификация за клас и тип — самолети

Освен ако е предвидено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012:

а) за еднопилотни многодвигателни самолети:

(1) теоретичното обучение за квалификация за клас еднопилотни многодвигателни самолети включва не по-малко от 7 часа обучение за полети на многодвигателни самолети; както и

(2) курсът летателно обучение за квалификация за клас или тип еднопилотни многодвигателни самолети включва най-малко 2 часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор на многодвигателни самолети в нормални условия и не по-малко от 3 часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор за действия при отказ на двигател и техника на пилотиране при полет с несиметрична тяга.

б) за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност:

(1) курсът за квалификации за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност, включва теоретични познания и летателно обучение; както и

(2) летателното обучение за квалификация за клас или тип за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност, включва най-малко 8 часа летателно обучение с инструктор, ако кандидатите притежават съответната квалификация за клас или тип за ВС, кацащи на твърда повърхност, или 10 часа, ако не притежават такава квалификация; както и

▼M18

в) за сложни еднопилотни самолети с невисоки летателни характеристики, сложни еднопилотни самолети с високи летателни характеристики и многопилотни самолети курсовете за обучение включват теоретични познания за UPRT и летателно обучение, свързано със спецификата на съответния клас или тип. За летателното обучение може да се използват FSTD в съответствие с раздел A, точка 18 от допълнение 9.

▼B

FCL.730.A Специални изисквания за пилоти, които преминават курс за придобиване на квалификация за тип с нулево полетно време (ZFTT) — самолети

а) Пилот, преминаващ обучение със ZFTT, трябва да е изпълнил на многопилотен турбореактивен транспортен самолет, сертифициран по стандартите на CS-25 или друг еквивалентен код за летателна годност, или на многопилотен турбовитлов самолет с максимална сертифицирана излетна маса не по-малка от 10 тона, или със сертифицирана конфигурация от седалки за повече от 19 пътници, минимум:

▼M18

1) ако по време на курса се използва FFS, ниво CG, C или междинно C:

i) в случая на заместващи втори пилоти в полет — 1 500 часа полетно време;

ii) във всички останали случаи — 1 500 часа полетно време или 250 маршрутни сектора;

2) ако по време на курса се използва FFS — ниво DG или D:

i) в случая на заместващи втори пилоти в полет — 750 часа полетно време;

ii) във всички останали случаи — 500 часа полетно време или 100 маршрутни сектора.

▼B

б) Когато пилотът преминава от турбовитлов на турбореактивен самолет, или от турбореактивен на турбовитлов самолет, се изисква допълнително обучение на симулатор.

FCL.735.A Курс по взаимодействие в многочленен екипаж (MCC) — самолети

а) Курсът по MCC се състои най-малко от:

(1) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и

(2) 20 часа практическо обучение по MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP.

Използва се FNPT II MCC или FFS. Когато обучението по MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип, практическото обучение по MCC може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FFS за обучение по MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип.

б) Курсът по MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в ATO.

в) Освен ако курсът по MCC е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за тип, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по MCC.

г) Кандидат, преминал обучение по MCC за която и да е друга категория BC, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1.

FCL.740.A Потвърждаване на валидността на квалификация за клас и тип — самолети

а) Потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип. За потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип кандидатът трябва:

▼M14

(1) да премине проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 или цялостно практическо оценяване по EBT в съответствие с допълнение 10 — на съответния клас или тип самолет или FSTD, представящо този клас или тип, в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията; както и

▼B

(2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията поне:

i) 10 маршрутни сектора като пилот на съответния клас или тип самолет; или

ii) 1 маршрутен сектор като пилот на съответния клас или тип самолет или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този маршрутен сектор може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.

(3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип, се освобождава от изискванията, описани в точка 2.

▼M12

(4) Потвърждаването на валидността на BIR или IR(A), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.

▼M4

б) Потвърждаването на валидността на квалификационни класове за клас еднопилотни еднодвигателни въздухоплавателни средства.

▼M12

(1) ►M18 Квалификации за клас самолети SEP и квалификации за клас TMG. За потвърждаване на валидността на квалификации за клас самолети SEP или квалификации за клас TMG кандидатите: ◄

▼M4

i) в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, да премине проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част; или

▼M18

ii) в рамките на 12 месеца, предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация за клас, преминават 12 часа полетно време на съответния клас, включително следното:

А) 6 часа като командир на полет;

Б) 12 излитания и 12 кацания;

В) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на полетен инструктор (FI) или инструктор за квалификация за клас (CRI), който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия. Кандидатите се освобождават от това опреснително обучение, ако за всеки клас или тип самолет са преминали успешно някое от следните:

1) проверка на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип;

2) проверка на уменията;

3) практическо оценяване по EBT;

4) оценка на компетентността.

(2) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас TMG, те може да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или за комбинация от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификациите и за двата класа.

▼M4

(3) Еднопилотни еднодвигателни турбовитлови самолети. За потвърждаване на валидността на квалификационни класове за клас еднодвигателни турбовитлови самолети кандидатите трябва да преминат проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас.

▼M18

(4) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас самолети SEP, кацащи на водна повърхност, те може да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, подточка ii), за един от двата класа или за комбинация от тях и да получат потвърждаване на валидността на квалификациите и за двата класа. Поне 1 час от изискваното полетно време като командир на полет и поне 6 от изискваните 12 излитания и 12 кацания се изпълняват на всеки клас.

▼M12

(5) Проверката на уменията за потвърждаване на валидността на квалификация за клас еднопилотен еднодвигателен самолет може да се съчетае с проверката на уменията за потвърждаване на валидността на BIR в съответствие с точка FCL.835, буква ж), подточка 8.

▼B

в) Кандидатите, които не успеят да преминат успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за клас или тип, не могат да упражняват правата си до успешното преминаване на проверката.

▼M8

FCL.745.A Курс UPRT за напреднали — самолети

а) Курсът UPRT за напреднали се провежда в ATO и включва поне:

(1) 5 часа теоретична подготовка;

(2) предполетни и следполетни разбори; както и

▼M18

(3) 3 часа летателно обучение с инструктор за самолети FI(A), квалифициран съгласно точка FCL.915, буква д), състоящо се от курс UPRT за напреднали в самолет, отговарящ на задачата на обучението. Полетното време, което не включва UPRT за напреднали, а служи за отиване до или връщане от тренировъчната зона за UPRT, не се отчита като част от тези 3 часа.

▼M8

б) При завършване на курса UPRT, ATO издава на кандидатите сертификат за завършен курс.

▼B

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за категорията на вертолетите

FCL.720.H Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за тип — вертолети

▼M16

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

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

▼B

(1) да има най-малко 70 часа като командир на полет на вертолети;

(2) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс по MCC:

i) да има сертификат за успешно завършен курс по MCC на вертолети; или

▼M16

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

———————

▼B

(3) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(H).

▼B

б) ►M16 Лице, което е завършило интегриран курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и което не отговаря на изискването на буква а), подточка 1, има право да премине курс на обучение за квалификация за тип за многопилотен вертолет и да притежава квалификация за тип, издадена с права, ограничени до упражняване на функции само като втори пилот. Ограничението се премахва, след като пилотът изпълни всички изброени по-долу условия: ◄

(1) има най-малко 70 часа като командир на полет или командир на полет под наблюдение на вертолети;

(2) премине проверка на уменията като командир на полет в многопилотен екипаж на съответния тип вертолет.

в) ►M16 Многодвигателни вертолети. Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип многодвигателен вертолет трябва: ◄

(1) преди да започне летателно обучение:

i) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(H); или

ii) да притежава сертификат за завършен предварителен курс, проведен от ATO. Курсът трябва да обхваща следните дисциплини от теоретичния курс за ATPL(H):

— общи познания за ВС: конструкция/системи/двигатели и прибори/електроника,

— характеристики на полета и планиране: маса и центровка, характеристики.

(2) в случая на кандидати, които не са завършили интегриран курс на обучение за ATP(H)/IR, ATP(H) или CPL(H)/IR — трябва да имат най-малко 70 часа като командир на полет на вертолети.

FCL.735.H Курс за взаимодействие в многочленен екипаж — вертолети

а) Курсът по MCC се състои най-малко от:

(1) за MCC/IR:

i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и

ii) 20 часа практическо обучение по MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP(H)/IR. Когато обучението по MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение по MCC може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение по MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип;

(2) за MCC/VFR:

i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и

ii) 15 часа практическо обучение по MCC или 10 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP(H)/IR. Когато обучението по MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение по MCC може да се съкрати до не по-малко от 7 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение по MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип.

б) Курсът по MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в ATO.

Използват се FNPT II или III, квалифицирани за MCC, FTD 2/3 или FFS.

▼B

в) Освен ако курсът по МСС не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип вертолет, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по МСС.

г) Кандидат, преминал обучение по МСС за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1, подточка i) или буква а), точка 2, подточка i), според случая.

д) Кандидат за обучение по МСС/IR, който е завършил курс по МСС/VFR, се освобождава от изискването, предвидено в буква а), точка 1, подточка i), и трябва да завърши 5 часа практическо обучение по МСС/IR.

▼M18

FCL.740.H Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — вертолети

а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на квалификации за тип вертолети кандидатите отговарят на едно от следните изисквания, според случая:

1) предприемат следните стъпки:

i) в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип преминават най-малко 2 часа като пилот на съответния тип вертолет;

ii) в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията за тип, преминават проверка на професионалната подготовка:

А) която се провежда в съответствие с допълнение 9 на съответния тип вертолет или на FSTD, представящ този тип;

Б) чиято продължителност може да се отчете като част от полетното време, посочено в подточка i);

2) за квалификация за тип вертолети с един двигател с максимална излетна маса до 3 175 kg отговарят на едно от следните условия:

i) отговарят на условията на буква а), точка 1;

ii) преминават за съответния тип вертолет и двете изброени по-долу:

А) в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип — най-малко 6 часа като командир на полет;

Б) в рамките на 3 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията — опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време под наблюдението и одобрението на инструктор, който подбира такива летателни упражнения, които дават възможност на кандидата да опресни своята компетентност за безопасно експлоатиране на въздухоплавателното средство и прилагане на процедури при нормални, извънредни и аварийни условия. Кандидатите могат да изберат да преминат опреснителното обучение на въздухоплавателното средство или на FSTD, представящ съответния тип, или на комбинация от двете.

б) Когато кандидатите притежават повече от една квалификация за тип вертолети SEP, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат успешно проверката на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) или като преминат опреснителното обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б само на един от съответните типове, за които имат квалификация, при условие че по време на срока на валидност са изпълнили едно от следните условия за полетно време като командир на полет на всеки от останалите съответни типове:

1) ако са преминали проверка на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) — най-малко 2 часа;

▼**M18**

2) ако са преминали опреснително обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б) — най-малко 6 часа.

Всеки път проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение, според случая, се провежда на различен тип. Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата буква, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение.

в) Когато кандидатите притежават повече от една квалификация за тип вертолети SET с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат успешно проверката на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) или преминат опреснителното обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б само на един от съответните типове, за които имат квалификация, при условие че са изпълнили всички изброени по-долу условия:

1) 300 часа като командир на полет на вертолети;

2) 15 часа на всеки от типовете, за които имат квалификация;

3) едно от следните условия за полетно време като командир на полет на всеки от другите съответни типове по време на срока на валидност:

i) ако са преминали проверка на професионалната подготовка в съответствие с буква а), точка 1, подточка ii) — най-малко 2 часа;

ii) ако са преминали опреснително обучение в съответствие с буква а), точка 2, подточка ii), буква Б) — най-малко 6 часа.

Всеки път проверката на професионалната подготовка се провежда на различен тип. Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата буква, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение.

г) Кандидатите, които преминат успешно проверка на уменията за придобиване на допълнителна квалификация за тип или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификация за тип, получават потвърждаване на валидността на съответните вече притежавани квалификации за тип в общите групи, както е посочено в букви б) и в).

Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата точка, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка.

д) Потвърждаването на валидността на IR(H), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип.

е) Кандидатите, които не успеят да преминат успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за тип, не могат да упражняват правата си по тази квалификация до успешното преминаване на проверката. В случая на букви б) и в) кандидатите не могат да упражняват правата си на нито един от типовете.

▼B

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за категорията на въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка

FCL.720.PL Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия:

а) за пилоти на самолети:

(1) да притежава CPL/IR(A) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL(A);

(2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;

(3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни самолети;

(4) да има 40 часа летателно обучение на вертолети;

б) за пилоти на вертолети:

(1) да притежава CPL/IR(H) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL/IR(H);

(2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;

(3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни вертолети;

(4) да има 40 часа летателно обучение на самолети;

в) за пилоти, квалифицирани да летят на самолети и вертолети:

(1) да притежава поне CPL(H);

(2) да притежава IR и теоретична подготовка за ATPL или ATPL за самолети или за вертолети;

(3) да притежава сертификат за завършен курс по MCC на вертолети или самолети;

(4) да има най-малко 100 часа като пилот на многопилотни вертолети или самолети;

(5) да има 40 часа летателно обучение на самолети или вертолети, според случая, ако пилотът няма опит като ATPL или на многопилотни ВС.

FCL.725.PL Летателно обучение за издаване на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

Летателното обучение като част от курса за квалификация за тип въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, трябва да се извърши на ВС и на FSTD, представящ въздухоплавателното средство и подходящо квалифициран за тази цел.

FCL.740.PL Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на квалификации за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатът трябва:

▼B

(1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация;

(2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията поне:

i) 10 маршрутни сектора като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка; или

ii) 1 маршрутен сектор като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този маршрутен сектор може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.

(3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за тип, се освобождава от изискванията, описани в точка 2.

б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификация за тип, не може да упражнява правата си до успешното завършване на проверката.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за категорията на дирижаблите

FCL.720.As Предварителни условия за издаване на квалификация за тип — дирижабли

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип дирижабли трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия:

а) за многопилотни дирижабли:

(1) да има 70 часа полетно време като командир на полет на дирижабли;

(2) да притежава сертификат за успешно завършен курс по МСС на дирижабли.

(3) На кандидат, който не отговаря на изискването, описано в точка 2, се издава квалификация за тип с ограничение на правата за полети само като втори пилот. Това ограничение отпада, когато пилотът има 100 часа полетно време като командир на полет или като командир на полет под наблюдение на дирижабли.

FCL.735.As Курс за взаимодействие в многочленен екипаж — дирижабли

▼M3

а) Курсът по МСС се състои най-малко от:

1) 12 часа теоретична подготовка и практически занятия; и

2) 5 часа практическо обучение по МСС;

Използват се FNPT II или III, квалифицирани за МСС, FTD 2/3 или FFS.

▼B

б) Курсът по МСС трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.

▼B

в) Освен ако курсът по МСС не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по МСС.

г) Кандидат, преминал обучение по МСС за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а).

FCL.740.As Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — дирижабли

а) *Потвърждаване на валидността.* За потвърждаване на валидността на квалификации за тип за дирижабли кандидатът трябва:

(1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип дирижабъл в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; и

(2) да има най-малко 2 часа като пилот на съответния тип дирижабъл в рамките на срока на валидност на квалификацията. Продължителността на проверката на професионалната подготовка може да се включи към посочените два часа.

(3) Потвърждаване на валидността на IR(As), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.

б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за тип, не може да упражнява правата си до успешното завършване на проверката.

ПОДЧАСТ И

ДОПЪЛНИТЕЛНИ КВАЛИФИКАЦИИ

FCL.800 Квалификация за фигурен пилотаж

▼M12

а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност с права за управление на самолети или TMG извършват фигурен пилотаж само ако притежават квалификация за фигурен пилотаж в съответствие с настоящата точка.

▼B

б) Кандидатите за квалификация за фигурен пилотаж трябва да имат:

▼M12

(1) след издаването на свидетелството за летателна правоспособност минимум 30 часа полетно време като командир на самолети или TMG;

▼M7

(2) курс на обучение в DTO или в ATO, включващ:

▼B

i) теоретична подготовка, подходяща за квалификацията;

▼M12

ii) минимум 5 часа обучение по фигурен пилотаж със самолети или TMG, които летят с тяга на двигател.

в) Правата, предоставени от квалификацията за фигурен пилотаж, са ограничени до фигурен пилотаж със самолети или TMG, които летят с тяга на двигател, в зависимост от това за кое ВС са спазени изискванията от буква б), подточка 1 и буква б), подточка 2, ii). Това ограничение се отменя при подаване на заявление, ако пилотът е изпълнил успешно минимум 3 обучителни полета с инструктор на самолети или TMG, които летят с тяга на двигател, според случая, като е покрил пълния учебен план за фигурен пилотаж.

▼M12

г) Кандидати за квалификация за фигурен пилотаж, които имат и квалификация за клас TMG, както и разширени права за фигурен пилотаж за планери с правата, посочени в точка SFCL.200, буква г) от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията:

1) са освободени от ограничаване на квалификацията за фигурен пилотаж до самолети, както е посочено в буква в), ако отговарят на изискванията от буква б), подточка 1 и буква б), подточка 2, ii) за самолети, или

2) признава им се изцяло покриването на изискванията от буква б) за издаване на квалификация за фигурен пилотаж, ограничена до TMG, които летят с тяга на двигател. Това ограничение се отменя при подаване на заявление, ако пилотът е преминал обучението, посочено в буква в).

▼B

FCL.805 Квалификации за теглене на планери и теглене на рекламни плакати

а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност с права да летят на самолети или TMG могат да теглят планери или рекламни плакати, само ако притежават съответната квалификация за теглене на планери или рекламни плакати.

б) Кандидатите за квалификация за теглене на планери трябва да имат:

(1) най-малко 30 часа полетно време като командир на полет и 60 излитания и кацания на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG, изпълнени след издаването на свидетелството за правоспособност.

▼M7

(2) курс на обучение в DTO или в ATO, включващ:

▼B

i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;

ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на планер, включително най-малко 5 полета с инструктор; и

▼M12

iii) с изключение на притежателите на SPL в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията — 5 полета за запознаване със спецификата на планер, излитащ с ВС.

▼B

в) Кандидатите за квалификация за теглене на рекламни плакати трябва да имат:

(1) най-малко 100 часа полетно време и 200 излитания и кацания като командир на полет на самолети или TMG след издаването на свидетелството за правоспособност. Най-малко 30 от тези часове трябва да са на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG.

▼M7

(2) курс на обучение в DTO или в ATO, включващ:

▼B

i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;

ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на рекламен плакат, включително най-малко 5 полета с инструктор.

▼M11

г) Правата по квалификациите за теглене на планери и теглене на рекламни плакати са ограничени до самолети или TMG, в съответствие с това на кое ВС е проведено летателното обучение. Правата за теглене на рекламни плакати са ограничени до метода на теглене, използван при летателното обучение. Правата се разширяват, ако пилотите изпълнят успешно поне три обучителни полета с инструктор, които покриват цялата учебна програма за теглене, на другия вид въздухоплавателно средство и по съответния метод за теглене на рекламни плакати.

▼B

д) За може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за теглене на планери или теглене на рекламни плакати, притежателят на квалификацията трябва да има най-малко 5 тегления през последните 24 месеца.

е) Ако пилотът не отговаря на изискването, описано в буква д), преди да възобнови упражняването на своите права той трябва да изпълни недостигащите тегления с инструктор или под наблюдението на инструктор.

▼M12

ж) На кандидатите за квалификация за теглене на планери или теглене на рекламни плакати с TMG в съответствие с настоящата точка се признава изцяло покриването на изискванията от буква б) или буква в), според случая, ако притежават квалификация за теглене на планери или теглене на рекламни плакати в съответствие с точка SFCL.205 от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая, или ако отговарят на всички изисквания за издаването на такава квалификация.

▼B

FCL.810 Квалификация за нощни полети

а) Самолети, TMG, дирижабли.

▼M12

(1) Кандидатите трябва да са завършили курс на обучение в рамките на срок до 6 месеца от неговото начало в DTO или в ATO, за да упражняват правата по LAPL или PPL за самолети, TMG или дирижабли при условия на VFR през нощта. Курсът се състои от:

▼B

i) теоретична подготовка;

▼M3

ii) най-малко 5 часа полетно време на съответната категория ВС през нощта, което включва поне 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. най-малко 1 час маршрутни полети с поне един маршрутен полет с инструктор от минимум 50 km (27 морски мили) и 5 самостоятелни излитания и 5 кацания до пълно спиране на ВС.

▼B

(2) Преди да преминат обучението през нощта притежателите на LAPL трябва да са преминали основното обучение за полети по прибори, необходимо за издаване на PPL.

▼M18

(3) Когато кандидатите притежават едновременно квалификация за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, и квалификация за клас TMG, те може да отговарят на изискванията, посочени в точка 1, за един от двата класа или и за двата класа.

▼M12

(4) На кандидатите за квалификация за нощни полети със самолети или TMG в съответствие с настоящата подточка се признава изцяло покриването на изискванията съгласно подточки 1 и 2, ако имат квалификация за нощни полети с TMG в съответствие с точка SFCL.210 от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията или ако отговарят на всички изисквания за издаването на такава квалификация.

▼B

б) Вертолети. Ако правата по PPL за вертолети ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатът трябва:

(1) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот на вертолети след издаването на свидетелството за правоспособност, включително най-малко 60 часа като командир на полет на вертолети и 20 часа маршрутни полети;

▼M7

(2) да е завършил курс на обучение в DTO или в ATO. Курсът трябва да се завърши в рамките на шест месеца и се състои от:

▼B

i) 5 часа теоретична подготовка;

ii) 10 часа обучение с инструктор за пилотиране на вертолет по прибори; и

iii) 5 часа полетно време през нощта, което включва най-малко 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

(3) На кандидат, който притежава или е притежавал IR за самолет или TMG, се признават 5 часа за покриване на изискванията, посочени в точка 2, подточка ii) по-горе.

▼M12

_____

▼B

FCL.815 Квалификация за планински терени

▼M12

а) Права. Правата на притежател на квалификация за планински терени са да изпълнява полети със самолети или TMG към и от повърхности, за които се изисква такава квалификация от съответните органи, определени от държавите членки.

Притежателите на LAPL или PPL с права за управление на самолети или TMG могат да придобият първоначалната квалификация за планински терени на:

▼B

(1) колела, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато не са покрити със сняг; или

(2) ски, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато са покрити със сняг.

(3) Правата по първоначалната квалификация могат да бъдат разширени за права на колела или на ски, когато пилотът е преминал съответен допълнителен курс за запознаване, включващ теоретична подготовка и летателно обучение с инструктор за планински терени.

▼M7

б) Курс на обучение. Кандидатите за квалификация за планински терени трябва в рамките на 24 месеца да са завършили курс по теоретична подготовка и летателно обучение в DTO или в ATO. Съдържанието на курса трябва да е съобразено с правата на квалификацията за планински терени, за която се кандидатства.

▼B

в) Проверка на уменията. След завършване на обучението кандидатът преминава проверка на уменията с FE, квалифициран за тази цел. Проверката на уменията включва:

▼B

(1) устен теоретичен изпит;

(2) 6 кацания на поне 2 различни повърхности, определени като изискващи квалификация за планински терени, различни от повърхността на излитане.

▼M18

г) РЗа да може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за планински терени, през последните 2 години притежателят на квалификацията трябва да е изпълнил едно от следните условия:

1) изпълнил е поне шест кацания на повърхност, за която се изисква квалификация за планински терени;

2) преминал е успешно проверка на професионалната подготовка в съответствие с изискванията в буква в). Успешното преминаване на проверката на професионалната подготовка се отбелязва в летателната книжка на пилота и се удостоверява с подпис на отговорния проверяващ.

_____

▼B

FCL.820 Квалификация за летателни изпитания

а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност за самолети или вертолети могат да работят като командир на полет в летателни изпитания категория 1 и 2, посочени в Част-21, само ако притежават квалификация за летателни изпитания.

б) ►M18 Задължението за притежаване на квалификация за летателни изпитания, установено в буква а), се прилага единствено за летателни изпитания, провеждани на: ◄

(1) вертолети, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на CS-27 или CS-29, или еквивалентни кодове за летателна годност; или

(2) самолети, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със:

i) стандартите на CS-25 или еквивалентни кодове за летателна годност; или

▼M18

ii) стандартите на CS-23 или еквивалентни кодове за летателна годност, с изключение на самолети с максимална излетна маса, по-малка или равна на 2 000 kg.

▼B

в) Правата на притежателя на квалификация за летателни изпитания, в рамките на съответната категория BC, са следните:

(1) в случая на квалификация за летателни изпитания от категория 1— да провежда всички категории летателни изпитания, определени в Част-21, като командир на полет или като втори пилот;

(2) в случая на квалификация за летателни изпитания от категория 2:

i) да провежда летателни изпитания от категория 1, определени в Част-21:

— като втори пилот; или

— като командир на полет, в случая със самолетите, посочени в буква б), точка 2, подточка ii), с изключение на BC за къси разстояния или тези с проектна скорост на пикиране над 0,6 Mах или максимален таван над 25 000 фута;

ii) да провежда всички останали категории летателни изпитания, определени в Част-21, като командир на полет или като втори пилот;

▼M5

(3) да изпълнява полети без квалификация за тип или клас, както е определено в подчаст З, с изключение на това, че квалификацията за полетни изпитания не може да се използва за операции за търговски въздушен транспорт.

▼B

г) Кандидатите за първо придобиване на квалификация за летателни изпитания трябва:

(1) да притежават най-малко CPL и IR в съответната категория ВС;

(2) да имат най-малко 1 000 часа полетно време в съответната категория ВС, от които поне 400 часа като командир на полет;

(3) да са завършили курс на обучение в АТО, подходящ за съответното ВС и категория полети. Обучението трябва да обхваща най-малко следните дисциплини:

— характеристики,

— стабилност и управление/характеристики на управление,

— системи,

— управление на изпитанието,

— управление на риска/безопасността.

д) Правата на притежателите на квалификация за летателни изпитания могат да бъдат разширени за друга категория летателни изпитания и друга категория ВС, ако кандидатите са завършили допълнителен курс на обучение в АТО.

▼M12

_____

_____

FCL.835 Основна квалификация за полети по прибори (BIR)

а) Права и условия

▼M18

1) Правата на притежател на BIR са да изпълнява полети по IFR на еднопилотни самолети, за които притежава квалификации за клас, с изключение на следното:

i) самолети с високи летателни характеристики;

ii) варианти самолети, за които данните за експлоатационна годност сочат, че се изисква IR.

▼M12

2) Правата, предоставени от BIR, се упражняват само в съответствие с точка FCL.205.A.

3) Правата, предоставени от BIR, могат да се упражняват през нощта само ако пилотът притежава квалификация за нощни полети в съответствие с точка FCL.810.

4) Правата, предоставени от BIR за многодвигателен самолет, са валидни и за еднодвигателни самолети, за които пилотът притежава валидна квалификация за клас еднодвигателен самолет.

5) Правата, предоставени от BIR, могат да се упражняват само ако са изпълнени всички посочени по-долу условия:

i) височината на вземане на решение (DH) или минималната височина на снижение (MDH), използвана в експлоатационните минимуми на летищата, е поне 200 фута по-голяма от тази, която би била иначе изчислена в съответствие с точка „NCO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети“ и точка „NCO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — операции на NPA, APV, CAT I“ от приложение VII към Регламент (ЕС) № 965/2012; и

ii) видимостта, използвана в експлоатационните минимуми на летищата, е не по-малко от 1500 м;

▼**M12**

iii) командирът не трябва да започва полет по IFR или да преминава от VFR към IFR, освен ако:

А) на летището на излитане видимостта е поне 1500 м и таванът на облачността е на най-малко 600 фута или публикувания минимум на визуалното продължение на подход за кацане по прибори, приложим за категорията самолет, което от двете е по-голямо; и

Б) на летището на местоназначение и на всяко резервно летище, ако такова е необходимо, наличната актуална метеорологична информация показва, че за периода от 1 час преди до 1 час след очакваното време на долитане или от действителното време на отлитане до 1 час след очакваното време на долитане, в зависимост от това кой период е по-кратък, видимостта е поне 1500 м и таванът на облачността е на най-малко 600 фута или публикувания минимум на визуалното продължение на подход за кацане по прибори, приложим за категорията самолет, или DH/MDH, увеличена с 200 фута в съответствие с подточка i), което от всичките е по-голямо.

б) Предпоставки. Кандидатите за BIR трябва да притежават поне PPL(A).

в) Курс на обучение. Кандидатите за BIR трябва да са преминали следните курсове в ATO:

1) теоретична подготовка съгласно точка FCL.615, буква а); и

2) летателно обучение, което включва следните модули за летателно обучение за полети по прибори:

i) модул 1 — основен модул за летателно обучение за умения за управление на полети само по прибори;

ii) модул 2 — приложен модул за летателно обучение за процедури по отлитане, процедура за изчакване, 2D и 3D подход по IFR;

iii) модул 3 — приложен модул за летателно обучение за процедури за полети по маршрут по IFR; и

iv) модул 4 — ако се кандидатства за BIR за многодвигателен самолет, приложният модул за летателно обучение в полети с един неработещ двигател трябва да включва процедури за асиметричен подход по прибори и минаване на втори кръг; и

3) летателно обучение, което отговаря на следните изисквания:

i) Преминава се първо модулът, посочен в буква в), подточка 2, i). Модулите, посочени в буква в), подточка 2, ii) и буква в), подточка 2, iii), както и, ако е приложимо, в буква в), подточка 2, iv), могат да се преминат в ред, избран от кандидата.

ii) Модулите, посочени в буква в), подточка 2, могат да се преминат на самолети, FSTD или комбинация от тях. Във всички случаи кандидатът преминава обучение на самолета, който ще се използва за проверката на уменията.

iii) Модулите, посочени в буква в), подточка 2, i), буква в), подточка 2, ii) и буква в), подточка 2, iv), могат да бъдат започнати извън ATO, но трябва да бъдат завършени в ATO. Модулът, посочен в буква в), подточка 2, iii), може да бъде завършен извън ATO.

▼**M12**

iv) Преди да започне модула, посочен в буква в), подточка 2, iv), пилот, който не притежава квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, трябва да е преминал обучението за многодвигателен самолет, посочено в подчаст 3 от настоящото приложение (Част FCL).

г) Теоретични познания. Преди преминаване на проверка на уменията и чрез изпити по дисциплините, посочени в точка FCL.615, буква б), кандидатът демонстрира ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права. Изпитът по теоретична подготовка се състои от един изпитен формуляр за всеки модул, посочен в буква в), подточка 2, i), буква в), подточка 2, ii) и буква в), подточка 2, iii).

д) Проверка на уменията. След завършване на курса за обучение, посочен в буква в), кандидатите преминават проверка на уменията на самолет в съответствие с допълнение 7 към настоящото приложение. Проверката на уменията за BIR за многодвигателен самолет се провежда на такъв тип самолет. Проверката на уменията за BIR за еднодвигателен самолет се провежда на такъв тип самолет. За целите на тази буква многодвигателните самолети с тяга, съвпадаща с надлъжната ос на самолета, се считат за еднодвигателни самолети.

е) Чрез дерогация от разпоредбите на буква г) притежателите на BIR за еднодвигателен самолет, които имат и квалификация за клас многодвигателен самолет и желаят да получат първия си BIR за многодвигателен самолет, трябва да завършат курс за обучение в ATO, който включва обучението, посочено в буква в), подточка 2, iv), и да преминат успешно проверката на уменията, посочена в буква д).

ж) Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване

1) BIR е с валидност 1 година.

2) Кандидатите за потвърждаване на валидността на BIR:

i) в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част; или

ii) в рамките на срока на валидност изпълняват 6 часа полети като командир по IFR, в това число три процедури за подход по прибори, както и учебен полет с продължителност минимум един час заедно с инструктор, притежаващ права за провеждане на обучение за BIR.

3) За всяко второ последващо потвърждаване на валидността притежателят на BIR преминава проверка на професионалната подготовка в съответствие с подточка 2, i).

4) Ако пилотът реши да изпълни изискванията за потвърждаване на валидността, посочени в буква ж), подточка 2, i), по-рано от предвиденото пак там, новият период на валидност започва да тече от датата на проверката на професионалната подготовка.

5) Кандидати, които не преминат успешно съответните раздели от проверката на професионалната подготовка за BIR преди датата на изтичане на BIR, не могат да упражняват правата, предоставени от BIR, докато не преминат проверката.

▼M12

6) Ако срокът на валидност на BIR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите:

i) когато е необходимо, за да се достигне необходимото ниво на професионалната подготовка, преминават опреснително обучение, проведено от ATO, или ако са минали до три години от датата на изтичане на BIR, от инструктор, притежаващ права за провеждане на обучение за BIR; и

ii) преминават проверка на професионалната подготовка на самолет.

7) Проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на BIR за многодвигателен самолет, както и летателното обучение съгласно изискванията на буква ж), подточка 2, ii) се извършват на многодвигателен самолет.

8) Проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на BIR може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за клас еднопилотен самолет, на който могат да се упражняват правата, предоставени от BIR, в съответствие с точка FCL.835, буква а), подточка 1.

з) На кандидатите за BIR, притежаващи PPL или CPL, издадени в съответствие с приложение I (Част FCL), както и валидна IR(A), издадена от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, може да се признае изцяло курсът за обучение, посочен в буква в), подточка 2. За да им бъде издадена BIR, кандидатите:

1) преминават успешно проверката на уменията, посочена в буква д);

2) демонстрират устно пред проверяващия по време на проверката на уменията, че са придобили адекватно ниво на теоретични познания по въздушно право, метеорология, планиране и характеристики на полета; и

3) трябва да притежават опит от минимум 25 часа полетно време по IFR като командир на самолети.

й) На притежателя на IR се признава изцяло покриването на изискването съгласно буква в), подточка 2.

▼B

ПОДЧАСТ Й

ИНСТРУКТОРИ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.900 Сертификат за инструктор

а) Общи положения. Лице може да провежда:

(1) летателно обучение на ВС, само ако притежава:

i) свидетелство за летателна правоспособност, издадено или признато съгласно настоящия регламент;

ii) сертификат за инструктор, издаден съгласно настоящата подчаст, съответстващ на провежданото обучение;

▼B

(2) летателно обучение на симулатор или обучение по MCC, само ако притежава сертификат за инструктор, издаден съгласно настоящата подчаст, съответстващ на провежданото обучение.

б) Специални условия:

▼M8

(1) Компетентният орган може да издаде специален сертификат, даващ правото на инструктор да провежда летателно обучение, когато съответствието с изискванията, определени в настоящата подчаст, е невъзможно в случай на въвеждане на:

i) ново въздухоплавателно средство в авиопарка на държавата членка или превозвача; или

ii) нови курсове на обучение в настоящото приложение (част FCL).

Този сертификат трябва да е ограничен до полетите за обучение, необходими за въвеждането на новия тип ВС или новия курс на обучение, и неговата валидност във всички случаи не може да е повече от 1 година.

▼B

(2) Притежателите на сертификат, издаден в съответствие с буква б), точка 1, които искат да кандидатстват за издаване на сертификат за инструктор, трябва да отговарят на предварителните условия и изискванията за потвърждаване на валидността, установени за тази категория инструктор. Независимо от разпоредбите на FCL.905.TRI, буква б), сертификатът за TRI, издаден съгласно настоящата/ия алинея/параграф, включва правото да се обучава за придобиване на сертификат за TRI или SFI за съответния тип ВС.

▼M11

в) Обучение, предоставено извън територията на държавите членки

1) Чрез дерогация от буква а), в случая на летателно обучение, предоставено в рамките на курс на обучение, одобрен в съответствие с настоящото приложение извън територията, за която носят отговорност държавите членки по силата на Чикагската конвенция, компетентният орган издава сертификат за инструктор на кандидат, който:

i) притежава свидетелство за летателна правоспособност, което отговаря на всички посочени по-долу критерии:

А) в съответствие е с приложение 1 към Чикагската конвенция;

Б) при всички случаи е поне CPL за съответната категория ВС, със съответната квалификация или сертификат;

ii) отговаря на изискванията за издаване на съответния сертификат за инструктор, установени в настоящата подчаст;

iii) демонстрира пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъде в състояние да упражнява правата на инструктор съгласно настоящото приложение.

2) Сертификатът е ограничен до провеждане на летателно обучение в рамките на курс на обучение, одобрен в съответствие с настоящото приложение, който отговаря на всички посочени по-долу условия:

i) предоставя се извън територията, за която носят отговорност държавите членки по силата на Чикагската конвенция;

ii) предоставя се на обучаеми пилоти, които владеят достатъчно добре езика, на който се провежда летателното обучение.

▼M8

FCL.915 Общи предварителни условия и изисквания за инструктори

а) Общи положения

Кандидатите за издаване на сертификат за инструктор трябва да са навършили поне 18 години.

б) ►M18 Допълнителни изисквания към инструкторите, които провеждат летателно обучение на въздухоплавателни средства ◄

Кандидатите за издаване или притежателите на сертификат за инструктор с права за провеждане на летателно обучение на ВС трябва:

(1) за целите на обучението за свидетелство — да притежават поне свидетелството, или в случая по точка FCL.900, буква в), равностойното свидетелство, за което провеждат летателно обучение;

(2) за целите на обучението за квалификация — да притежават съответната квалификация, или в случая по точка FCL.900, буква в), равностойната квалификация, за която провеждат летателно обучение;

(3) с изключение на инструкторите за летателни изпитания (FTI), да:

i) имат най-малко 15 часа полетно време като пилоти на класа или типа ВС, на който ще се провежда летателното обучение, от които най-много 7 часа може да са на летателен тренажор, представящ класа или типа ВС, ако е приложимо; или

▼M18

ii) са преминали оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС;

(4) имат право да действат като командири на полет на ВС по време на такова летателно обучение; и

(5) при провеждане на летателно обучение на вариант самолет от клас SEP с определен тип двигател, посочен в член 2, точка 8а от настоящия регламент, са изпълнили едно от следните условия:

i) имат поне 5 часа полетно време като пилоти на този вариант;

ii) преминали са оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този вариант.

▼M12

в) Признаване с оглед на допълнителни сертификати за инструктор и за целите на потвърждаване на валидността

(1) Може да се признаят изцяло уменията за преподаване и обучение на:

i) притежатели на сертификат за инструктор, които кандидатстват за допълнителни сертификати на инструктор; и

ii) кандидати за сертификат за инструктор, които вече притежават такъв, издаден в съответствие с приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

▼M8

(2) Часовете, пролетяни като проверяващ по време на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка, се признават изцяло при изпълнение на изискванията за потвърждаване на валидността за всички притежавани сертификати за инструктор.

г) Признаването към разширяване с допълнителни типове ще взема предвид съответните елементи съгласно данните за експлоатационна годност, определени съгласно приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.

д) Допълнителни изисквания към инструкторите в курсове за обучение съгласно FCL.745.A:

(1) В допълнение към буква б), преди да могат да работят като инструктори в курсове за обучение съгласно FCL.745.A, притежателите на сертификат за инструктор трябва да:

▼M8

i) имат поне 500 часа полетно време като пилоти на самолети, включително 200 часа летателно обучение;

ii) след като са спазили изискванията за опит в буква д), точка 1), подточка i), са завършили обучение за инструктори по UPRT, проведен в ATO, по време на който компетентността на кандидатите е била непрекъснато оценявана; както и

iii) при завършването на курса ATO им е издала сертификат за завършен курс, а началникът по обучението е вписал правата, посочени в буква д), точка 1 в летателната книжка на кандидатите.

(2) Правата, посочени в буква д), точка 1, се упражняват само ако през последната година инструкторите са участвали в опреснително обучение, проведено в ATO, по време на което тяхната компетентност да провеждат курс за обучение съгласно FCL.745.A е била оценена на удовлетворително за началника по обучението равнище.

(3) Инструкторите, които имат правата, посочени в буква д), точка 1, могат да работят като инструктори на курс за обучение, както е посочено в буква д), точка 1), подточка ii), ако:

i) имат 25 часа опит като полетни инструктори по време на обучение съгласно FCL.45.A;

ii) са преминали оценка на компетентността си за това право; както и

iii) отговарят на изискванията за скорошен опит в буква д), точка 2.

(4) Тези права се вписват в летателната книжка на инструкторите и се подписват от проверяващия.

▼B

FCL.920 Компетентност на инструкторите и оценка

Всички инструктори трябва да бъдат обучени за постигане на следната компетентност:

— подготвяне на средства за обучение,

— създаване на подходящ климат за обучение,

— предаване на знания,

— обвързване на управлението на опасностите и грешките (TEM) с управлението на ресурсите на екипажа,

— планиране на времето с оглед постигане на целите на обучението,

— улесняване на ученето,

— оценяване на резултатите на обучаемите,

— следене и преглед на напредъка,

— оценяване на етапите на обучението,

— докладване на крайните резултати.

FCL.925 Допълнителни изисквания за инструктори за MPL

а) Инструкторите, които провеждат обучение за MPL, трябва:

(1) успешно да са завършили курс за обучение на инструктори за MPL в ATO; и

▼B

(2) допълнително, за основните, междинните и напредналите фази на интегрирания курс за обучение за MPL:

i) да имат опит в многопилотна експлоатация; и

ii) да са завършили първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа с оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.

б) Курс за обучение на инструктори MPL

(1) Курсът за обучение на инструктори MPL трябва да включва не по-малко от 14 часа на обучение.

След завършване курса на обучение кандидатът преминава оценка на компетентността на инструктора и на познания за подхода на обучение, който се основава на компетентност.

(2) Оценката се състои от практическа демонстрация на летателно обучение в съответния етап от курса на обучението за MPL. Тя се провежда от проверяващ, квалифициран съгласно подчаст К.

(3) След успешното завършване на курса на обучението за MPL, АТО издава на кандидата сертификат за квалификация на инструктор.

в) За да запази правата, в рамките на последните 12 месеца инструкторът трябва да изпълни в рамките на курс за MPL обучение:

(1) 1 сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа; или

(2) 1 въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум 2 излитания и кацания.

г) Ако инструкторът не отговаря на изискванията, посочени в буква в), преди да започне да упражнява правата за провеждане на летателно обучение за MPL трябва:

(1) да премине опреснително (refresher) обучение в АТО, за да достигне нивото на компетентност, необходимо за успешно преминаване на оценката за компетентността на инструктора; и

(2) успешно да премине оценката за компетентността на инструктора, както е посочено в буква б), точка 2.

▼M7

FCL.930 Курс на обучение

▼M18

а) Кандидатът за сертификат за инструктор трябва да е завършил курс по теоретична подготовка и летателно обучение в АТО.

▼M7

б) Освен конкретните дисциплини, определени в настоящото приложение (част FCL) за всяка категория инструктор, курсът на обучение трябва да съдържа дисциплините, изисквани в точка FCL.920.

▼B

FCL.935 Оценка на компетентността

▼M11

а) С изключение на инструктор за обучение по взаимодействие в многочленен екипаж („MCCI“), инструктор за обучение в симулатор („STI“), инструктор за квалификация за планински терени („MI“) и инструктор за летателни изпитания („FTI“), кандидатът за сертификат за инструктор трябва да премине оценка на компетентността в съответната категория ВС, на съответния клас или тип или на подходящ FSTD, за да демонстрира на проверяващ, квалифициран съгласно подчаст К от настоящото приложение, способността си да обучава един обучаем пилот до ниво за придобиване на съответното свидетелство за летателна правоспособност, квалификация или сертификат.

▼B

б) Тази оценка трябва да включва:

(1) демонстриране на компетентността, описана в FCL.920, по време на подготовката на полета, дейностите след полета и теоретичното обучение;

(2) устни теоретични изпити на земята, разбори преди и след полет и демонстрации в полет на съответния клас/тип ВС или FSTD;

(3) упражнения, подходящи за оценка на компетентността на инструктора.

в) Оценката се провежда на същия клас или тип ВС или FSTD, използван за летателното обучение.

г) Когато за потвърждаване на валидността на сертификата за инструктор се изисква оценка на компетентността, кандидат, който не премине успешно оценката преди датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за инструктор, не може да упражнява правата си до успешното завършване на оценката.

▼M11

FCL.940 Срок на валидност на сертификата за инструктор

С изключение на MI и без да се засягат разпоредбите на точка FCL.900, буква б), подточка 1 и точка FCL.915, буква д), подточка 2, сертификатите за инструктори са валидни за срок от 3 години.

▼M18

FCL.945 Задължения за инструкторите

След изпълнение на обучителен полет за потвърждаване на валидността на квалификация за клас самолети SEP или TMG в съответствие с точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii), буква B) или за потвърждаване на валидността на квалификация за вертолети с един двигател в съответствие с точка FCL.740.H, буква а), точка 2, подточка ii), буква Б), и само в случай на удовлетворяване на всички останали критерии за потвърждаване на валидността, посочени в точка FCL.740.A, буква б), точка 1, подточка ii) или точка FCL.740.H, буква а), точка 2, подточка ii), според случая, инструкторът заверява свидетелството за правоспособност на кандидата с новата дата на изтичане на срока на валидност на квалификацията, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата.

▼B

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за полетен инструктор — FI

▼M11

FCL.905.FI FI — Права и условия

Правата на FI са да провежда летателно обучение за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на:

▼M12

а) PPL и LAPL за съответната категория ВС;

б) квалификация за клас и тип за еднопилотни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики;

▼M11

в) квалификация за клас и тип за еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики при многопилотна експлоатация, при условие че FI отговаря на някое от следните условия:

1) притежава или е притежавал сертификат за TRI за многопилотни самолети;

2) отговаря на всички посочени по-долу условия:

i) има поне 500 часа като пилот при многопилотна експлоатация на самолети;

ii) преминал е курс на обучение за MCCI в съответствие с точка FCL.930.MCCI;

▼M11

г) квалификация за тип за еднопилотни или многопилотни дирижабли;

д) CPL за съответната категория BC, при условие че FI има поне 200 часа летателно обучение на същата категория въздухоплавателно средство;

е) квалификация за нощни полети, при условие че FI отговаря на всички посочени по-долу условия:

1) квалифициран е да лети през нощта на съответната категория BC;

2) демонстрирал е на FI, квалифициран в съответствие с буква й), способността да обучава през нощта;

3) отговаря на изискването за опит при нощни полети, посочено в точка FCL.060, буква б), подточка 2;

▼M12

ж) квалификация за теглене или фигурен пилотаж, при условие че FI притежава тези права и че е демонстрирал пред FI, квалифициран в съответствие с буква й), способността си да обучава за тази квалификация;

з) BIR или IR за съответната категория BC, при условие че FI отговаря на посочените по-долу условия:

1) завършили са като обучаем пилот курс на обучение за IRI и са преминали оценка на компетентността за сертификат за IRI;

2) отговарят на изискванията съгласно точка FCL.915.CRI, буква а), точка FCL.930.CRI и точка FCL.935 за многодвигателни самолети, както и съгласно точка FCL.910.TRI, буква в), подточка 1 и точка FCL.915.TRI буква г), подточка 2 за многодвигателни вертолети;

В допълнение към условия 1 и 2:

3) ако по време на одобрен курс за обучение в ATO FI провежда обучение на FSTD или упражнява надзор над учебни полети за SPIC, които се провеждат по IFR, FI трябва да има минимум 50 часа полетно време по IFR след издаването на BIR или IR, от които максимум 10 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;

4) ако FI провежда обучение на BC, той трябва да има най-малко 200 часа полетно време по IFR, от които максимум 50 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;

▼M11

и) квалификация за клас или тип еднопилотни многодвигателни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че FI отговаря на посочените по-долу условия:

1) в случая на самолети — да отговаря на изискванията от точки FCL.915.CRI, буква а), FCL.930.CRI и FCL.935;

2) в случая на вертолети — да отговаря на изискванията от точка FCL.910.TRI, буква в), подточка 1 и точка FCL.915.TRI, буква г) подточка 2;

й) сертификат за FI, IRI, CRI, STI или MI, при условие че отговаря на всички посочени по-долу условия:

▼M12

1) преминали са минимум 500 часа летателно обучение на съответната категория BC;

▼M11

2) преминал е оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935 за съответната категория BC, за да демонстрира на проверяващ на полетен инструктор („FIE“) способност да обучава за съответния сертификат;

▼M11

к) MPL, при условие че FI отговаря на всички посочени по-долу условия:

1) за основната полетна фаза на обучението е изпълнил поне 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително поне 200 часа летателно обучение;

2) за основната фаза на обучението:

i) притежава IR за многодвигателен самолет и правото да обучава за IR;

ii) има поне 1 500 часа полетно време при експлоатация в многочленен екипаж;

3) в случая на FI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в подточка 2, ii), може да бъде заменено със завършването на структуриран курс на обучение, състоящ се от следното:

i) квалификация за MCC;

ii) наблюдаване на пет сесии на летателно обучение във фаза 3 на курс MPL;

iii) наблюдаване на пет сесии на летателно обучение във фаза 4 на курс MPL;

iv) наблюдаване на пет сесии на оператора за периодично обучение с имитация на реални рейсови полети;

v) съдържанието на курса по MCCI.

В този случай FI провежда първите си пет инструкторски сесии под наблюдението на TRI(A), MCCI(A) или SFI(A), квалифицирани за летателно обучение MPL.

▼B

FCL.910.FI FI — Ограничени права

▼M7

а) Правата на FI са ограничени до провеждането на летателно обучение под наблюдението на FI за същата категория ВС, определен за целта от DTO или от ATO в следните случаи:

▼M12

(1) за издаване на PPL и LAPL;

▼B

(2) във всички интегрирани курсове на ниво PPL, в случая на самолети и вертолети;

▼M12

(3) за квалификация за клас и тип за еднопилотни, еднодвигателни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики;

▼B

(4) за квалификации за нощни полети, за теглене или за фигурен пилотаж.

б) Докато провежда обучение под наблюдение в съответствие с буква а), FI няма право да разрешава на обучаемите пилоти да извършват първи самостоятелни полети и първи самостоятелни маршрутни полети.

▼B

в) Ограниченията, посочени в букви а) и б), отпадат от сертификата за FI, когато FI е изпълнил поне:

(1) за FI(A) — 100 часа летателно обучение на самолети или TMG и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;

(2) за FI(H) — 100 часа летателно обучение на вертолети и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни въздушни упражнения на обучаеми;

▼M12

(3) за FI(As) — 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за издаване на PPL(As).

▼B

FCL.915.FI FI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FI трябва:

а) в случая на FI(A) и FI(H):

(1) да е преминал поне 10 часа обучение за полет по прибори на съответната категория ВС, от които не повече от 5 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FSTD;

(2) да има 20 часа маршрутни полети като командир на полет при условията на VFR, на съответната категория ВС; и

б) допълнително за FI(A):

(1) да притежава поне CPL(A); или

(2) ►M18 притежава поне PPL(A) или притежава MPL с допълнителни права за PPL в съответствие с точка FCL.405.A, буква б), точка 1 и е изпълнил следните условия: ◄

▼M18

i) с изключение на FI(A), който провежда обучение само за LAPL(A) — успешно е преминал изпит за теоретични познания за CPL, който може да бъде взет, без да е завършен теоретичен курс на обучение за CPL, и който в този случай не е валиден за нито едно от следните:

А) издаване на CPL;

Б) признаване на теоретични познания за CPL в съответствие с точка FCL.035 и допълнение 1;

▼B

ii) да има най-малко 200 часа полетно време на самолети или TMG, от които 150 часа като командир на полет.

▼M18

(3) има най-малко 30 часа на класа или типа самолет, използван за курса на обучение за FI(A), от които поне 5 часа са били изпълнени през 6-те месеца, предхождащи предварителната летателна оценка, посочена в точка FCL.930.FI, буква а);

▼B

(4) да има VFR маршрутен полет като командир на полет, включително полет с дължина най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който да има кацания до пълно спиране на ВС на две различни летища;

в) допълнително за FI(H) да има 250 часа общо полетно време като пилот на вертолети, от които:

(1) най-малко 100 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне CPL(H); или

▼M11

(2) поне 200 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне PPL(H) и е преминал изпит за теоретични познания за CPL, който може да бъде взет, без да е завършен теоретичен курс на обучение за CPL, и който не е валиден за издаване на CPL;

▼B

г) за FI(As), да има 500 часа полетно време като командир на полет на дирижабли, от които 400 часа трябва да са като командир на полет, притежаващ CPL(As);

▼M12

_____

▼B

FCL.930.FI FI — Курс на обучение

▼M18

а) Кандидатите за сертификат за FI в рамките на 6-те месеца, предхождащи началото на курса, са преминали успешно в ATO специална предварителна летателна оценка с FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й), чиято цел е да се оцени способността им да преминат курса. Тази предварителна летателна оценка се основава на проверката на професионалната подготовка за квалификациите за клас и тип, както е посочено в допълнение 9.

▼B

б) Курсът на обучение за FI трябва да включва:

(1) 25 часа преподаване и обучение;

▼M12

(2) поне 100 часа теоретична подготовка, в това число проверки на напредъка;

▼B

(3) i) в случая на FI (A) и (H), най-малко 30 часа летателно обучение, от които 25 часа трябва да са с инструктор, от които 5 часа могат да бъдат проведени на FFS, FNPT I или II, или FTD 2/3;

▼M12

ii) в случая на FI(As) — минимум 20 часа летателно обучение, от които 15 часа трябва да са с инструктор;

_____

(4) На кандидатите за сертификат за FI за друга категория BC, които притежават или са притежавали FI(A), (H) или (As), се признават 55 часа за покриване на изискването, посочено в буква б), подточка 2.

▼M11

в) Кандидатите за сертификат за FI, които притежават или са притежавали друг сертификат за инструктор, издаден в съответствие с настоящото приложение, се счита, че отговарят на изискванията, предвидени в буква б), подточка 1.

FCL.940.FI FI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) Потвърждаване на валидността

1) За потвърждаване на валидността на сертификат за FI притежателят трябва да отговаря на поне две от следните три изисквания преди датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за FI:

i) той има:

▼M12

A) в случая на FI(A) и FI(H) — минимум 50 часа летателно обучение на съответната категория BC като FI, TRI, CRI, IRI, MI или проверяващи. Когато трябва да се потвърди валидността на правата за обучаване за BIR и IR, 10 от тези 50 часа трябва да са летателно обучение за BIR или IR и трябва да са били извършени през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI;

▼M11

Б) в случая на FI(As) — поне 20 часа летателно обучение на дирижабли като FI, IRI или проверяващ. Когато трябва да се потвърди валидността на правата за обучаване за IR, 10 от тези часове трябва да са летателно обучение за IR и трябва да бъдат извършени в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за FI;

▼M12

_____

▼M18

ii) той е преминал опреснителен курс на обучение за инструктори като FI в АТО или организиран от компетентния орган;

▼M11

iii) преминал е оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935 в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI.

▼M12

2) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността в случая на FI(A) или FI(H) или всяко трето потвърждаване на валидността в случая на FI(As) притежателите на съответния сертификат за FI преминават оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935.

▼M18

б) Подновяване

Ако срокът на валидност на сертификата за FI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди датата на подаване на заявлението за подновяване кандидатите преминават опреснителен курс на обучение за инструктори като FI в АТО или организиран от компетентен орган, както и оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935.

▼B

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за инструктор за квалификация за тип — TRI

▼M14

FCL.905.TRI TRI – Права и условия

а) Правата на TRI са да обучава за:

1) ►M12 потвърждаване на валидността и подновяване на IR, при условие че TRI притежава валидна IR; ◄

2) издаване на сертификат за TRI или SFI, при условие че притежателят отговаря на всички посочени по-долу условия:

i) има поне 50 часа инструкторски опит като TRI или SFI в съответствие с настоящия регламент или Регламент (ЕС) № 965/2012;

▼M18

ii) провел е учебната програма за летателно обучение за съответната част от курса за TRI в съответствие с точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 3 по удовлетворителен за началника по обучението на АТО начин;

▼M14

3) в случая на TRI за еднопилотни самолети:

i) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че кандидатът иска права за еднопилотна експлоатация.

▼M14

Правата на TRI(SPA) могат да бъдат разширени за летателно обучение за квалификации за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики за многопилотна експлоатация, при условие че TRI отговаря на някое от посочените по-долу условия:

А) притежава или е притежавал сертификат за TRI за многопилотни самолети;

Б) има поне 500 часа на самолети при многопилотна експлоатация и завършен курс на обучение за MCCI в съответствие с точка FCL.930.MCCI;

ii) курса за MPL за основната фаза, при условие че правата му са разширени за многопилотна експлоатация и притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A);

4) в случая на TRI за многопилотни самолети:

i) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:

А) многопилотни самолети;

Б) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за многопилотна експлоатация;

ii) обучение по MCC;

iii) курса за MPL за основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A);

5) в случая на TRI за вертолети:

i) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип вертолети;

▼M16

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

_____

▼M14

6) в случая на TRI за BC, задвижвани от силова установка:

i) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип BC, задвижвани от силова установка;

ii) обучение по MCC.

б) Правата на TRI включват права за провеждане на практическо оценяване по ЕВТ при оператор на ЕВТ, при условие че инструкторът отговаря на изискванията от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 за стандартизация на инструктори за ЕВТ при този оператор на ЕВТ.

▼M11

FCL.910.TRI TRI — Ограничени права

а) Общи положения. Ако обучението за TRI се провежда само на FSTD, правата на TRI са ограничени до обучение на FSTD. Това ограничение трябва все пак да включва следните права за провеждане на въздухоплавателното средство на:

▼M18

1) LIFUS, при условие че курсът за TRI е включвал съответното обучение, посочено в точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 4;

2) обучение за кацане, при условие че курсът за TRI е включвал съответното обучение, посочено в точка FCL.930.TRI, буква аб), точка 4; или

▼**M11**

3) обучителния полет, посочен в точка FCL.060, буква в), подточка 2, при условие че курсът за TRI е включвал обучението, посочено в буква а), подточка 1 или 2.

Ограничението за FSTD се премахва, ако TRI е преминал оценка на компетентността във въздухоплавателно средство.

б) TRI за самолети и за ВС, задвижвани от силова установка — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI са ограничени до типа самолет или ВС, задвижвано от силова установка, на който са проведени обучението и оценката на компетентността. Освен ако не е определено друго в OSD, за разширяване на правата на TRI за допълнителни типове, TRI трябва:

1) през последните 12 месеца преди подаването на заявлението да е изпълнил поне 15 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип въздухоплавателно средство, от които най-много 7 сектора могат да бъдат изпълнени на FSTD;

2) да е завършил относимите части от техническото и летателното обучение на съответния курс за TRI;

3) ►**M18** Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти, при условие че те отговарят на условията на точка FCL.710 в тези други варианти и, когато е приложимо, на елементите, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 за тези варианти. ◄

Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти в съответствие с OSD, ако TRI е завършил относимите части от техническото и летателното обучение на съответния курс за TRI.

в) TRI за вертолети — TRI(H).

1) Правата на TRI(H) са ограничени до типа вертолет, на който е проведена оценката на компетентността за издаване на сертификат за TRI. Освен ако не е определено друго в OSD, правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, ако TRI отговаря на следните условия:

i) завършил е относимите части от техническото и летателното обучение на курса за TRI;

ii) през последните 12 месеца преди датата на подаване на заявлението има поне 10 часа на съответния тип вертолет, от които най-много 5 часа могат да бъдат изпълнени на FFS или FTD 2/3; както и

iii) ►**M18** Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти, при условие че те отговарят на условията на точка FCL.710 в тези други варианти и, когато е приложимо, на елементите, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 за тези варианти. ◄

Правата на TRI се разширяват за допълнителни варианти в съответствие с OSD, ако TRI е завършил относимите части от техническото и летателното обучение на съответния курс за TRI.

▼M16

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

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

▼M11

г) Независимо от разпоредбите на горните букви, притежателите на сертификат за TRI, които са придобили квалификация за тип съгласно точка FCL.725, буква д), имат право техните права на TRI да бъдат разширени за този нов тип BC.

▼B

FCL.915.TRI TRI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за TRI трябва:

а) да притежава CPL, MPL или ATPL свидетелство за летателна правоспособност на съответната категория BC;

б) за сертификат TRI(MPA):

(1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети; и

(2) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип самолет, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип;

▼M11

в) за сертификат TRI(SPA):

(1) през последните 12 месеца преди датата на подаване на заявлението да е изпълнил поне 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет на съответния тип самолет, от които най-много 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FSTD, представящ този тип; както и

▼B

(2) i) да има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително 30 часа като командир на полет на съответния тип самолет; или

ii) да притежава или да е притежавал сертификат за FI за многодвигателни самолети с права за IR(A);

▼M16

г) за TRI(H):

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

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

ii) да притежават сертификат за FI(H).

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

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

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

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

▼B

д) за TRI(PL):

(1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети, BC, задвижвани от силова установка, или многопилотни вертолети; и

▼B

(2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип.

FCL.930.TRI TRI — Курс на обучение

▼M18

а) Курсът на обучение за TRI се провежда:

1) в случая на MPA — на FFS или на комбинация от FSTD и FFS;

2) в случая на квалификации за тип за SPA и вертолети — на едно от следните:

i) наличен и достъпен FFS, или на комбинация от такъв FFS и FSTD;

ii) комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS,

iii) въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.

аа) Чрез дерогация от буква а) курсът на обучение за TRI може да се провежда:

1) за несложни хеликоптери — на комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство дори ако има наличен и достъпен FFS;

2) за въздухоплавателните средства, посочени в раздел А, точка 1д от допълнение 9 — в съответствие с точки FCL.930.TRI, буква а), точка 2, подточки i), ii) или iii), независимо от наличието и достъпността на FFS или FSTD.

аб) Курсът на обучение за TRI включва:

1) 25 часа преподаване и обучение;

2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класна стая или на симулатор;

3) 5 часа летателно обучение на съответното ВС или FSTD, представящ това ВС, за еднопилотни ВС, и 10 часа за многопилотни ВС или FSTD, представящ това ВС;

4) ако целта е получаване на права за провеждане на LIFUS или на обучение за излитане и кацане, следното обучение, според случая:

i) на FSTD и свързано със съответните права, допълнително специално обучение, което в случая на права за провеждане на обучение за излитане и кацане, включва обучение по аварийни процедури, свързани с въздухоплавателното средство;

ii) консолидиране на специалното обучение в съответствие с точка 4, подточка i), при което кандидатът провежда на въздухоплавателното средство LIFUS или обучение за излитане и кацане, според случая, под наблюдението на TRI, който е определен за тази цел от ATO.

▼B

б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

в) На кандидат за сертификат за TRI, който притежава сертификат за SFI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на настоящия параграф за издаване на сертификат за TRI, ограничен до летателно обучение на симулатори.

▼M11

FCL.935.TRI TRI — Оценка на компетентността

а) Оценката на компетентността на TRI за MPA и PL се провежда на FFS. Ако FFS не е наличен или достъпен, се използва въздухоплавателно средство.

б) Оценката на компетентността на TRI за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики и вертолети се провежда на някой от следните обекти:

▼M11

1) наличен и достъпен FFS;

2) ако FFS не е наличен или достъпен — комбинация от FSTD и въздухоплавателно средство;

3) ако FSTD не е наличен или достъпен — на въздухоплавателно средство.

FCL.940.TRI TRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) Потвърждаване на валидността

1) Самолети

За потвърждаване на валидността на сертификат за TRI(A) кандидатите трябва да изпълнят в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата, поне две от следните три изисквания:

i) да са провели една от следните части от пълен курс на обучение или периодично обучение за квалификация за тип: сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа или едно въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум две излитания и кацания;

ii) да преминат опреснително обучение за инструктор като TRI(A) в ATO;

iii) да преминат оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935. Кандидати, които отговарят на изискванията от точка FCL.910.TRI буква б), подточка 3, се счита, че отговарят на това изискване.

2) Вертолети и ВС, задвижвани от силова установка

За потвърждаване на валидността на сертификат за TRI(H) или TRI(PL) кандидатите трябва да са изпълнили поне две от следните три изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за TRI:

i) да имат поне 50 часа летателно обучение на всеки един от типовете ВС, за които притежават права на инструктор, или на FSTD, представящ тези типове, от които поне 15 часа трябва да са в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за TRI. В случая на TRI(PL) тези часове трябва да са изпълнени като TRI или като проверяващ за квалификация за тип („TRE“), или като SFI или като проверяващ на полетен симулатор („SFE“). В случая на TRI(H) полетното време като FI, като инструктор за полети по прибори („IRI“), като инструктор за обучение в симулатор („STI“) или като какъвто и да е проверяващ се признава за тази цел;

ii) да преминат опреснително обучение за инструктор като TRI(H) или TRI(PL), според случая, в ATO;

iii) в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата, да са преминали оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935, точка FCL.910.TRI, буква б), подточка 3 или точка FCL.910.TRI, буква в), подточка 3, според случая.

3) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за TRI притежателите трябва да преминат оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935.

4) Ако TRI притежават сертификат за повече от един тип ВС в рамките на същата категория, оценката на компетентността, премината на един от тези типове ВС, потвърждава валидността на сертификата за TRI за останалите типове, за които кандидатите притежават квалификация в рамките на същата категория ВС, освен ако не е определено друго в OSD.

5) Специални изисквания за потвърждаване на валидността на сертификат за TRI(H)

TRI(H), които притежават сертификат за FI(H) за съответния тип, се счита, че отговарят на изискванията, предвидени в буква а). В този случай сертификатът за TRI(H) е валиден до датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI(H).

б) Подновяване

За потвърждаване на валидността на сертификата за TRI кандидатите трябва в рамките на 12-те месеца, непосредствено предшестващи датата на подаване на заявлението, да са преминали оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935 и да са изпълнили следното:

▼M11

1) за самолети:

i) поне 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип самолет, от които най-много 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS;

ii) опреснително обучение за инструктори като TRI в ATO, което покрива съответните дисциплини от курса за TRI;

2) за вертолети и BC, задвижвани от силова установка:

i) поне 10 часа полетно време, включително излитания и кацания на съответния тип BC, от които най-много 5 часа могат да бъдат изпълнени на FFS или на FTD 2/3;

ii) опреснително обучение за инструктори като TRI в ATO, което покрива съответните дисциплини от курса за TRI.

3) Ако кандидатите притежават сертификат за повече от един тип BC в рамките на същата категория, оценката на компетентността, премината на един от тези типове BC, служи за подновяване на сертификата за TRI за останалите типове, за които кандидатите притежават квалификация в рамките на същата категория BC, освен ако не е определено друго в OSD.

▼B

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за инструктор за квалификация за клас — CRI

FCL.905.CRI CRI — Права и условия

а) Правата на CRI са да обучава за:

▼M3

(1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за клас или тип за еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за еднопилотна експлоатация;

▼M18

(2) квалификация за теглене или фигурен пилотаж за категорията самолет, при условие че CRI притежава съответната квалификация и е доказал способността си да обучава за тази квалификация пред FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й);

▼M4

(3) LAPL(A) — Разширяване на правата за друг клас или вариант самолет

▼B

б) Правата на CRI са ограничени до класа или типа самолет, на който е проведена оценката на компетентността на инструктора. Правата на CRI се разширяват за други класове или типове, когато през последните 12 месеца CRI е изпълнил:

(1) 15 часа полетно време като командир на полет на самолети от съответния клас или тип;

(2) един тренировъчен полет от дясната седалка под наблюдението на друг CRI или FI, квалифициран за този клас или тип, който заема другата пилотска седалка.

▼M11

ба) Правата на CRI са да обучават за придобиване на квалификация за клас и тип за еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики при многопилотна експлоатация, при условие че CRI отговарят на някое от следните условия:

1) притежават или са притежавали сертификат за TRI за многопилотни самолети;

2) имат поне 500 часа на самолети при многопилотна експлоатация и завършен курс на обучение за MCCI в съответствие с точка FCL.930.MCCI.

▼M3

в) Кандидатите за CRI на многодвигателни самолети, които притежават сертификат за CRI на еднодвигателни самолети, трябва да са изпълнили предварителните условия за CRI, установени в FCL.915.CRI, буква а), и изискванията, посочени в FCL.930.CRI, буква а), параграф 3 и FCL.935.

▼B

FCL.915.CRI CRI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за CRI трябва да има най-малко:

а) за многодвигателни самолети:

(1) 500 часа полетно време като пилот на самолети;

(2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет;

б) за еднодвигателни самолети:

(1) 300 часа полетно време като пилот на самолети;

(2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет.

FCL.930.CRI CRI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за CRI включва поне:

(1) 25 часа преподаване и обучение;

(2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;

▼M11

(3) 5 часа летателно обучение на многодвигателни самолети или на FSTD, представящ този клас или тип самолет, включително поне 3 часа на летателно обучение на самолет или поне 3 часа летателно обучение на еднодвигателни самолети, проведено от FI(A), квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й).

▼B

б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

▼M11

FCL.940.CRI TRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) За потвърждаване на валидността на сертификат за CRI кандидатите трябва да са изпълнили поне две от следните три изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за CRI:

1) да са провели поне 10 часа летателно обучение като CRI. Ако кандидатите имат права за CRI на еднодвигателни и на многодвигателни самолети, тези часове летателно обучение се разделят поравно между еднодвигателни и многодвигателни самолети;

▼M11

2) да са преминали опреснителен курс на обучение за инструктори като CRI в ATO или организиран от компетентния орган;

3) да са преминали оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935 за многодвигателни или еднодвигателни самолети, според случая.

б) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за CRI притежателите трябва да отговарят на изискването, посочено в буква а), подточка 3.

в) Подновяване

Ако срокът на валидност на сертификата за CRI е изтекъл, той се подновява, ако в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението за подновяване, кандидатите:

1) са преминали опреснителен курс на обучение като CRI в ATO или организиран от компетентния орган;

2) са преминали оценка на компетентността съгласно изискванията от точка FCL.935.

▼B

РАЗДЕЛ 6

Специални изисквания за инструктор за полети по прибори — IRI

FCL.905.IRI IRI — Права и условия

▼M12

а) Правата на IRI са да обучават за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на BIR и IR на съответната категория ВС.

▼B

б) Специални изисквания за курса за MPL. За да обучава за основната фаза на обучението на курс за MPL, IRI(A) трябва:

(1) да притежава IR за многодвигателни самолети; и

(2) да има най-малко 1 500 часа полетно време при експлоатация в многочленен екипаж.

▼M18

(3) В случая на IRI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в точка FCL.905.IRI, буква б), точка 2, може да бъде заменено със завършването на курса, предвиден в точка FCL.905.FI, буква к), точка 3.

▼M12

FCL.915.IRI IRI — Предварителни условия

Кандидатите за сертификат за IRI трябва:

а) за IRI(A):

1) за да провеждат обучение на FSTD по време на одобрен курс за обучение в ATO — да имат минимум 200 часа полетно време по IFR след издаването на BIR или IR, от които поне 50 часа на самолети;

2) за да провеждат обучение на самолет — да имат минимум 800 часа полетно време по IFR, от които поне 400 часа на самолети;

3) за да кандидатстват за IRI(A) за многодвигателни самолети — да отговарят на изискванията, предвидени в точка FCL.915.CRI, буква а), точка FCL.930.CRI и точка FCL.935;

▼M12

б) за IRI(H):

1) за да провеждат обучение на FSTD в рамките на одобрен курс за обучение в ATO — да имат минимум 125 часа полетно време по IFR след издаването на IR, от които поне 65 часа полети по прибори на вертолети;

2) за да провеждат обучение на вертолет — да имат минимум 500 часа полетно време по IFR, от които поне 250 часа полети по прибори на вертолети; и

▼M16

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

▼M12

в) Кандидатите за сертификат IRI(As) трябва да имат минимум 300 часа полетно време по IFR, от които поне 100 часа полети по прибори на дирижабли.

▼B

FCL.930.IRI IRI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за IRI включва поне:

(1) 25 часа преподаване и обучение;

(2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на теоретичните познания за полети по прибори, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая;

(3) i) за IRI(A) — най-малко 10 часа летателно обучение на самолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II. В случая на кандидати, които притежават сертификат за FI(A), тези часове са намалени на 5;

▼M11

ii) за IRI(H) — поне 10 часа летателно обучение на вертолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III. В случая на кандидати, които притежават сертификат за FI(H), тези часове са намалени на поне 5;

▼B

iii) за IRI(As) — най-малко 10 часа летателно обучение на дирижабъл, FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

▼M18

б) Летателното обучение се провежда от FI, квалифициран в съответствие с точка FCL.905.FI, буква й).

▼B

в) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

FCL.940.IRI IRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

За потвърждаване на валидността и подновяване на сертификат за IRI притежателят трябва да отговаря на изискванията за потвърждаване на валидността и подновяване на сертификат за FI в съответствие с FCL.940.FI.

РАЗДЕЛ 7

Специални изисквания за инструктор за летателно обучение в симулатор — SFI

▼M11

FCL.905.SFI SFI — Права и условия

а) Правата на SFI са да провеждат летателно обучение на симулатор в рамките на съответната категория ВС за:

▼M11

1) потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за IR, при условие че притежават или са притежавали квалификация за IR за съответната категория ВС;

2) издаване на IR, при условие че притежават или са притежавали IR за съответната категория ВС и са завършили курс на обучение за IRI.

б) Правата на SFI за еднопилотни самолети са да провеждат летателно обучение на симулатор за:

1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатите искат права за еднопилотна експлоатация.

Правата на SFI за еднопилотни самолети могат да бъдат разширени за летателно обучение за квалификации за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики при многопилотна експлоатация, при условие че TRI отговарят на някое от посочените по-долу условия:

i) притежават или са притежавали сертификат за TRI за многопилотни самолети;

ii) имат поне 500 часа на самолети при многопилотна експлоатация и завършен курс на обучение за MCCI в съответствие с точка FCL.930.MCCI;

2) курсове на обучение за MCC и MPL за основната фаза на обучението, при условие че правата на SFI(SPA) са разширени за многопилотна експлоатация в съответствие с подточка 1.

в) Правата на SFI за многопилотни самолети са да провеждат летателно обучение на симулатор за:

1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за многопилотни самолети, а ако кандидатите искат права за многопилотна експлоатация — за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики;

2) курс на обучение за MCC;

3) курс на обучение за MPL за основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежават или са притежавали сертификат за FI(A) или за IRI(A);

г) Правата на SFI за вертолети са да провеждат летателно обучение на симулатор за:

1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип вертолети;

▼M16

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

▼M14

д) Правата на SFI включват права за провеждане на практическо оценяване по ЕВТ при оператор на ЕВТ, при условие че инструкторът отговаря на изискванията от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 за стандартизация на инструктори за ЕВТ при този оператор на ЕВТ.

▼M11

FCL.910.SFI SFI — Ограничени права

Правата на SFI са ограничени за FTD 2/3 или FFS на типа ВС, на който е проведен курсът на обучение за SFI.

▼M18

Ако не е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, за да се разширят правата на SFI за други FSTD, представящи допълнителни типове от същата категория ВС, SFI:

▼M11

а) са завършили успешно частта за симулатор от съответния курс за квалификация за тип;

б) са завършили относимите части от техническото обучение и частта за FSTD от учебната програма за летателното обучение на съответния курс за TRI;

в) са провели като част от пълен курс за квалификация за тип поне 3 часа летателно обучение за функциите на SFI на съответния тип ВС под наблюдението и одобрението на TRE или SFE, квалифициран за тази цел.

Правата на SFI се разширяват за допълнителни варианти в съответствие с OSD, ако SFI е завършил относимите части от техническото обучение и частта за FSTD от учебната програма за летателното обучение на съответния курс за TRI за съответния тип ВС.

▼B

FCL.915.SFI SFI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за SFI трябва:

а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;

б) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е преминал проверка на професионалната подготовка за придобиване на квалификация за конкретния тип ВС на FFS, представящ съответния тип; и

в) допълнително за SFI(A) за многопилотни самолети или SFI(PL):

(1) да има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или ВС, задвижвани от силова установка, според случая;

(2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател (observer) най-малко:

i) 3 маршрутни сектора в пилотската кабина на съответния тип ВС; или

ii) 2 сесии обучение на симулатор за изпълнение на полети, симулиращи рейсови условия, проведени от квалифициран летателен екипаж в пилотската кабина на съответния тип ВС. Тези сесии на симулатор трябва да включват 2 полета от поне 2 часа всеки между 2 различни летища и свързаните с тях предполетно планиране и разбор на полета.

г) допълнително за SFI(A) за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики:

(1) да има най-малко 500 часа полетно време като командир на полет на еднопилотни самолети;

(2) да притежава или да е притежавал квалификация IR(A) за многодвигателни самолети; и

(3) да отговаря на изискванията, предвидени в буква в), точка 2.

д) допълнително за SFI(H):

(1) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател (observer) най-малко 1 час полетно време в пилотската кабина на съответния тип; и

▼M16

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

▼B

(3) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолети да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети;

▼M16

(4) в случая на еднопилотни еднодвигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети;

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

▼B

FCL.930.SFI SFI — Курс на обучение

▼M14

а) Курсът на обучение за SFI включва:

1) частта за FSTD от приложимия курс за квалификация за тип;

2) относимите части от техническото обучение и частта за FSTD от учебната програма за летателното обучение на съответния курс на обучение за TRI;

3) 25 часа преподаване и обучение.

▼M18

б) На кандидат за сертификат за SFI, който:

1) притежава сертификат за TRI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на буква а);

2) притежава или е притежавал сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията на буква а), точка 3.

▼M11

FCL.940.SFI SFI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) Потвърждаване на валидността

За потвърждаване на валидността на сертификат за SFI кандидатите трябва да са изпълнили поне две от следните три изисквания преди изтичането на срока на валидност на сертификата за SFI:

1) да имат поне 50 часа като инструктори или проверяващи на FSTD, от които поне 15 часа в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за SFI;

2) да са преминали опреснително обучение за инструктори като SFI в ATO;

3) да са преминали съответните раздели от оценката на компетентността в съответствие с точка FCL.935.

б) Освен това кандидатите трябва да са преминали проверките на професионалната подготовка за придобиване на квалификация за конкретните типове ВС на FFS, представящ типовете, за които се притежават правата.

в) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за SFI притежателите трябва да отговарят на изискването, посочено в буква а), подточка 3.

г) Ако SFI притежават сертификат за повече от един тип ВС в рамките на същата категория, оценката на компетентността, премината на един от тези типове, потвърждава валидността на сертификата за SFI за останалите типове, за които кандидатите притежават квалификация в рамките на същата категория ВС, освен ако не е определено друго в OSD.

д) Подновяване

За подновяването на сертификат за SFI кандидатите трябва в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението за подновяване, да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) да са преминали опреснително обучение за инструктори като SFI в ATO;

▼M11

2) да са преминали оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.935;

3) да са преминали проверка на уменията за придобиване на квалификация за конкретните типове ВС на FSTD, представящ типовете, за които трябва да се подновят правата.

▼B

РАЗДЕЛ 8

Специални изисквания за инструктор за обучение по взаимодействие в многочленен екипаж — MCCI

FCL.905.MCCI MCCI — Права и условия

а) Правата на MCCI са да провежда летателно обучение по време на:

(1) практическата част от курсове по MCC, когато не са съчетани с обучение за придобиване на квалификация за тип; и

(2) в случая на MCCI(A) — основната фаза на интегрирания курс за обучение за MPL, при условие че притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI — Ограничени права

Правата на притежател на сертификат за MCCI са ограничени за FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS, на които е проведен курсът на обучение по MCCI.

Правата могат да бъдат разширени за други FSTD, представящи допълнителни типове ВС, когато притежателят е завършил практическото обучение от курса по MCCI на този тип FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за MCCI трябва:

а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;

▼M16

б) да притежава поне:

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

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

▼B

FCL.930.MCCI MCCI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение по MCCI включва поне:

(1) 25 часа преподаване и обучение;

(2) техническа подготовка, свързана с типа FSTD, на който кандидатът иска да обучава;

▼B

(3) 3 часа практическо обучение, което може да е летателно обучение или обучение по MCC на съответния FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS под наблюдението на TRI, SFI или MCCI, определен за тази цел от ATO. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.

б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за FI, TRI, CRI, IRI или SFI, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

FCL.940.MCCI MCCI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) За потвърждаване на валидността на сертификата за MCCI кандидатът трябва да е изпълнил изискванията, посочени в FCL.930.MCCI, буква а), точка 3, на съответния тип FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS през последните 12 месеца от срока на валидност на сертификата за MCCI.

б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за MCCI е изтекъл, кандидатът трябва да изпълни изискванията, посочени в FCL.930.MCCI, буква а), точки 2 и 3, на съответния тип FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

РАЗДЕЛ 9

Специални изисквания за инструктор за обучение в симулатор — STI

FCL.905.STI STI — Права и условия

а) Правата на STI са да провежда летателно обучение на симулатор на съответната категория ВС за:

(1) издаване на свидетелство за правоспособност;

▼M12

(2) издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на BIR и IR, както и на квалификация за клас или тип за еднопилотни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики.

▼B

б) Допълнителни права за STI(A). Правата на STI(A) включват летателно обучение на симулатор по време на обучението по основни летателни умения от интегрирания курс за MPL.

▼M11

FCL.910.STI STI — Ограничени права

Правата на STI са ограничени за FSTD, на който е проведен курсът на обучение за STI.

Правата могат да бъдат разширени за други FSTD, представящи допълнителни типове ВС, ако в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението, притежателите:

а) са преминали частта за FSTD от курса за CRI или TRI на класа или типа въздухоплавателно средство, за който се искат права на инструктор;

б) са преминали на FSTD, на който ще се проведе летателното обучение, съответния раздел от проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение за съответния клас или тип ВС.

▼M11

За STI(A), които провеждат обучение само на BITD, проверката на професионалната подготовка трябва да включва само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A);

в) са провели в рамките на курс за CPL, IR, PPL или квалификация за клас или тип поне 3 часа летателно обучение под наблюдението на FI, CRI(A), IRI или TRI, определен от ATO за тази цел, включително поне 1 час летателно обучение, което е под наблюдението на FIE, за съответната категория BC.

FCL.915.STI STI — Предварителни условия

а) Кандидатите за издаване на сертификат за STI трябва:

1) да притежават или да са притежавали през последните 3 години преди подаването на заявлението свидетелство за летателна правоспособност и права на инструктор, подходящи за курсовете, в които ще се провежда обучението;

2) в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението, да са преминали на FSTD съответната проверка на професионалната подготовка за квалификацията за клас или тип.

Кандидатите за издаване на сертификат за STI(A), които искат да обучават само на BITD, трябва да преминат само упражненията, подходящи за проверка на уменията за издаване на PPL(A);

б) В допълнение към изискванията, посочени в буква а), кандидатите за издаване на сертификат за STI(H) трябва да имат поне 1 часа полетно време като наблюдател в пилотската кабина на съответния тип вертолет в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението.

▼B

FCL.930.STI STI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за STI се състои от най-малко 3 часа летателно обучение за функциите на STI на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III под наблюдението на FIE. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентност на кандидата, описана в FCL.920.

Кандидатите за STI(A), които искат да обучават само на BITD, трябва да преминат летателното обучение на BITD.

б) За кандидатите за STI(H) курсът трябва да включва и частта за FFS от съответния курс за TRI.

▼M11

FCL.940.STI STI — Потвърждаване на валидността и подновяване на сертификата за STI

а) Потвърждаване на валидността

За потвърждаване на валидността на сертификат за STI кандидатите трябва в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за STI, да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) да са провели най-малко 3 часа летателно обучение на FSTD като част от пълен курс за CPL, IR, PPL или квалификация за клас или тип;

2) да са преминали на FSTD, на който се провежда летателното обучение, съответните раздели от проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение за съответния клас или тип BC.

▼M11

За STI(A), които провеждат обучение само на BITD, проверката на професионалната подготовка трябва да включва само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A).

б) Подновяване

За подновяването на сертификат за STI кандидатите трябва в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението за подновяване:

1) да преминат опреснително обучение като STI в ATO;

2) да преминат на FSTD, на който се провежда летателното обучение, съответните раздели от проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящото приложение за съответния клас или тип ВС.

За STI(A), който провежда обучение само на BITD, проверката на професионалната подготовка трябва да включва само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A);

3) да проведат за съответната категория ВС, в рамките на пълен курс за CPL, IR, PPL или квалификация за клас или тип, поне 3 часа летателно обучение под наблюдението на FI, CRI, IRI или TRI, определен от ATO за тази цел, включително поне 1 час летателно обучение, което е под наблюдението на проверяващ на полетен инструктор („FIE).“;

▼B

РАЗДЕЛ 10

Инструктор за квалификация за планински терени — MI

FCL.905.MI MI — Права и условия

Правата на MI са да провежда летателно обучение за придобиване на квалификация за планински терени.

FCL.915.MI MI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за MI трябва:

а) да притежава сертификат за FI, CRI или TRI с права за еднопилотни самолети;

б) да притежава квалификация за планински терени.

FCL.930.MI MI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за MI трябва да включва оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.

б) Преди курса кандидатите трябва са минали предварителна летателна проверка с MI, който притежава сертификат за FI, за да се оцени опитът и способността им да преминат курса на обучение.

▼M3

FCL.940. Валидност на сертификата за MI

Сертификатът за MI е валиден, докато е валиден сертификатът за FI, TRI или CRI.

▼B

РАЗДЕЛ 11

Специални изисквания за инструктор за летателни изпитания — FTI

FCL.905.FTI FTI — Права и условия

а) Правата на инструктор за летателни изпитания (FTI) са да обучава, в рамките на съответната категория ВС, за:

(1) придобиване на квалификации за летателни изпитания от категория 1 или 2, при условие че притежава съответната категория квалификация за летателни изпитания;

(2) издаване на сертификат за FTI в рамките на съответната категория квалификация за летателни изпитания, при условие че инструкторът има най-малко 2 години опит като обучаващ за придобиване на квалификации за летателни изпитания.

б) Правата на FTI, който притежава квалификация за летателни изпитания от категория 1, включват предоставяне на летателно обучение и във връзка с квалификации за летателни изпитания от категория 2.

FCL.915.FTI FTI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FTI трябва:

а) да притежава квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820;

б) да има най-малко 200 часа летателни изпитания от категория 1 или 2.

FCL.930.FTI FTI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за FTI включва поне:

(1) 25 часа преподаване и обучение;

(2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;

(3) 5 часа практическо летателно обучение под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI, буква б). Тези часове летателно обучение трябва да включват оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.

б) Признаване:

(1) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

(2) Освен това на кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за FI или TRI за съответната категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 2.

FCL.940.FTI FTI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на сертификата за FTI кандидатът трябва да е изпълнил 1 от следните изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за FTI:

(1) да извърши най-малко:

i) 50 часа летателни изпитания, от които поне 15 часа през последните 12 месеца преди изтичане на срока на валидност на сертификата за FTI; и

ii) 5 часа летателно обучение за летателни изпитания през последните 12 месеца преди изтичане на срока на валидност на сертификата за FTI; или

▼B

(2) да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да се основава на частта практическо летателно обучение от курса за FTI съгласно FCL.930.FTI, буква а), точка 3 и да включва поне 1 полет под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI, буква б).

б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за FTI е изтекъл, кандидатът трябва да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да отговаря поне на изискванията, посочени в FCL.930.FTI, буква а), точка 3.

ПОДЧАСТ К

ПРОВЕРЯВАЩИ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

▼M11

FCL.1000 Сертификати за проверяващи

а) Общи положения

Притежателите на сертификат за проверяващ трябва:

1) освен ако не е предвидено друго в настоящото приложение — да притежават свидетелство за летателна правоспособност, квалификация или сертификат, равностойни на тези, за които са оправомощени да провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, и правото да обучават за същите;

2) да са квалифицирани да действат като командир на полет на ВС по време на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, когато се провеждат на ВС.

б) Специални условия:

1) Компетентният орган може да издаде специален сертификат, предоставящ права за провеждане на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността, ако съответствието с изискванията, установени в настоящата подчаст, не е възможно поради въвеждането на което и да било от следните:

i) ново въздухоплавателно средство в авиопарка на държавата членка или на превозвача;

ii) нови курсове на обучение в настоящото приложение.

Този сертификат трябва да е ограничен до проверките на уменията, проверките на професионалната подготовка и оценките на компетентността, необходими за въвеждането на новия тип ВС или новия курс на обучение, и неговата валидност във всички случаи не може да е повече от 1 година.

2) Притежателите на сертификата, издаден в съответствие с буква б), подточка 1, които искат да кандидатстват за сертификат за проверяващ, трябва да отговарят на предварителните условия и изискванията за потвърждаване на валидността на сертификата за тази категория проверяващ.

3) Когато не е налице квалифициран проверяващ, компетентните органи могат — въз основата на преценка на всеки отделен случай, да оправомощят инспектори или проверяващи, които не отговарят на съответните изисквания за инструктори или за квалификация за тип или клас, както е посочено в буква а), да извършват проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността.

в) Проверки, провеждани извън територията на държавите членки:

1) Чрез дерогация от буква а), в случая на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка, провеждани извън територията, за които носят отговорност държавите членки по силата на Чикагската конвенция, компетентният орган издава сертификат за проверяващ на кандидати, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност, което е в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, при условие че тези кандидати:

▼M11

i) притежават свидетелство за летателна правоспособност, квалификация или сертификат поне равностойни на тези, за които имат право да провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, и във всички случаи поне CPL;

ii) са квалифицирани да действат като командир на полет на ВС по време на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, когато се провеждат на ВС;

iii) отговарят на изискванията за издаване на съответния сертификат за проверяващ, установени в настоящата подчаст; както и

iv) демонстрират пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъдат в състояние да упражняват правата на проверяващи съгласно настоящото приложение.

2) Посоченият в подточка 1 сертификат е ограничен до провеждане на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка:

i) извън териториите, за които носят отговорност държавите членки по силата на Чикагската конвенция; както и

ii) за пилоти, които владеят достатъчно добре езика, на който се провежда проверката.

FCL.1005 Ограничаване на правата в случай на запазени интереси

Проверяващите не може да провеждат:

а) проверки на уменията или оценки на компетентността на кандидати за издаване на свидетелство за летателна правоспособност, квалификация или сертификат, на които са предоставили повече от 25 % от необходимото летателно обучение за свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията или оценката на компетентността; както и

б) проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, ако считат, че е засегната тяхната обективност.

▼B

FCL.1010 Предварителни условия за проверяващи

Кандидатите за сертификат за проверяващ трябва да демонстрират:

а) съответните знания, обучение и подходящ опит, свързани с правата на проверяващ;

б) че през последните 3 години не са им налагани санкции, включително временно прекратяване, ограничения или отнемане на някои от техните свидетелства за правоспособност, квалификации или сертификати, издадени в съответствие с настоящата част, за неспазване на Основния регламент и правилата за неговото прилагане.

FCL.1015 Стандарти за проверяващи

▼M14

а) Кандидатът за сертификат за проверяващ преминава стандартизационен курс, който е организиран от компетентния орган или който е организиран от АТО и е одобрен от компетентния орган.

▼B

б) Стандартизационният курс се състои от теоретична и практическа подготовка и включва най-малко:

(1) провеждането на 2 проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността за свидетелствата за правоспособност, квалификациите или сертификатите, за които кандидатът иска да получи права да провежда проверки и оценки;

▼B

(2) обучение относно приложимите изисквания, предвидени в настоящата част, и приложимите изисквания за летателна експлоатация, провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и тяхното документиране и докладване;

(3) инструкции относно националните административни процедури, изискванията за защита на личните данни, отговорностите им, застрахователни събития и такси;

▼M3

(4) инструкции относно необходимостта от преразглеждане и прилагане на елементите в точка (3) при провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия; и

(5) инструкция за това как да получат достъп до тези национални процедури и изисквания на други компетентни органи, когато това е необходимо.

в) Притежателите на сертификати на проверяващи не провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия, освен ако те са направили преглед на най-новата налична информация, съдържаща съответните национални процедури на компетентния орган на кандидата.

▼B

FCL.1020 Оценка на компетентността на проверяващите

Кандидатите за сертификат за проверяващ трябва да демонстрират своята компетентност на инспектор от компетентния орган или старши проверяващ, специално упълномощен за това от компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия, чрез провеждане в ролята на проверяващ на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, за които се искат права, включително инструкции, провеждане на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, и оценка на лицето, което се проверява или оценява, разбор и документиране.

▼M11

FCL.1025 Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване на сертификати за проверяващи

а) Валидност

Сертификатът за проверяващ е с валидност 3 години.

б) Потвърждаване на валидността

За потвърждаване на валидността на сертификат за проверяващ притежателите трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

▼M14

1) преди датата на изтичане на срока на валидност на сертификата да са извършили поне шест проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка, оценки на компетентността или етапи за оценка на ЕВТ по време на модул ЕВТ, посочен в точка ORO.FC.231 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

2) в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на сертификата, да са преминали опреснителен курс за проверяващи, който е организиран от компетентния орган или от АТО и е одобрен от компетентния орган;

3) една от проверките на уменията, проверките на професионалната подготовка, оценките на компетентността или етапи за оценка на ЕВТ, проведени в съответствие с подточка 1, трябва да се извърши в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на сертификата на проверяващия, и:

▼M11

i) да е извършена от инспектор от компетентния орган или от старши проверяващ, специално оправомощен за това от компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия; или

ii) да отговаря на изискванията, предвидени в точка FCL.1020.

▼M11

Ако кандидатите за потвърждаване на валидността притежават права за повече от една категория проверяващ, валидността на всички права на проверяващ може да бъде потвърдена, ако кандидатите отговарят на изискванията, посочени в буква б), подточки 1 и 2 и точка FCL.1020, за една от категориите на притежавания сертификат за проверяващ, след съгласието на компетентния орган.

в) Подновяване

Ако срокът на валидност на сертификата е изтекъл, преди да възобновят упражняването на правата, кандидатите трябва да отговарят на изискванията, предвидени в буква б), подточка 2 и точка FCL.1020, в рамките на 12-те месеца, непосредствено предхождащи подаването на заявлението за подновяване.

г) Валидността на сертификата за проверяващ се потвърждава или подновява само ако кандидатите демонстрират продължаващо съответствие с изискванията, предвидени в точки FCL.1010 и FCL.1030.

▼B

FCL.1030 Провеждане на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността

а) Когато провежда проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността, проверяващият трябва:

(1) да осигури комуникацията с кандидата да може да бъде установена без езикови бариери;

(2) да провери дали кандидатът отговаря на всички изисквания за квалификация, обучение и опит, посочени в настоящата част, за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията, проверката на професионалната подготовка или оценката на компетентността;

(3) да уведоми кандидата за последствията от предоставянето на непълна, неточна или невярна информация, свързана с неговото обучение и летателен опит.

б) След завършване на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва:

(1) да информира кандидата за резултатите от проверката. В случай на частично преминаване или неуспешен резултат проверяващият информира кандидата, че не може да упражнява правата по квалификацията до цялостното успешно преминаване на проверката. Проверяващият определя изискванията за допълнително обучение и обяснява правото на кандидата да обжалва;

(2) в случай на успешно преминаване на проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността за потвърждаване на валидността или подновяване, да впише в свидетелството за правоспособност или сертификата на кандидата новата дата на изтичане на валидността на квалификацията или сертификата, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата;

(3) да предостави на кандидата подписан доклад за проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка и незабавно да представи копия от доклада на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, и на компетентния орган, който е издал сертификата на проверяващия. Този доклад трябва да включва:

i) декларация, че проверяващият е получил информация от кандидата относно неговия опит и обучение и е констатирал, че опитът и обучението отговарят на приложимите изисквания, посочени в настоящата част;

ii) потвърждение, че са извършени всички необходими маневри и упражнения, както и информация относно устния теоретичен изпит, когато е приложимо. Ако кандидатът не е преминал успешно някой елемент, проверяващият записва причините за тази оценка;

iii) резултатите от проверките или оценката на компетентността;

▼M3

iv) декларация, че проверяващият е прегледал и приложил националните процедури и изисквания на компетентния орган на кандидатстващото лице, ако компетентният орган, който отговаря за свидетелството на кандидата, не е органът, издал сертификата на проверяващия;

v) копие от сертификата на проверяващия, съдържащ обхвата на правата му в качеството му на проверяващ при проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия.

▼B

в) Проверяващите съхраняват 5 години документите с подробна информация за всички извършени проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и резултатите от тях.

г) При поискване от страна на компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия, или на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, проверяващите представят всички документи и доклади и всяка друга информация, необходима за осъществяване на надзорни дейности.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за полетни проверяващи — FE

FCL.1005.FE FE — Права и условия

а) FE(A). Правата на FE за самолети са да провежда:

(1) проверки на уменията за издаване на PPL(A), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с него квалификации за клас и тип еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че проверяващият има най-малко 1 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 250 часа летателно обучение;

(2) проверки на уменията за издаване на CPL(A), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с него квалификации за клас и тип еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че проверяващият има най-малко 2 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 250 часа летателно обучение;

(3) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за LAPL(A), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 100 часа летателно обучение;

(4) проверки на уменията за придобиване на квалификация за планински терени, при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 500 излитания и кацания летателно обучение за квалификация за планински терени;

▼M3

(5) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на EIR, при условие че FE има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на самолети и отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE, буква а), точка (2).

▼B

б) FE(H). Правата на FE за вертолети са да провежда:

(1) проверки на уменията за издаване на PPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип еднопилотни, еднодвигателни вертолети, вписани в PPL(H), при условие че проверяващият има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;

▼B

(2) проверки на уменията за издаване на CPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип еднопилотни, еднодвигателни вертолети, вписани в CPL(H), при условие че проверяващият има 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;

(3) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип еднопилотни, многодвигателни вертолети, вписани в PPL(H) или CPL(H), при условие че проверяващият отговаря на изискванията, посочени в точки 1 или 2, според случая, и притежава CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, IR(H);

(4) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за LAPL(H), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 150 часа летателно обучение.

в) FE(As). Правата на FE за дирижабли са да провежда проверки на уменията за издаване на PPL(As) и CPL(As), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с тях квалификации за тип дирижабъл, при условие че проверяващият има 500 часа полетно време като пилот на дирижабли, включително 100 часа летателно обучение.

▼M12

———————

▼B

FCL.1010.FE FE — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FE трябва да притежава:

сертификат за FI за съответната категория BC.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за тип — TRE

FCL.1005.TRE TRE — Права и условия

а) *TRE(A) и TRE(PL).* Правата на TRE за самолети или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, са да провежда:

(1) проверки на уменията за първоначално издаване на квалификации за тип за самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая;

▼M12

(2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип и IR;

▼B

(3) проверки на уменията за издаване на ATPL(A);

(4) проверки на уменията за издаване на MPL, при условие че проверяващият отговаря на изискванията на FCL.925;

▼M11

(5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификати за TRI или SFI за съответната категория BC, при условие че имат поне 3 години опит като TRE и са преминали специален курс на обучение за оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.1015, буква б).

▼B

б) *TRE(H)*. Правата на TRE(H) са да провежда:

(1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип вертолети;

▼M16

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

▼B

(3) проверки на уменията за издаване на ATPL(H);

▼M11

(4) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификати за TRI(H) или SFI(H), при условие че имат поне 3 години опит като TRE и са преминали специален курс на обучение за оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.1015, буква б).

▼B

FCL.1010.TRE TRE — Предварителни условия

а) *TRE(A) и TRE(PL).* Кандидатите за сертификат за TRE за самолети или ВС, задвижвани от силова установка, трябва:

(1) в случая на многопилотни самолети или ВС, задвижвани от силова установка — да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или ВС, задвижвани от силова установка, според случая, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;

(2) в случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики — да имат 500 часа полетно време като пилот на еднопилотни самолети, от които поне 200 часа трябва да са като командир на полет;

(3) да притежават CPL или ATPL и сертификат за TRI за съответния тип;

(4) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат най-малко 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип.

б) *TRE(H).* Кандидатите за сертификат за TRE (H) за вертолети трябва:

(1) да притежават сертификат за TRI(H) или, в случая на еднопилотни еднодвигателни вертолети, валиден сертификат за FI(H) за съответния тип;

(2) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип;

(3) в случая на многопилотни вертолети — да притежават CPL(H) или ATPL(H) и да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;

(4) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолети:

i) да имат 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;

ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, валидна IR(H).

▼B

(5) в случая на еднопилотни еднодвигателни вертолети:

i) да имат 750 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;

▼M3

ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H).

▼M16

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

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

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

▼B

(7) В случая на кандидати за първи сертификат за TRE за многопилотни многодвигателни вертолети, изискването за 1 500 часа полетен опит на многопилотни вертолети, посочено в буква б), точка 3, може да се счита за изпълнено, ако имат 500 часа полетно време като командир на полет на многопилотен вертолет от същия тип.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за клас — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Права

Правата на CRE са да провежда за еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики:

а) проверки на уменията за вписване на квалификации за клас и тип;

▼M11

б) проверки на професионалната подготовка за:

1) потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за клас и тип;

2) потвърждаване на валидността на квалификация за IR, при условие че имат поне 1500 часа като пилоти на самолети и поне 450 часа полетно време по IFR;

3) подновяване на квалификация за IR, при условие че отговарят на изискванията, предвидени в точка FCL.1010.IRE, буква а); както и

▼M12

4) потвърждаване на валидността или подновяване на BIR, при условие че CRE има:

i) 1500 часа полетно време като пилот на самолети; и

ii) 450 часа полетно време по IFR; както и

▼M4

в) Проверки на уменията за разширяване на правата, давани съгласно LAPL(A), за друг клас или вариант самолет.

▼B

FCL.1010.CRE CRE — Предварителни условия

Кандидатите за сертификат за CRE трябва да:

а) притежават CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) с права за еднопилотно управление или да са го притежавали и да притежават PPL(A);

▼M11

б) притежават сертификат за CRI или FI с права на инструктор за съответния клас или тип;

▼B

в) имат 500 часа полетно време като пилот на самолети.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за полети по прибори — IRE

▼M12

FCL.1005.IRE IRE — Права

Правата на притежателите на сертификат за проверяващ за квалификация за полети по прибори (IRE) са да провежда проверки на уменията за издаване и проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на BIR и IR.

▼M11

FCL.1010.IRE IRE — Предварителни условия

а) IRE(A)

Кандидатите за сертификат за IRE за самолети трябва да притежават сертификат за IRI(A) или FI(A) с правото да обучават за IR(A), както и да имат:

1) 2000 часа полетно време като пилоти на самолети; както и

2) 450 часа полетно време по IFR, от които 250 часа като инструктор.

б) IRE(H)

Кандидатите за сертификат за IRE за вертолети трябва да притежават сертификат за IRI(H) или FI(H) с правото да обучават за IR(H), както и да имат:

1) 2000 часа полетно време като пилоти на вертолети; както и

2) 300 часа полетно време по прибори на вертолети, от които 200 часа като инструктор.

в) IRE(As)

Кандидатите за сертификат за IRE за дирижабли трябва да притежават сертификат за IRI(As) или FI(As) с правото да обучават за IR(As), както и да имат:

1) 500 часа полетно време като пилоти на дирижабли; както и

2) 100 часа полетно време по прибори на дирижабли, от които 50 часа като инструктор.

▼B

РАЗДЕЛ 6

Специални изисквания за проверяващ на полетен симулатор — SFE

▼M11

FCL.1005.SFE SFE — Права и условия

а) SFE за самолети (SFE(A) и SFE за ВС, задвижвани от силова установка (SFE(PL)

Правата на SFE за самолети или за ВС, задвижвани от силова установка, са да провеждат на FFS или да извършват оценките от подточка 5 на съответното FSTD:

1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за самолети или за ВС, задвижвани от силова установка, според случая;

2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на квалификация за IR, ако е съчетано с потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип, при условие че са преминали проверка на професионалната подготовка за типа въздухоплавателно средство, включително за полети по прибори, в рамките на последната година;

3) проверки на уменията за издаване на ATPL(A);

4) проверки на уменията за издаване на MPL, при условие че отговарят на изискванията, предвидени в точка FCL.925; както и

▼M11

5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за SFI за съответната категория ВС, при условие че имат поне 3 години опит като SFE(A) и са преминали специален курс на обучение за оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.1015, буква б).

б) SFE за вертолети — (SFE(H)

Правата на SFE(H) са да провеждат на FFS или да извършват оценките от подточка 4 на съответното FSTD:

1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип;

2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на квалификация за IR, ако тези проверки са съчетани с потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип, при условие че SFE са преминали проверка на професионалната подготовка за типа въздухоплавателно средство, включително за полети по прибори, в рамките на последната година, предшестваща проверката на професионалната подготовка;

3) проверки на уменията за издаване на ATPL(H); както и

4) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за SFI(H), при условие че имат поне 3 години опит като SFE(H) и са преминали специален курс на обучение за оценка на компетентността в съответствие с точка FCL.1015, буква б).

FCL.1010.SFE SFE — Предварителни условия

▼M12

а) SFE(A)

Кандидатите за сертификат за SFE(A) трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) в случая на многопилотни самолети:

i) да притежават или да са притежавали ATPL(A) и квалификация за тип;

▼M14

ii) да притежават сертификат за SFI(A) за съответния тип самолет; както и

▼M12

iii) да имат минимум 1500 часа полетно време като пилоти на многопилотни самолети;

2) в случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики:

i) да притежават или да са притежавали CPL(A) или ATPL(A) и квалификация за тип;

▼M14

ii) да притежават сертификат за SFI(A) за съответния клас или тип самолет; както и

▼M12

iii) да имат минимум 500 часа полетно време като пилоти на еднопилотни самолети;

▼M11

3) за първоначалното издаване на сертификат за SFE — да имат поне 50 часа обучение в полетен симулатор като TRI(A) или SFI(A) на съответния тип.

б) SFE(H)

Кандидатите за сертификат за SFE(H) трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) да притежават или да са притежавали ATPL(H) и квалификация за съответния тип вертолет;

2) да притежават сертификат за SFI(H) за съответния тип вертолет;

▼M16

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

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

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

▼B

РАЗДЕЛ 7

Специални изисквания за проверяващ на полетен инструктор — FIE

FCL.1005.FIE FIE — Права и условия

а) *FIE(A).* Правата на FIE за самолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за FI(A), CRI(A), IRI(A) и TRI(A) за еднопилотни самолети, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.

б) *FIE (H).* Правата на FIE за вертолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за FI(H), IRI(H) и TRI(H) за еднопилотни вертолети, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.

▼M12

в) FIE(As). Правата на FIE за дирижабли са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за инструктор на дирижабли, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.

▼B

FCL.1010.FIE FIE — Предварителни условия

а) *FIE(A).* Кандидатите за сертификат за FIE за самолети трябва да,

в случая на кандидати, които искат да провеждат оценки на компетентността:

(1) притежават съответния сертификат за инструктор, според случая;

(2) имат 2 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG; и

(3) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.

б) *FIE (H).* Кандидатите за сертификат за FIE за вертолети трябва да:

(1) притежават съответния сертификат за инструктор, според случая;

(2) имат 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети;

(3) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.

в) *FIE(As).* Кандидатите за сертификат за FIE за дирижабли трябва да:

(1) имат 500 часа полетно време като пилот на дирижабъл;

(2) имат не по-малко от 20 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за FI(AS);

(3) притежават съответния сертификат за инструктор.

▼M12

_____

▼M8

Допълнение 1

Признаване на теоретични познания

ПРИЗНАВАНЕ НА ТЕОРЕТИЧНИ ПОЗНАНИЯ ЗА СЪЩАТА ИЛИ ДРУГА КАТЕГОРИЯ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО — ПРИРАВНИТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОВЕРКАТА

▼M14

1. **LAPL и PPL**

1.1. За издаването на LAPL на притежателя на LAPL за друга категория ВС се признава изцяло покриването на изискванията за теоретични познания по общите дисциплини, установени в точка FCL.120, буква а).

1.2. За издаването на LAPL или PPL на притежателите на PPL, CPL или ATPL за друга категория ВС се признава покриването на изискванията за теоретични познания по общите дисциплини, установени в точка FCL.215, буква а). Това признаване също се прилага за кандидати за LAPL или PPL, които притежават BPL, издаден в съответствие с приложение III (част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395, или SPL, издаден в съответствие с приложение III (част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976, с изключение на дисциплината „Навигация“, която не се признава.

▼M18

1.3. За издаването на PPL на притежателя на LAPL за същата категория ВС се признава изцяло покриването на изискванията за теоретична подготовка и изпит. Това признаване се прилага и за кандидати за PPL, които вече са преминали успешно изпита за теоретични познания за LAPL за същата категория въздухоплавателни средства, при условие че той е проведен в рамките на срока на валидност, посочен в точка FCL.025, буква в).

1.4. Чрез дерогация от разпоредбите на точка 1.2 за издаването на LAPL(A) притежателят на SPL с права за управление на TMG, издаден в съответствие с приложение III (част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976, доказва адекватно ниво на теоретични познания за клас самолети SEP, кацащи на твърда повърхност, в съответствие с точка FCL.135.A, буква а), точка 2.

▼M8

2. **CPL**

2.1. Кандидатите за издаване на CPL, които притежават CPL за друга категория въздухоплавателно средство, трябва да са преминали приравнително обучение за теоретични познания в АТО в рамките на одобрен курс съобразно установените различия между учебните програми за CPL за различните категории въздухоплавателни средства.

▼M18

2.2. Кандидатите преминават изпити за теоретични познания, както е определено в настоящото приложение (част FCL), по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели и аварийно оборудване;

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: контролно-измервателни прибори;

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая;

070 — Оперативни процедури;

081/082 — Принципи на полета за самолети или вертолети, в зависимост от случая.

▼M8

2.3. На кандидатите за издаване на CPL, които са преминали съответните проверки на теоретичните познания за IR в същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по човешки възможности и метеорология, освен когато са преминали курс на обучение за IR съгласно допълнение 6, раздел Аа към настоящото приложение (част FCL).

▼M18

2.4. На кандидатите за CPL, които са преминали успешно съответните изпити за теоретични познания за IR в същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации“.

▼M8

3. **ATPL**

3.1. Кандидатите за издаване на ATPL, които притежават ATPL за друга категория въздухоплавателно средство, трябва да са преминали приравнително обучение за теоретични познания в АТО в рамките на одобрен курс съобразно установените различия между учебните програми за ATPL за различните категории въздухоплавателни средства.

▼M18

3.2. Кандидатите трябва да преминат изпит за теоретични познания, както той е определен в настоящото приложение (част FCL), по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели и аварийно оборудване;

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: контролно-измервателни прибори;

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая;

070 — Оперативни процедури;

081/082 — Принципи на полета за самолети или вертолети, в зависимост от случая.

▼M8

3.3. На кандидатите за ATPL(A), които са преминали съответните теоретични изпити за CPL(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации“.

3.4. На кандидатите за издаване на ATPL(H), които са преминали съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— въздушно право,

— принципи на полета (вертолет), както и

— комуникации.

3.5. На кандидатите за ATPL(A), които са преминали съответните теоретични изпити за IR(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации“.

3.6. На кандидатите за ATPL(H) с IR(H), които са преминали съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— принципи на полета (вертолет), както и

— комуникации.

4. **IR**

▼M14

4.1. На кандидатите за IR или BIR, които са преминали съответните теоретични изпити за CPL за същата категория ВС, се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— човешки възможности,

— метеорология,

— комуникации.

▼M8

4.2. Кандидатите за IR(H), които са преминали съответните теоретични изпити за ATPL(H) за VFR, трябва да преминат изпит по следните дисциплини:

— въздушно право,

— полетно планиране и контрол върху протичането на полета, както и

— радионавигация.

▼B

Допълнение 2

Скала за оценяване на езиковата компетентност — експертно, разширено и оперативно ниво

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разбиране	Взаимодействия
Експертно (Ниво 6)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че може да са повлияни от майчиния език или от регионални особености, почти никога не пречат на лесното разбиране.	Както основните, така и сложните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по голямо разнообразие от познати и непознати теми. Речникът е идиоматичен, нюансиран и чувствителен към регистри.	Има възможност да говори продължително, без усилие и с естествена плавност на речта. Променя плавността на речта с цел стилистични ефекти, например за поставяне на ударение върху даден елемент. Използва спонтанно подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е последователно точно в почти всички видове контекст и включва разбиране на лингвистични и културни нюанси.	Взаимодейства с лекота в почти всички ситуации. Чувствителен е към вербални и невербални условни знаци и отговаря по подходящ начин.
Разширено (Ниво 5)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че са повлияни от майчиния език или от регионални особености, в редки случаи пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани. Прави опити за използване на сложни структури, но с грешки, които понякога оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Перифразира последователно и успешно. Понякога речникът е идиоматичен.	Има възможност да говори продължително, със сравнителна лекота по познати теми, но не може да променя плавността на речта като стилистично средство. Може да използва подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми и в по-голямата си част е точно, когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията. Има възможност да разбира определен обхват от разнороден говор (диалект и/или акцент) или регистри.	Отговорите са незабавни, уместни и информативни. Ефективно контролира взаимодействието говорещ/слушател.

▼B

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разбиране	Взаимодействия
Оперативно (Ниво 4)	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от майчиния език или от регионални особености, но само понякога пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения се използват творчески и обикновено са добре контролирани. Грешки могат да възникват, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства, но рядко оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника обикновено са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Често може успешно да перифразира при недостиг на речников запас, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства.	Може да говори продължително време с подходящо темпо. Понякога могат да възникнат нарушения на плавността на речта при преход между упражнявана или формулирана реч към спонтанно изказване, но това не пречи на ефективната комуникация. Може да използва в ограничена степен лекционни маркери и свързващи елементи. Служебните думи не са объркващи.	Разбирането в повечето случаи е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми, когато използваният акцент или словесно разнообразие са достатъчно разбираеми за международните ползватели. Когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията, разбирането може да бъде забавено или да изисква изяснителни стратегии.	Отговорите обикновено са незабавни, уместни и информативни. Започва и поддържа разговор, дори и при неочакван развой на събитията. Справя се успешно в случаи на очевидно неразбиране чрез проверка, потвърждаване или изясняване.

Забележка: Първоначалният текст на допълнение 2 беше прехвърлен в AMC; вж. също и обяснителната бележка.

▼B

Допълнение 3

Курсове на обучение за издаване на CPL и ATPL

1. В настоящото допълнение се описват изискванията за различните видове курсове на обучение за издаването на CPL и ATPL, със и без IR.

2. Всеки кандидат, който иска да се прехвърли в друга ATO по време на курс на обучение, подава заявление до компетентния орган за официална оценка на допълнителните часове на обучение, които се изискват.

A. **Интегриран курс за ATP — самолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за ATP(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(A)/IR.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за ATP(A), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от ATO.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.

▼M8

4. Курсът се състои от:

   а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(A);

   б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;

   в) обучение по MCC за експлоатацията на многопилотни самолети; както и

   г) UPRT съгласно FCL.745.A, освен когато кандидатите вече са преминали този курс на обучение преди да започнат интегрирания курс за ATP.

5. Кандидати, които не се справят или не могат да завършат пълния курс на обучение за ATP(A), може да подадат заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

▼B

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за ATP(A) се състои от най-малко 750 часа обучение.

►M8 7.1. ◄ Курсът по MCC се състои от най-малко 25 часа теоретична подготовка и практически занятия.

▼M8

7.2. Обучението за придобиване на теоретични познания по UPRT се провежда съгласно FCL.745.A.

▼B

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(A).

▼B

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

▼M8

9. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включително най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 95 часа обучение с инструктор, от които не повече от 55 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;

▼M11

б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като обучаем командир на полет (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;

▼M8

в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, включително един маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на две летища, различни от летището на излитане; както и

г) 5 часа полетно време в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор и включва поне:

(1) 1 час маршрутни полети;

(2) пет самостоятелни излитания; както и

(3) пет кацания до пълно спиране;

д) летателно обучение по UPRT съгласно FCL.745.A;

е) 115 часа време по прибори, което се състои от най-малко:

(1) 20 часа като SPIC;

(2) 15 часа обучение по MCC, за което може да се използва FFS или FNPT II;

(3) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:

i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или

ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

▼M12

На кандидатите, които притежават BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, се признават до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават.

▼M8

ж) 5 часа на самолет, който:

(1) е сертифициран за превоз на най-малко 4 души; както и

(2) има витло с променлива стъпка на поставяне на лопатите и прибиращ се колесник.

▼B

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен самолет.

Б. **Модулен курс на обучение за ATP — самолети**

1. Кандидатите за ATPL(A), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да:

▼B

а) притежават поне PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция; и

са завършили най-малко следните часове обучение по теоретична подготовка:

(1) за кандидатите, притежаващи PPL(A): 650 часа;

(2) за кандидатите, притежаващи CPL(A): 400 часа;

(3) за кандидатите, притежаващи IR (A): 500 часа;

(4) за кандидатите, притежаващи CPL(A) и IR(A): 250 часа.

Обучението по теоретична подготовка трябва да бъде завършено преди кандидатът да се яви на проверка на уменията за ATPL(A).

B. **Интегриран курс за CPL/IR — самолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(A) и IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират еднопилотни еднодвигателни или многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(A)/IR.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(A)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от ATO.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от него време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A) и IR; и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(A), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(A)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 40 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;

▼M14

б) 70 часа като PIC, от които до 55 часа могат да бъдат като SPIC. Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;

▼B

в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и

д) 100 часа време по прибори, което се състои от най-малко:

(1) 20 часа като SPIC; и

(2) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:

i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или

ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

▼M12

На кандидатите, които притежават BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, се признават до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават; както и

▼B

е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), както и проверка на уменията за полети по прибори (IR), като и двете проверки се провеждат на многодвигателен или еднодвигателен самолет.

Г. **Интегриран курс за CPL — самолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(A) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(A).

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(A), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A); и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(A), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

▼B

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(A) се състои от най-малко 350 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;

▼M11

б) 70 часа като PIC, от които до 55 часа могат да бъдат като SPIC;

▼B

в) 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС;

▼M12

д) 10 часа летателно обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, FTD 2, FNPT II или FFS. На кандидатите, които притежават BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, се признават до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;

▼B

е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет.

Д. **Модулен курс на обучение за CPL — самолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(A) е притежателите на PPL(A) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(A).

2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(A), кандидатът трябва да притежава PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.

▼B

3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:

▼M12

а) е изпълнил 150 часа полетно време; в това число 50 часа като командир на самолети, от които 10 часа маршрутни полети.

С изключение на изискването за 50 часа като командир на самолети, часовете като командир на други категории ВС могат да бъдат признати в рамките на тези 150 часа полетно време на самолети във всеки един от следните случаи:

1) 20 часа на вертолети, ако кандидатите притежават PPL(H);

2) 50 часа на вертолети, ако кандидатите притежават CPL(H);

3) 10 часа на TMG или планери;

4) 20 часа на дирижабли, ако кандидатите притежават PPL(As);

5) 50 часа на дирижабли, ако кандидатите притежават CPL(As).

▼B

б) е изпълнил предварителните условия за издаване на квалификация за клас или тип за многодвигателни самолети в съответствие с Подчаст 3, в случай че за проверката на уменията ще се използва многодвигателен самолет.

4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(A), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, където се провежда само обучение по теоретична подготовка.

5. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A); и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(A) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 25 часа летателно обучение с инструктор, включително 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на BITD, FNPT I или II, FTD 2 или FFS.

▼M12

9. На кандидатите, които имат валидна IR(A), се признава обучението за полети по прибори с инструктор. На кандидатите, които имат валидна IR(H), се признават до 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор, като в този случай на самолет се провеждат минимум 5 часа обучение за полети по прибори с инструктор. На кандидатите, които притежават BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, се признават до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори.

▼B

10. а) Кандидатите с валидна IR трябва да преминат най-малко 15 часа обучение за визуални полети с инструктор.

б) Кандидатите без квалификация за пилотиране на самолет в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети, и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС.

11. Поне 5 часа от летателното обучение трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

▼B

ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

12. Кандидатът за CPL(A) трябва да има най-малко 200 часа полетно време, в т. ч. най-малко:

а) 100 часа като командир на полет, от които 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

б) 5 часа полетно време в нощни условия, което включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и

▼M12

в) 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I или FNPT II или FFS. На кандидатите, които притежават BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, се признават до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;

▼M3

г) 6 часа от полетното време трябва да бъдат на многодвигателен самолет, ако такъв тип самолет се използва за проверката на уменията;

▼B

д) часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 200 часа полетно време в следните случаи:

i) 30 часа на вертолет, ако кандидатът притежава PPL(H); или

ii) 100 часа на вертолет, ако кандидатът притежава CPL(H); или

iii) 30 часа на TMG или планери; или

iv) 30 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава PPL(As); или

v) 60 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава CPL(As).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

13. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет.

Е. **Интегриран курс за ATP/IR — вертолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за ATP(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(H)/IR.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за ATP(H)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:

а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.

▼B

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(H) и IR;

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори; и

в) обучение по MCC за експлоатацията на многопилотни вертолети.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за ATP(H)/IR, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за ATP(H)/IR се състои от най-малко 750 часа обучение.

7. Курсът по MCC се състои от най-малко 25 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(H) и IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 140 часа обучение с инструктор, от които:

(1) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

i) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

ii) 25 часа на FTD 2/3, или

iii) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или

iv) 20 часа на самолет или TMG.

(2) 50 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:

i) до 20 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или

ii) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

(3) 15 часа обучение по MCC, за което може да се използва FFS за вертолети или FTD 2/3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолета, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснат за FNPT II/III за вертолети.

б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.

в) 50 часа маршрутни полети, което включва поне 10 часа маршрутни полети като SPIC, в т. ч. маршрутен полет по правилата за визуални полети (VFR) от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;

▼B

г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;

д) 50 часа обучение за полети по прибори с инструктор, което се състои от:

i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и

ii) 40 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H) на многодвигателен вертолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR), като трябва да отговаря на изискванията за обучение по МСС.

Ж. **Интегриран курс за ATP — вертолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за ATP(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт, ограничени до VFR, и да получат CPL(H).

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за ATP(H), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:

а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(H);

б) обучение по правилата за визуални полети и основните правила за полети по прибори; и

в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни вертолети.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за ATP(H), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за ATP(H) се състои от най-малко 650 часа обучение.

7. Курсът по МСС се състои от най-малко 20 часа теоретична подготовка и практически занятия.

▼B

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 95 часа обучение с инструктор, от които:

i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

(1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

(2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или

(3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или

(4) 20 часа на самолет или TMG.

ii) 10 часа основно обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет;

iii) 10 часа обучение по MCC, за което може да се използва: FFS или FTD 2/3(MCC), или FNPT II/III(MCC) за вертолети.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолета, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснат за FNPT II/III за вертолети.

б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

в) 50 часа маршрутни полети, които включват поне 10 часа маршрутни полети като SPIC, в т. ч. маршрутен полет по правилата за визуални полети (VFR) от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;

г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H) на многодвигателен вертолет, като трябва да отговаря на изискванията за MCC.

▼B

З. **Модулен курс на обучение за ATP — вертолети**

1. Кандидатите за ATPL(H), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да притежават поне PPL(H) и да са преминали най-малко следните часове обучение в рамките на 18 месеца:

   а) за кандидатите, които притежават PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция: 550 часа;

   б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 300 часа.

2. Кандидатите за ATPL(H)/IR, които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да притежават поне PPL(H) и да са преминали най-малко следните часове обучение:

   а) за кандидатите, които притежават PPL(H): 650 часа;

   б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 400 часа;

   в) за кандидатите, които притежават IR(H): 500 часа;

   г) за кандидатите, които притежават CPL(H) и IR(H): 250 часа.

И. **Интегриран курс за CPL/IR — вертолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират еднопилотни многодвигателни вертолети и да получат CPL(H)/IR за многодвигателни вертолети.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(H)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:

   а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

   б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

   а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип многодвигателен вертолет; и

   б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

▼B

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H)/IR, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(H)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 125 часа обучение с инструктор, от които:

i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

(1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

(2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или

(3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или

(4) 20 часа на самолет или TMG.

ii) 50 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:

(1) до 20 часа на FFS или FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или

(2) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.

б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

в) 10 часа маршрутни полети с инструктор;

г) 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;

▼B

е) 50 часа обучение за полет по прибори с инструктор, което се състои от:

i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и

ii) 40 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

▼M16

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

▼B

Й. **Интегриран курс за CPL — вертолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(H) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(H).

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(H), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:

а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H); и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

▼B

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 135 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 135 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 85 часа обучение с инструктор, от които:

i) не повече от 75 часа обучение по правилата за визуални полети, които може да включват:

(1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

(2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или

(3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или

(4) 20 часа на самолет или TMG.

ii) не повече от 10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.

б) 50 часа като командир на полет, от които 35 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

в) 10 часа маршрутни полети с инструктор;

г) 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;

е) 10 часа обучение за полети по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на вертолети.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H).

К. **Модулен курс на обучение за CPL — вертолети**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(H) е притежателите на PPL(H) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(H).

▼B

2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(H), кандидатът трябва да притежава PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.

3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:

▼M11

а) има 155 часа полетно време, включително 50 часа като PIC на вертолети, от които 10 часа трябва да са маршрутни полети.

С изключение на изискването за 50 часа като PIC на вертолети, часовете като PIC на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати в рамките на тези 155 часа полетно време на вертолети във всеки един от следните случаи:

1) 20 часа на самолети, ако кандидатите притежават PPL(A);

2) 50 часа на самолети, ако кандидатите притежават CPL(A);

3) 10 часа на TMG или планери;

4) 20 часа на дирижабли, ако кандидатите притежават PPL(As);

5) 50 часа на дирижабли, ако кандидатите притежават CPL(As);

▼B

б) отговаря на условията на FCL.725 и FCL.720.H, в случай че по време на проверката на уменията се използва многодвигателен вертолет.

4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(H), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от ATO. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в ATO, която провежда само обучение по теоретична подготовка.

5. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H); и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 30 часа летателно обучение с инструктор, от които:

а) 20 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II,III за вертолети; и

б) 10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за вертолети или на самолет.

9. На кандидатите, които имат валидна IR(H), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидна IR(A), поне 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор трябва да са изпълнени на вертолети.

▼B

10. Кандидатите без квалификация за пилотиране на вертолет в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, което да включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ОПИТ

11. Кандидатът за CPL(H) трябва да има най-малко 185 часа полетно време, в т. ч. 50 часа като командир на полет, от които 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане.

Часовете като командир на полет на други категории ВС могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

а) 20 часа на самолети, ако кандидатът притежава PPL(A); или

б) 50 часа на самолети, ако кандидатът притежава CPL(A); или

в) 10 часа на TMG или планери; или

г) 20 часа на дирижабли, ако кандидатът притежава PPL(As); или

д) 50 часа на дирижабли, ако кандидатът притежава CPL(As).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

12. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H).

Л. **Интегриран курс за CPL/IR — дирижабли**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли и да получат CPL(As)/IR.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:

а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип дирижабъл; и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

▼B

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(As), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(As)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 80 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 80 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 60 часа обучение с инструктор, от които:

i) 30 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

(1) 12 часа на FFS за дирижабли, или

(2) 10 часа на FTD за дирижабли, или

(3) 8 часа на FNPT II/III за дирижабли, или

(4) 8 часа на самолет, вертолет или TMG;

ii) 30 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:

(1) до 12 часа на FFS, FTD или FNPT II/III за дирижабли, или

(2) 6 часа на поне FTD 1 или FNPT 1 за дирижабли или на самолет.

Ако типът дирижабъл, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до 8 часа.

б) 20 часа като командир на полет, от които 5 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

в) 5 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има две кацания до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение;

г) 5 часа полетно време на дирижабъл в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;

д) 30 часа обучение за полети по прибори с инструктор, което се състои от:

i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и

ii) 20 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен дирижабъл, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

▼B

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен дирижабъл, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен дирижабъл, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

M. **Интегриран курс за CPL — дирижабли**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(AS).

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:

   а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или

   б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

   а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As); и

   б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(As), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 50 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 50 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

   а) 30 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;

   б) 20 часа като командир на полет;

   в) 5 часа маршрутни полети с инструктор;

   г) 5 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има две кацания до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение;

▼B

д) 5 часа полетно време на дирижабъл в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;

е) 10 часа обучение за полети по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на дирижабъл.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As).

Н. **Модулен курс на обучение за CPL — дирижабли**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(As) е притежателите на PPL(As) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(As).

2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(As), кандидатът трябва да:

а) притежава PPL(As), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;

б) има 200 часа полетно време като пилот на дирижабъл, включително 100 часа като командир на полет, от които 50 часа да са маршрутни полети.

3. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от ATO. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в ATO, която провежда само обучение по теоретична подготовка.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As); и

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

5. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 20 часа летателно обучение с инструктор, от които:

10 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II,III за дирижабли; и

10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за дирижабли или на самолет.

▼B

8. На кандидатите, които имат валидна IR(As), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидна IR за друга категория въздухоплавателни средства, поне 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор трябва да е изпълнено на дирижабъл.

9. Кандидатите без квалификация за пилотиране на дирижабъл в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ОПИТ

10. Кандидатът за CPL(As) трябва да има най-малко 250 часа полетно време на дирижабъл, в т.ч. 125 часа като командир на полет, от които 50 часа маршрутни полети като командир на полет, включително маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има едно кацане до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение.

Часовете като командир на полет на други категории ВС могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

а) 30 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно PPL(A) или PPL(H); или

б) 60 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно CPL(A) или CPL(H); или

в) 10 часа на TMG или планери; или

г) 10 часа на балони.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

11. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As).

▼B

Допълнение 4

Проверка на уменията за издаване на CPL

А. **Общи положения**

1. Кандидатът за проверка на уменията за издаване на CPL трябва да е завършил обучение на същия клас/тип ВС, който ще се използва при проверката.

2. Кандидатът трябва да премине всички съответни раздели на проверката на уменията. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка на уменията. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията трябва да се преминат в рамките на шест месеца. При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от два опита се изисква допълнително обучение.

3. В случай на неуспех при проверка на уменията може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които полетният проверяващ (FE) е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които FE е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.

5. По преценка на FE кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. FE може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.

6. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.

7. Кандидатът е длъжен да покаже на FE изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се провежда изпитът. По време на предполетната подготовка за изпита от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство.

8. FE не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

Б. **Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL – самолети**

1. Самолетът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни самолети и да е сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

2. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE, а местоназначението трябва да бъде контролирано летище. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 90 минути.

▼B

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:

а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;

б) изпълнява всички маневри гладко и точно;

в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и

д) непрекъснато поддържа контрол върху самолета по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет.

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулиран отказ на двигателя	± 150 фута

Следване на зададения курс (track) по радионавигационни средства	± 5°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулиран отказ на двигателя	± 15°

Скорост

излитане и подход за кацане	± 5 възела
при всички останали режими на полета	± 10 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. ►M18 Елементи от раздел 2, буква в) и буква д), подточка iv), раздел 3, буква ж) и раздели 5 и 6 в тяхната цялост може да се изпълнят на FNPT II или на FFS. Проверяващият може да реши да не изпълнява елементите от раздел 6, буква г). ◄

Използването на контролния лист на самолета, летателният професионализъм, пилотирането на самолета по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ	
а)	Предполетна подготовка, включително: полетно планиране, документация, определяне на маса и центровка, справка за МТО обстановка, NOTAM
б)	Оглед на самолета и обслужването му
в)	Рулиране и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Опериране в зоната на летището и по кръга
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

▼B

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА	
а)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет при критично ниска въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при настъпване и наличие на пълен срив
в)	Завои, включително завои в конфигурация за кацане. Стръмни завои с наклон 45°
г)	Полет при критично висока въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при спирално пикиране
д)	Полет само по прибори, включително: i) хоризонтален полет, конфигурация при хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост ii) завои в изкачване и снижение с наклон от 10°–30° iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентири, включително в конфигурация при хоризонтален полет Обсег/ Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина, скорост, поддържане на курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
▼M18 ж)	Следване на зададения курс, позициониране (NDB, VOR или пътна линия между точки от маршрута), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори)
з)	Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
▼B РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за долитане, настройка на висотомера, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане, кацане при страничен вятър (при подходящи условия)
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само еднодвигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета

▼B

РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4	
а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването включително алтернативен начин за спускане на колесник, отказ на електрическата и спирачната система
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси
РАЗДЕЛ 6 — ИМИТАЦИЯ НА ПОЛЕТ С НЕСИМЕТРИЧНА ТЯГА И ПРИЛОЖИМИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС/ТИП	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5	
а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга
в)	Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране

▼M18

г)	Спиране и запуск на двигател (ако е избрано от проверяващия)

▼B

д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на самолета, включително работа с автопилот ii) използване на системата за херметизация iii) използване на противообледенителна система
ж)	Устни въпроси

B. **Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL — вертолети**

1. Вертолетът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни вертолети.

2. Районът и маршрутът, по които ще се лети, се избират от FE, като всички действия по полети на ниска височина и висене се извършват на одобрено летище/площадка. Маршрутите, използвани за раздел 3, може да завършват на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение трябва да е контролирано летище. Проверката на уменията може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) е не по-кратко от 90 минути.

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:

   а) управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;

   б) изпълнява всички маневри гладко и точно;

   в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

   г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и

   д) непрекъснато поддържа контрол върху вертолета по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

▼B

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания вертолет.

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 150 фута

Следване на зададения курс (track) по радионавигационни средства ± 10°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулирана мащабна при симулирана мащабнааварийна ситуация	± 15°

Скорост

излитане и подход за кацане на многодвигателен вертолет	± 5 възела
при всички останали режими на полета	± 10 възела

Земно отклонение

излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута

кацане без странично движение или отклонение назад

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздел 4 може да се изпълнят на FNPT или FFS за вертолети. Използването на контролен лист на вертолета, летателният професионализъм, пилотиране на вертолета по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНИ/СЛЕДПОЛЕТНИ ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРИ	
а)	Познания за вертолета (напр. технически борден дневник, гориво, маса и центровка, характеристики), полетно планиране, документация, NOTAM, справка за МТО обстановка
б)	Предполетен оглед/подготовка, разположение на частите и предназначение
в)	Оглед на пилотската кабина, стартови процедури
г)	Проверка на комуникационното и навигационното оборудване, избор и настройка на честотите
д)	Предполетни процедури, процедури за радиовръзка, поддържане на връзка с РВД
е)	Паркиране, изключване и следполетна процедура
РАЗДЕЛ 2 — МАНЕВРИ ПРИ ВИСЕНЕ, УСЪВЪРШЕНСТВАНО УПРАВЛЕНИЕ И ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ	
а)	Излитане и кацане (издигане и приземяване)
б)	Рулиране, рулиране с висене

▼B

в)	Висене на място с насрещен, страничен и гръбен вятър
г)	Завои при висене на място, 360° завой наляво и надясно (завои на място)
д)	Маневриране при висене напред, назад и встрани
е)	Симулиран отказ на двигателя при висене
ж)	Бързо спиране срещу и по направление на вятъра
з)	Кацане и излитане от наклонена/неподготвена площадка
и)	Излитане (различни профили)
й)	Излитане срещу и по посока на вятъра (ако е приложимо)
к)	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана)
л)	Подходи (различни профили)
м)	Излитане и кацане с ограничена тяга
н)	Авторотации (FE трябва да избере два елемента от следните — базови, с определен радиус, с ниска скорост и завъртане на 360°)
о)	Кацане в режим на авторотация
п)	Практикуване на принудително кацане с възстановяване на тягата
р)	Проверки на тягата, разузнавателни техники, техники на подход и отлитане
РАЗДЕЛ 3 — НАВИГАЦИЯ — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Навигация и ориентиране на различни абсолютни/относителни височини, ориентиране по карта
б)	Абсолютна/относителна височина, скорост, поддържане на курс, наблюдение на въздушното пространство, настройване на висотомера
в)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, продължителност на полета, разчетно време на пристигане, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track), наблюдение на приборите
г)	Наблюдение на метеорологичните условия, планиране на отклонението
д)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB и/или VOR), разпознаване на средствата за навигация
е)	Връзка с РВД и спазване на нормативните процедури, и др.
РАЗДЕЛ 4 — ПОЛЕТНИ ПРОЦЕДУРИ И МАНЕВРИ ПРИ ОРИЕНТИРАНЕ САМО ПО ПРИБОРИ	
а)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, абсолютна/относителна височина и скорост на полета
б)	Хоризонтални завои с темп 1 към зададен курс, 180° до 360° наляво и надясно
в)	Изкачване и снижение, включително завои с темп 1 към зададен курс
г)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
д)	Завои с наклон 30°, завъртане до 90° наляво и на дясно

▼B

РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ (СИМУЛИРАНИ КЪДЕТО Е ВЪЗМОЖНО)	
Забележка 1: Когато проверката се провежда на многодвигателен вертолет, в проверката трябва да бъде включен симулиран отказ на двигателя, включително подход и кацане с един двигател.	
Забележка 2: FE трябва да избере 4 от следните елементи:	
а)	Неизправност на двигателя, включително отказ на регулатора, обледенение на карбуратора/двигателя, маслената система, доколкото е приложимо
б)	Неизправност на горивната система
в)	Неизправност на електрическата система
г)	Неизправност на хидравликата, включително подход и кацане без хидравлика, при възможност
д)	Неизправност на главен ротор и/или системата за противодействие на реактивния момент (FFS или само дискусия)
е)	Тренировки за пожар, включително откриване и отстраняване на дима, при възможност
ж)	Други необичайни и аварийни процедури, така както са отразени в съответното РЛЕ, включително за многодвигателни вертолети: Симулиран отказ на двигателя при излитане: прекратено излитане при или преди TDP или безопасно принудително кацане при или преди достигане на DPATO (определена точка след излитане), малко след TDP или DPATO. Кацане при симулиран отказ на двигателя: кацане или преминаване на втори кръг при отказ на двигателя преди LDP или DPBL, последващи действия при отказ на двигателя след LDP или безопасно принудително кацане след DPBL.

Г. **Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL — дирижабли**

1. Дирижабълът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни дирижабли.

2. Районът и маршрутът, по които ще се лети, се избират от FE. Маршрутите, използвани за раздел 3, може да завършват на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение трябва да е контролирано летище. Проверката на уменията може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) е не по-кратко от 60 минути.

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:

   а) управлява дирижабъла в рамките на неговите ограничения;

   б) изпълнява всички маневри гладко и точно;

   в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

   г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и

   д) непрекъснато поддържа контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания дирижабъл.

▼B

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 150 фута

Следване на зададения курс (track) по радионавигационни средства	± 10°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 15°

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздели 5 и 6 може да се изпълнят на FNPT или FFS за дирижабли. Използването на контролен лист на дирижабъла, летателният професионализъм, пилотирането на дирижабъла по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ	
а)	Предполетна подготовка, включително: полетно планиране, документация, определяне на маса и центровка, справка за МТО обстановка, NOTAM
б)	Оглед на дирижабъла и неговото обслужване
в)	Процедура на отвързване, наземни маневри и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Опериране в зоната на летището и по кръга
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА	
а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет на барометрична височина
в)	Завои
г)	Стръмно изкачване и снижение
д)	Полет само по прибори, включително: i) хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост ii) завои при изкачване и снижение iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентири, Обсег/Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина, скорост, поддържане на курс, оглеждане

▼B

г)	Настройка на висотомера, поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
ж)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за долитане, настройка на висотомер, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само еднодвигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета
РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4	
а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси
РАЗДЕЛ 6 — ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС ИЛИ ТИП	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5	
а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг при отказ на двигателя(ите)
в)	Подход за кацане и кацане с пълно спиране при отказ на двигателя(ите)
г)	Неизправност на системата за свръхналягане
д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм

▼B

е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на дирижабъла ii) работа със системата за свръхналягане
ж)	Устни въпроси

▼B

Допълнение 5

Интегриран курс на обучение за MPL

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за MPL е да обучи пилотите до ниво на професионална подготовка, което да им позволи да работят като втори пилоти на многодвигателни многопилотни самолети за въздушен транспорт с турбинни двигатели по VFR и IFR и да получат MPL.

▼M5

2. Одобрение за курсове за обучение за MPL се дава само на ATO, която е част от оператор на търговски въздушен транспорт, сертифициран в съответствие с „Част ORO“, или която има специално споразумение с такъв оператор.

▼B

3. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за MPL, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение в ATO. Обучението трябва да се основава на компетентност и да се изпълнява в условия на многопилотна експлоатация.

4. Кандидатите се допускат до обучение само като курсисти за първоначално обучение.

5. Курсът се състои от:

   а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(A);

   б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;

   в) обучение по MCC за експлоатацията на многопилотни самолети; и

   г) обучение за квалификация за тип самолет.

6. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за MPL, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

▼M8

7. Одобреният теоретичен курс за MPL трябва да включва поне 750 часа обучение за нивото на теоретична подготовка за ATPL(A), както и съответния брой часове, необходими за:

   а) теоретично обучение за съответната квалификация за тип в съответствие с Подчаст З, както и

   б) теоретични познания по UPRT съгласно FCL.745.A.

▼B

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

▼M8

8. Летателното обучение трябва да съдържа общо поне 240 часа, съставени от часове като PF и PM, в реален и симулиран полет, и да включва следните четири фази на обучение:

   а) Фаза 1 — Формиране на основни летателни умения

      Специално първоначално обучение на еднопилотен самолет

   б) Фаза 2 — Основна

      Въвеждане в многопилотната експлоатация и полетите по прибори

▼M8

в) Фаза 3 — Междинна

Прилагане на многопилотна експлоатация при многодвигателен самолет с турбинни двигатели, сертифициран като самолет с високи летателни характеристики, в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012

г) Фаза 4 — Напреднала

Обучение за квалификация за тип самолет в среда, ориентирана за работа в авиокомпания.

Изискванията за МСС трябва да бъдат включени в съответните фази по-горе.

Обучението за полет с несиметрична тяга се провежда на самолет или на FFS.

8а. Летателният опит в реален полет включва:

а) всички изисквания за опит от част З;

б) летателно обучение по UPRT съгласно FCL.745.A;

в) упражнения по UPRT в самолет, свързани с особеностите на съответния тип съгласно FCL.725.A, буква в);

г) нощни полети;

д) полет само по прибори; както и

е) необходим опит за придобиване на съответния летателен професионализъм.

▼B

9. Всяка фаза от учебната програма за летателното обучение трябва да бъде съставена от двата вида обучение — фундаментални знания и практическо обучение.

10. Курсовете за обучение трябва да включват постоянен процес на оценка на учебната програма и постоянна оценка на курсистите, следващи програмата. Оценката трябва да гарантира, че:

а) компетентностите и оценките съответстват на задълженията на втори пилот в многопилотен самолет; и

б) курсистите придобиват необходимата компетентност постепенно и по удовлетворителен начин.

▼M6

11. Курсовете за обучение трябва да включват поне 12 излитания и кацания, за да се гарантира компетентност. Тези излитания и кацания могат да бъдат намалени на поне шест при условие че преди провеждането на обучението съответната одобрена организация за обучение (АТО) и операторът осигурят следното:

а) наличие на процедура за оценяване на необходимото ниво на компетентност на обучавания пилот; и

б) наличие на процес за осигуряване на предприемането на коригиращо действие ако оценяването по време на обучението покаже, че това е необходимо.

Тези излитания и кацания трябва да се изпълняват под наблюдението на инструктор и да са с такъв тип самолет, за който ще бъде издадена съответната квалификация.

▼B

НИВО НА ОЦЕНКА

12. Кандидатът за MPL трябва успешно да е демонстрирал способност във всичките 9 части от компетентността, определени в параграф 13 по-долу, на напредналото ниво на компетентност, изисквано за опериране и взаимодействие като втори пилот на многопилотен самолет с турбинни двигатели при полети по правилата за визуални полети и полети по прибори. Оценката трябва да потвърди, че управлението на самолета или ситуацията се владее през цялото време по такъв начин, че е осигурен успешният изход от процедурата или маневрата. Кандидатът трябва системно да демонстрира знанията, уменията и подхода, необходими за безопасното управление на съответния тип самолет, в съответствие с критериите за ефективност за MPL.

ЧАСТИ ОТ КОМПЕТЕНТНОСТТА

13. Кандидатът трябва да демонстрира компетентност по отношение на следните 9 части от компетентността:

(1) да отчита човешките възможности, включително принципите на управление на грешките и заплахите;

(2) да експлоатира самолета на земята;

(3) да изпълнява излитане;

(4) да изпълнява набор на височина;

(5) да изпълнява хоризонтален полет;

(6) да изпълнява снижение;

(7) да изпълнява подход за кацане;

(8) да изпълнява кацане; и

(9) да изпълнява действията след кацане и след приключване на полета.

СИМУЛИРАН ПОЛЕТ

14. Минимални изисквания за FSTD:

а) Фаза 1 — Формиране на основни летателни умения

Електронно обучение и средства за тренировка на определени действия, одобрени от компетентния орган, които имат следните характеристики:

— включват спомагателни устройства, различни от тези, които обичайно се включват към настолни компютри, например функционираща реплика на блока с ръчките за управление на двигателите, странична ръчка за управление (side-stick controller) или клавиатура на системата за управление на полета; и

— включват психомоторна дейност с подходящо прилагане на сила и времева реакция на управлението.

б) Фаза 2 — Основна

FNPT II MCC, който представлява обобщен многодвигателен самолет с турбинни двигатели.

в) Фаза 3 — Междинна

FSTD, който представлява многодвигателен самолет с турбинни двигатели, за който се изисква да бъде експлоатиран с втори пилот и е квалифициран да е еквивалентен на стандарт на ниво B, допълнително включващ:

— визуална система за ден/здрач/нощ, непрекъснато кръстосано зрително поле от пилотската кабина с минимално застъпване, осигуряващо на всеки пилот 180° хоризонтално и 40° вертикално зрително поле, и

— имитация на среда на РВД.

г) Фаза 4 — Напреднала

FFS, който е напълно еквивалентен на ниво D или ниво C с усъвършенствана визуална система за дневна светлина, включващ имитация на среда на РВД.

▼B

Допълнение 6

Модулен курс на обучение за IR

A. **IR(A) — Модулен курс за летателно обучение**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс за летателно обучение за IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирано:

а) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.

б) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(A), 40 часа на еднодвигателен самолет или 45 часа на многодвигателен самолет време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(A).

▼M14

2. Кандидатите за модулен курс за IR(A) трябва да притежават PPL(A) или CPL(A). Кандидатите за процедурен модул за полети по прибори, които не притежават CPL(A), трябва да имат BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.

ATO гарантира, че кандидатът за курс за IR(A) на многодвигателен самолет, който няма квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, преди началото на летателното обучение за курса за IR(A) е преминал обучението на многодвигателен самолет, посочено в подчаст З.

▼B

3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори от модулен курс за IR(A), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, ATO трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.

4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.

5. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;

б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

▼B

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(A) за еднодвигателен самолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 35 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.

8. Курсът за IR(A) за многодвигателен самолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 40 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I. Оставащото време от летателното обучение за полети по прибори трябва да включва поне 15 часа на многодвигателен самолет.

9. Притежателят на IR(A) за еднодвигателен самолет, който също така притежава квалификация за тип или клас многодвигателен самолет и иска да придобие IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в ATO, включващ поне 5 часа обучение за полети по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II.

▼M12

10.1. На притежателите на CPL(A), BIR или сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори се признават до 10 часа в рамките на общия брой часове обучение, изисквани съгласно точки 7 или 8 по-горе.

▼M3

10.2. За притежателите на IR(H) общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграфи 7 или 8, може да бъде намален на 10 часа.

▼B

10.3. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на самолет трябва да е съобразен съответно с параграф 7 или параграф 8.

11. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(A) трябва да включва:

а) Основен модул за полети по прибори: Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:

основен полет по прибори без външни ориентири:

— хоризонтален полет,

— издигане,

— снижение,

— завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;

инструментална схема;

стръмен завой;

радионавигация;

възстановяване от нехарактерни положения в пространството;

ограничено приборно табло;

разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срив;

б) Процедурен модул за полети по прибори:

i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;

ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:

▼B

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

— стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,

— процедури за IFR по маршрута,

— процедури за изчакване,

— подход по прибори до определен минимум,

— процедури за минаване на втори кръг,

— кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;

iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;

iv) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на самолета с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II).

▼M3

Аа **IR(A) — Основан на компетентност модулен курс за летателно обучение**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

▼M4

1. Целта на основания на компетентност модулен курс за летателно обучение е да обучава притежателите на PPL или CPL за квалификационен клас за полети по прибори, отчитайки предишна подготовка за полети по прибори и опит. Предназначен е за това да осигури необходимото ниво на професионална подготовка, което дава възможност да се пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът трябва да бъде проведен в рамките на ATO или да се състои от съчетание на подготовка за полети по прибори, предоставяна от IRI(A) или от притежаващ правото да обучава за IR FI(A), с летателна подготовка в рамките на ATO.

▼M3

2. Кандидатът за такъв основан на компетентност модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A).

3. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Обучението за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите изпити по теоретична подготовка.

4. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR(A);

б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

5. Одобреният основан на компетентност модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 80 часа теоретично обучение. Курсът по теоретична подготовка може да съдържа обучение с компютърна програма и елементи на електронно обучение. Трябва да бъде осигурено минималното изисквано съгласно ORA.ATO.305 време на обучение в класна стая.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

6. Методът за получаване на квалификация за IR(A) след този модулен курс се основава на компетентността. Въпреки това кандидатът трябва да изпълнява минималните изисквания, посочени по-долу. Може да е необходимо допълнително обучение за постигане на необходимите компетентности.

а) Основаният на компетентност модулен курс за IR(A) за еднодвигателен самолет включва най-малко 40 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори в FNPT I, или не повече от 25 часа – на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.

▼M3

i) Когато кандидатът е преминал:

(А) обучение за полети по прибори, предоставено от IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR; или

▼M4

(Б) предишен опит, състоящ се в полетно време по прибори като командир на полет на самолет, съгласно квалификационен клас, даващ права да изпълнява полети по IFR и в IMC,

▼M3

тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 40 часа но не повече от 30 часа.

ii) Когато кандидатът има предварително полетно време по прибори с инструктор, различно от посоченото в буква а), точка i), тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 40 часа, но не повече от 15 часа.

iii) При всички случаи летателното обучение включва най-малко 10 часа полетно време по прибори с инструктор на самолет в АТО.

iv) Общата продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор е най-малко 25 часа.

б) Основаният на компетентност модулен курс за IR(A) за многодвигателен самолет включва най-малко 45 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори в FNPT I, или не повече от 30 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.

i) Когато кандидатът е преминал:

(А) обучение за полети по прибори, предоставено от IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR; или

▼M4

(Б) предишен опит, състоящ се в полетно време по прибори като командир на полет на самолет, съгласно квалификационен клас, даващ права да изпълнява полети по IFR и в IMC,

▼M3

тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 45 часа, но не повече от 35 часа.

ii) Когато кандидатът има предварително полетно време по прибори с инструктор, различно от посоченото в буква б), точка i), тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 45 часа, но не повече от 15 часа.

iii) При всички случаи летателното обучение трябва да включва най-малко 10 часа полетно време по прибори с инструктор на многодвигателен самолет в АТО.

iv) Общата продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор трябва да бъде минимум 25 часа, от които най-малко 15 часа на многодвигателен самолет.

в) За да се определи броят на часовете, които се признават, и за да се установят нуждите от обучение, кандидатът преминава предварителна оценка в АТО.

г) Преминаването на обучението за полети по прибори, предоставяно от IRI(A) или FI(A) в съответствие с буква а), точка i) или буква б), точка i), се документира в специален регистър за обучение, който се подписва от инструктора.

7. Летателното обучение за основания на компетентност модулен курс за IR(A) включва:

а) процедури и маневри за основите на полет по прибори, включващи най-малко:

▼M3

i) основен полет по прибори без външни ориентири;

ii) хоризонтален полет;

iii) издигане;

iv) снижение;

v) завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;

vi) инструментална схема;

vii) стръмен завой;

viii) радионавигация;

ix) възстановяване от нехарактерни положения в пространството;

x) ограничено приборно табло; и

xi) разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срив;-

б) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;

в) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи най-малко:

i) преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане;

ii) стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори;

iii) процедури за IFR по маршрута;

iv) процедури за изчакване;

v) подход по прибори до определен минимум;

vi) процедури за минаване на втори кръг; и

vii) кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;

г) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;

д) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително:

i) експлоатация на самолета с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател;

ii) спиране и запуск на двигател (да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II).

8. На кандидатите за основан на компетентност модулен курс за IR(A), притежаващи PPL или CPL по Част FCL и валидна IR(A), издадени от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, може да се признае изцяло покриването на изискванията за преминаване на курс за обучение, посочени в параграф 4. За да му бъде издадена IR(A), кандидатът трябва:

а) успешно да е преминал проверката на уменията за IR(A) съгласно допълнение 7;

б) да демонстрира пред проверяващия по време на проверката на уменията, че е придобил адекватно ниво на теоретични познания по въздушно право, метеорология, полетно планиране и летателни характеристики (IR); и

в) да притежава опит от минимум 50 часа полетно време по прибори като командир на полет на самолети.

▼M12

9. На кандидатите за основана на компетентност модулна IR(A), които притежават BIR в съответствие с точка FCL.835 и имат минимум 10 часа полети по прибори по време на обучение в ATO, може да бъде признат курсът за обучение, посочен в точка 4, при условие че всички теми за основана на компетентност квалификация за полети по прибори са били включени в това обучение за BIR и са били оценени от ATO, която провежда основания на компетентност модулен курс за летателно обучение.

▼M12

10. Кандидатите за основана на компетентност модулна IR(A), които притежават BIR и опит от минимум 50 часа полетно време по IFR като командир на самолети, трябва:

а) в АТО:

i) да бъдат оценени като притежаващи приемлив стандарт на теоретични познания за основана на компетентност квалификация за полети по прибори;

ii) да получат подходящо летателно обучение за разширяване на правата по IFR в съответствие с FCL.605.IR, буква а);

б) след завършване на посоченото в буква а);

i) да преминат успешно проверката на уменията за IR(A) съгласно допълнение 7;

ii) да демонстрират устно пред проверяващия по време на проверката на уменията, че са придобили адекватно ниво на теоретични познания по въздушно право, метеорология, планиране и характеристики на полета.

▼M3

ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА

►M12 11. ◄ Съдържанието и продължителността на предварителната оценка се определя от АТО въз основа на предишния опит на кандидата за полети по прибори.

МНОГОДВИГАТЕЛНИ САМОЛЕТИ

►M12 12. ◄ Притежателят на квалификационен клас IR(A) за еднодвигателен самолет, който притежава също квалификация за тип или клас многодвигателен самолет и иска да придобие квалификация за IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в АТО, включващ най-малко 5 часа обучение за полети по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II, както и проверка на уменията.

▼B

Б. IR(H) — Модулен курс за летателно обучение

1. Целта на модулния курс за летателно обучение за IR(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират вертолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC).

▼M3

2. Кандидатът за модулен курс за IR(H) трябва да притежава PPL(H), CPL(H) или ATPL(H). Преди началото на учебната фаза на курса за IR(H) кандидатът трябва да притежава квалификация за типа вертолет, който ще се използва при проверката на уменията за IR(H), или да е завършил одобрено обучение за квалификация за тип на такъв тип. Кандидатът трябва да притежава сертификат за успешно завършен курс за МСС, ако проверката на уменията ще се провежда на многопилотен вертолет.

▼B

3. Кандидат, който иска да премине модулен курс за IR(H), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс.

▼B

4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Летателното обучение и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.

5. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;

б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(H) се състои от най-малко 150 часа обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

▼M16

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

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

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

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

_____

▼B

►M16 8.1 ◄ Часовете за теоретично обучение на притежателите на ATPL(H) се намаляват с 50 часа.

▼M3

►M16 8.2 ◄ Броят изисквани часове обучение на притежателите на IR(A) може да бъде намален на 10 часа.

►M16 8.3 ◄ Изискваната обща продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор при притежатели на PPL(H) с квалификация за управление на вертолет в нощни условия или на CPL(H) може да се намали с 5 часа.

►M16 9. ◄ Летателният опит преди проверката на уменията за IR(H) трябва да включва:

а) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;

▼M16

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

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

— стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,

— процедури за IFR по маршрута,

— процедури за изчакване,

— подход по прибори до определен минимум,

— процедури за минаване на втори кръг,

— кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;

▼B

в) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;

г) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен вертолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на вертолет с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на FFS или FNPT II или FTD 2/3).

В. **IR(As) — Модулен курс за летателно обучение**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс за летателно обучение за IR(As) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирано:

а) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.

▼B

б) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(As), 25 часа време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(As).

2. Кандидатът за модулен курс за IR(As) трябва да притежава PPL(As) с включени права за полети през нощта или CPL(As). Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(As), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.

3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори на модулен курс за IR(As), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, АТО трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.

4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.

5. Курсът се състои от:

а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;

б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(As) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(As) трябва да включва поне 35 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 15 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 20 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.

8. За притежателите на CPL(As) или на сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграф 7, може да бъде намален с не повече от 10 часа. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на дирижабъл трябва да е съобразен с параграф 7.

9. Ако кандидатът притежава IR за друга категория въздухоплавателно средство, то необходимият общ брой часове летателно обучение може да бъде намален до 10 часа на дирижабли.

10. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(As) трябва да включва:

а) Основен модул за полети по прибори:

Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:

▼B

основен полет по прибори без външни ориентири:

— хоризонтален полет,

— издигане,

— снижение,

— завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;

инструментална схема;

радионавигация;

възстановяване от нехарактерни положения в пространството;

ограничено приборно табло;

б) Процедурен модул за полети по прибори:

i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;

ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:

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

— стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,

— процедури за IFR по маршрута,

— процедури за изчакване,

— подход по прибори до определен минимум,

— процедури за минаване на втори кръг,

— кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;

iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;

iv) експлоатация на дирижабъл в горепосочените упражнения, включително експлоатация на дирижабъл с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или в FNPT II).

▼B

Допълнение 7

▼M12

Проверка на уменията за BIR и IR

1. Кандидатите трябва да са преминали обучение на същия клас или тип ВС, което ще се използва при проверката, като то трябва да е подходящо оборудвано за целите на обучението и проверката.

▼B

2. Кандидатът трябва да премине всички съответни раздели на проверката на уменията. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка на уменията. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка само на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията трябва да се преминат в рамките на шест месеца. При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от два опита се изисква допълнително обучение.

3. В случай на неуспех при проверка на уменията може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. Проверката на уменията е предназначена да симулира реален полет. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от проверяващия. Основен елемент е способността на кандидата да планира и изпълнява полета на базата на рутинни предполетни данни. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 1 час.

5. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.

6. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.

7. Кандидатът трябва да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.

8. Височината за вземане на решение, минималната височина за снижение и точката за минаване на втори кръг се определят от кандидата, със съгласието на проверяващия.

▼M12

9. Кандидатите показват на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, в това число опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с официално разрешения контролен лист за ВС, на което се провежда изпитът. По време на предполетната подготовка за проверката кандидатите определят режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатите изчисляват параметрите за излитане, подход и кацане в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното ВС.

▼B

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

10. Кандидатът трябва да покаже способност да:

управлява въздухоплавателното средство в рамките на неговите ограничения;

изпълнява всички маневри гладко и точно;

оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

прилага знания от областта на въздухоплаването; и

непрекъснато поддържа контрол върху ВС по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

▼M5

11. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство:

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
Минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход	+ 50 фута/– 0 фута
Следване на зададения курс (track)	
По радионавигационни средства	± 5°
За ъглови отклонения	Половин деление отклонение, по азимут и глисада (напр. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линейни“ странични отклонения	страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до ± от съответната стойност на RNP за процедурата. Допустими са кратки отклонения от тази норма до максимум еднократната стойност на RNP
3D линейни вертикални отклонения (напр. RNP APCH (LNAV/VNAV), използвайки BaroVNAV)	не повече от – 75 фута под вертикалния профил по всяко време и не повече от + 75 фута над вертикалния профил на или под 1 000 фута над равнището на летището
Курс	
при работа на всички двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигател	± 10°
Скорост	
при работа на всички двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигател	+ 10 възела/– 5 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

▼M11

Самолети

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ	
Използването на контролен лист, летателният професионализъм, противообледенителните процедури и т.н. важат за всички раздели	
а	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин

▼**M11**

в	Подготовка на полетен план за РВД, полетен план/дневник за полети по прибори
г	Установяване на необходимите аеронавигационни услуги за процедурите за отлитане, долитане и подход
д	Предполетен оглед
е	Метеорологичен минимум
ж	Рулиране
з	Излитане по PBN (ако е приложимо): — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за отлитането.
и	Предполетен инструктаж, излитане
й (°)	Преминаване към полет по прибори
к (°)	Процедури за отлитане по прибори, включително отлитане по PBN, и настройка на висотомера
л (°)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ (°)	
а	Пилотиране на самолета само по прибори, включително: хоризонтален полет при различни скорости, тримуване
б	Завои с набор на височина и снижение със завой с постоянен темп 1
в	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен крен от 45° и остри завои при снижение
г (*)	Възстановяване от приближаване към срив в хоризонтален полет, завои с набор на височина/снижение и в конфигурация за кацане
д	Ограничено приборно табло: стабилизирано издигане или снижение, хоризонтални завои с темп 1 до зададен курс, възстановяване от нехарактерни положения в пространството
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА (°)	
а	Следване на зададения курс, включително прихващане, напр. NDB, VOR, или пътна линия между точки от маршрута
б	Използване на система за навигация и радионавигационни средства
в	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г	Настройка на висотомера
д	Разчети и корекции на разчетните времена на долитане (зона за изчакване по маршрута — ако е необходимо)
е	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж	Противообледенителни процедури, при нужда се симулират
з	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

▼**M11**

РАЗДЕЛ 3а — ПРОЦЕДУРИ ЗА ДОЛИТАНЕ	
а	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията, ако е приложимо
б	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в	Ограничения за абсолютната височина и скоростта, ако е приложимо
г	Долитане по PBN (ако е приложимо): — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за долитането.
РАЗДЕЛ 4 (°)— 3D Операции (+)	
а	Настройка и проверка на навигационните средства Проверка на ъгъла на вертикалната траектория За RNP APCH: — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за подхода.
б	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане, както и разпознаване на съоръженията
в (+)	Процедура за изчакване
г	Спазване на оповестената процедура за подход
д	Засичане на разчетни времена при подхода
е	Поддържане на абсолютната височина, скоростта и курса (стабилизиран подход)
ж (+)	Действия за минаване на втори кръг
з (+)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
и	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 (°)— 2D ОПЕРАЦИИ (++)	
а	Настройка и проверка на навигационните средства За RNP APCH: — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за подхода.
б	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане, както и разпознаване на съоръженията
в (+)	Процедура за изчакване
г	Спазване на оповестената процедура за подход
д	Засичане на разчетни времена при подхода
е	Поддържане на височината/разстоянието за минаване на втори кръг, скоростта и курса (стабилизиран подход), точки за стъпаловидно снижение (Step Down Fixes — SDF), ако е приложимо
ж (+)	Действия за минаване на втори кръг
з (+)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
и	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

▼**M11**

РАЗДЕЛ 6 — ПОЛЕТ С ЕДИН НЕРАБОТЕЩ ДВИГАТЕЛ (само за многодвигателни самолети) (°)	
а	Симулиран отказ на двигател след излитане или при минаване на втори кръг
б	Подход, минаване на втори кръг и процедура за минаване на втори кръг с един неработещ двигател
в	Подход и кацане с един неработещ двигател
г	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

(°) Трябва да бъде изпълнено само по прибори.
(*) Може да бъде изпълнено на FFS, FTD 2/3 или FNPT II.
(+) Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.
►**M12** (++) За установяване на права за PBN — един подход в раздел 4 или в раздел 5 трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD. ◄

▼**M5**

Хеликоптери

РАЗДЕЛ 1 — ОТЛИТАНЕ Използването на контролен лист, летателният професионализъм, противообледенителните процедури и т.н. важат за всички раздели	
а	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри на въздухоплавателното средство; маса и центровка
б	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в	Подготовка на полетен план за РВД, полетен план/дневник за полет по прибори
г	Установяване на необходимите аеронавигационни услуги за процедурите за заминаване, пристигане и подход
д	Предполетен оглед
е	Метеорологичен минимум
ж	Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора
з	Излитане по PBN (ако е приложимо): — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за отлитането
и	Предполетен инструктаж, процедури и проверки
й	Преминаване към полет по прибори

▼**M5**

к	Процедури за отлитане по прибори, включително PBN процедури
РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ	
а	Пилотиране на вертолета само по прибори, включително:
б	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен ъгъл от 30° и остри завои при снижение
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА	
а	Следване на зададения курс, включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б	Използване на радионавигационни средства
в	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя
г	Настройка на висотомера
д	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане
е	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж	Противообледенителни процедури, при нужда и ако е приложимо, се симулират
з	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3а — ПРОЦЕДУРИ ЗА ДОЛИТАНЕ	
а	Настройка и проверка на навигационните средства, ако е приложимо
б	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в	Ограничения за абсолютната височина и скоростта, ако са приложими
г	Долитане по PBN (ако е приложимо) — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за долитането
РАЗДЕЛ 4 — 3D ОПЕРАЦИИ (+)	
а	Настройка и проверка на навигационните средства Проверка на ъгъла на вертикалната траектория за RNP APCH: а) проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и б) кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за подхода
б	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
в (*)	Процедура за изчакване
г	Спазване на оповестената процедура за подход

▼**M5**

д	Засичане на разчетни времена при подхода
е	Поддържане на абсолютната височина, скоростта и курса (стабилизиран подход)
ж (*)	Действия за минаване на втори кръг
з (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
и	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — 2D ОПЕРАЦИИ (+)	
а	Настройка и проверка на навигационните средства За RNP APCH: — проверка дали в навигационната система е заредена правилната процедура; както и — кръстосана проверка между дисплея на навигационната система и картата за подхода
б	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане, както и разпознаване на съоръженията
в (*)	Процедура за изчакване
г	Спазване на оповестената процедура за подход
д	Засичане на разчетни времена при подхода
е	Поддържане на абсолютната височина, скоростта и курса (стабилизиран подход)
ж (*)	Действия за минаване на втори кръг
з (*)	Процедура за минаване на втори кръг (*)/кацане
и	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 6 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на пилотирането на вертолета, идентификацията на отказалия двигател, незабавни действия (упражнения с докосване — touch drills), последващи действия и проверки и летателна прецизност в следните ситуации:	
а	Симулиран отказ на двигател след излитане и при/по време на подход (**) (на безопасна височина, освен ако се провежда на FFS или FNTP II/III, FTD 2,3)
б	Отказ на устройствата за подобряване на устойчивостта/хидравликата (ако е приложимо)
в	Ограничено приборно табло
г	Авторотация и възстановяване на предварително зададената височина

▼**M5**

д	Ръчно извършване на 3D операции без директорна система (***) Ръчно извършване на 3D операции с директорна система (***)

►**M12** (+) За установяване на права за PBN — един подход в раздел 4 или в раздел 5 трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD. ◄

(*) Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

(**) Само за многодвигателен вертолет.

(***) Проверява се само един от елементите.

▼M18

Допълнение 8

Признаване на елементи от частта IR на проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип или клас, или практическо оценяване по EBT

▼M11

А. Самолети

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

▼M18

Ако е извършена проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или практическо оценяване по EBT, в т. ч. IR, и притежателите на свидетелства имат валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MPA; квалификация за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики	квалификация за клас SE (*), и квалификация за тип SE (*), и квалификация за клас или тип SP ME, с изключение на квалификация за тип сложни ВС с високи летателни характеристики, признава се само раздел 3Б от проверката на професионалната подготовка по буква Б.5 от допълнение 9 (*)

▼M11

квалификация за клас или тип самолети SP ME, с изключение на квалификация за тип за сложни самолети с високи летателни характеристики в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за клас SE, и квалификация за тип SE, и квалификация за клас или тип SP ME, с изключение на квалификация за тип за сложни самолети с високи летателни характеристики
квалификация за клас или тип самолети SP ME, с изключение на квалификация за тип за сложни самолети с високи летателни характеристики, ограничена в условия на MP експлоатация	квалификация за клас SE (*), и квалификация за тип SE (*), и квалификация за клас или тип SP ME, с изключение на квалификация за тип за сложни самолети с високи летателни характеристики (*).
квалификация за клас или тип самолети SP SE	квалификация за клас SE, и квалификация за тип SE

(*) Ако в рамките на предходните 12 месеца кандидатите са изпълнили поне три процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори с упражняване на права за PBN, включително поне един подход RNP APCH на самолет от клас или тип SP (еднопилотен) в условия на еднопилотна експлоатация, или ако кандидатите са преминали раздел 6 от проверката на уменията за многодвигателни самолети, различни от сложните самолети с високи летателни характеристики, за полет само по прибори в условия на еднопилотна експлоатация.

▼M16

Б. Вертолети

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

Ако е извършена проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, в т. ч. IR, и притежателите имат валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:

▼**M16**

квалификация за тип за много-пилотен вертолет (MPH)	еднопилотен вертолет (SPH) от същия тип, включително права за еднопилотна експлоатация (*)
квалификация за тип за еднопилотен вертолет (SPH), при многопилотна експлоатация	права за еднопилотна експлоатация на същия тип (*)

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

▼M18

Допълнение 9

Обучение, проверка на уменията и проверка на професионалната подготовка за MPL и ATPL, както и за квалификация за тип и клас, и проверка на професионалната подготовка за BIR и IR

▼M8

А. **Общи положения**

▼M18

1. Кандидатите за проверка на уменията са завършили обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.

1а. Обучението на FFS в съответствие с точки 1б и 1в от настоящия раздел се допълва с обучение за излитане и кацане на еднопилотно въздухоплавателно средство, управлявано при еднопилотна или многопилотна експлоатация, или на многопилотно въздухоплавателно средство, според случая, в съответствие с точка 17 от настоящия раздел, освен ако обучението не е преминато в съответствие с точка FCL.730.A или не представлява обучение за заместващи втори пилоти в полет в съответствие с раздел Б, точка 6, подточка i) от настоящото допълнение.

1б. Обучението за квалификация за типове MPA и PL се провежда на FFS или в комбинация от FSTD и FFS. Проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за типове MPA и PL и издаването на ATPL и MPL се провеждат на FFS, ако е наличен.

1в. Обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификации за клас или тип SPA и вертолети се провеждат на едно от следните:

а) наличен и достъпен FFS, или на комбинация от такъв FFS и FSTD;

б) комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS,

в) въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.

1г. Чрез дерогация от точка 1в обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за клас или тип за несложни SPA и за несложни вертолети може да бъдат проведени на комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство дори ако има наличен и достъпен FFS.

1д. Чрез дерогация от точка 1в обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за всяко от долупосочените може да бъдат проведени в съответствие с точка 1в, букви а), б) или в), независимо от наличието и достъпността на FFS или FSTD:

а) несложни еднопилотни самолети с невисоки летателни характеристики;

б) TMG;

в) несложни вертолети, чиято максимална сертифицирана конфигурация на местата не надхвърля пет места.

1е. Ако по време на обучението, изпита или проверката се използват FSTD, тяхната пригодност се проверява спрямо приложимата „Таблица на функционалните и субективните тестове“ и приложимата „Таблица за проверките на съответствието на FSTD“, които се съдържат в първичния референтен документ на използваното устройство. Вземат се предвид всички ограничения, указани в сертификата за квалификация на устройството.

▼M8

2. При неуспешно преминаване на всички части на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.

3. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, програмата на полетното обучение, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка съответстват на настоящото допълнение. Учебната програма, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка могат да бъдат ограничени, когато се признае предишен опит на сходни типове въздухоплавателни средства, както е определено в данните за експлоатационна годност.

▼M8

5. Освен в случая на проверки на уменията за издаване на ATPL, когато това е предвидено в данните за експлоатационна годност за съответното въздухоплавателно средство, може да се признаят елементи от проверката на уменията, които са общи за други типове или варианти, когато пилотите имат квалификация за тях.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

6. Проверяващият може да избира между различни сценарии на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, които съдържат симулации на съответните операции. Използват се пълни полетни симулатори и други средства за обучение, както е посочено в настоящото приложение (част FCL).

7. По време на проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва да се увери, че притежателите на квалификацията за клас или тип поддържат адекватно ниво на теоретични познания.

8. В случай че кандидатите решат да прекратят проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, те трябва да преминат отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.

9. По преценка на проверяващия, кандидатите може да повторят маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидатите, налагат изцяло нова проверка.

10. От кандидатите се изисква да пилотират въздухоплавателното средство от място, на което могат да бъдат изпълнявани функциите съответно на командир на полет или на втори пилот. В условията на еднопилотна експлоатация проверката се извършва все едно не присъства друг член на екипажа.

11. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидатите се изисква да определят режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатите са длъжни да покажат на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките трябва да са в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се извършва проверката, и, ако е приложимо, — с концепцията за МСС. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидатите в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство. Височините за вземане на решение, минималните височини за снижение и точката за минаване на втори кръг се съгласуват с проверяващия.

12. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

▼M18

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

▼M16

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

▼M8

14. Кандидатите трябва да изпълняват функциите на пилотиращи пилоти (PF) по време на всички раздели на проверката на уменията, с изключение на необичайните и аварийните процедури, които могат да се изпълняват като PF или PM в съответствие с МСС. Кандидатите за първоначално издаване на квалификация за тип за многопилотно въздухоплавателно средство или ATPL показват също така умения да изпълняват функциите на PM. Кандидатите могат да изберат лява или дясна седалка за проверката на уменията, ако всички елементи на проверката могат да се изпълняват от избраната седалка.

▼M16

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

▼M8

а) управление на взаимодействието в екипажа;

б) осъществяване на общ контрол на експлоатацията на въздухоплавателното средство чрез подходящо наблюдение; както и

в) определяне на приоритетите и вземане на решения в съответствие с изискванията за осигуряване на безопасност и съответните правила и разпоредби, предвид оперативните ситуации, включително аварийните такива.

16. Проверката трябва да се изпълнява по IFR, ако е включена квалификация за полет по прибори и, доколкото е възможно, в симулирана среда на търговския въздушен транспорт. Основен елемент, който трябва да бъде проверен, е способността за планиране и изпълняване на полета на базата на рутинни предполетни данни.

17. ►M18 Когато в курса за придобиване на квалификация за тип са били включени по-малко от 2 часа летателно обучение на въздухоплавателното средство, кандидатите преминават летателно обучение на въздухоплавателното средство преди проверката на уменията или след нея. ◄

▼M18

Такова одобрено летателно обучение включва маневри за излитане и кацане и се провежда от квалифициран инструктор под отговорността на:

▼M8

а) АТО, или

б) организация, която притежава САО, издадено съгласно приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и е изрично одобрена за такова обучение, или

в) инструктора, когато не е одобрено летателно обучение за еднопилотни летателни средства в АТО или при притежател на САО, а летателното обучение е било одобрено от компетентния орган на кандидатите.

Преди новата квалификация за тип да бъде вписана в свидетелствата за правоспособност на кандидатите, на компетентния орган се изпраща сертификат за завършване на курса за квалификация за тип, в т.ч. летателното обучение на въздухоплавателното средство.

18. За целите на обучението за възстановяване на управлението, „случай на срив“ означава приближаване към срив или срив. АТО може да използва FFS при обучението за възстановяване от срив или при демонстриране на специфичните за типа особености на срива, или и двете, ако:

а) FFS е квалифициран съгласно изискванията за специална оценка в CS-FSTD(A), както и

б) АТО успешно е показала на компетентния орган, че е ограничен евентуалният отрицателен трансфер на умения.

Б. **Специални изисквания за категорията на самолетите**

ПОЛОЖИТЕЛНИ ОЦЕНКИ

1. В случая на еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики, кандидатите трябва да преминат успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Ако кандидатите не преминат някой елемент от даден раздел се смята, че не са преминали целия раздел. Ако кандидатите не преминат само един раздел, те се явяват отново само на този раздел. Ако кандидатите не преминат повече от един раздел, те трябва да преминат отново пълната проверка. Ако кандидатите не преминат който и да е раздел при повторна проверка, включително разделите, които са преминали при предишен опит, те са длъжни отново да преминат цялата проверка. За еднопилотните многодвигателни самолети трябва да бъде преминат раздел 6 от съответната проверка, който се отнася за полетите с несиметрична тяга.

▼**M16**

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

▼**M8**

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатите трябва да покажат способност да:

а) управляват самолета в рамките на неговите ограничения;

б) изпълняват всички маневри гладко и точно;

в) оценяват правилно обстановката и проявяват летателен професионализъм;

г) прилагат знания от областта на въздухоплаването;

д) поддържат непрекъснато контрол върху самолета по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;

е) разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; както и

ж) поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа, ако е приложимо.

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет:

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
Минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход	+ 50 фута/– 0 фута
Следване на зададения курс	
По радионавигационни средства	± 5°
За „ъглови“ отклонения	Половин деление отклонение, по азимут и глисада (напр. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линейни“ странични отклонения	страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до ± $\frac{1}{2}$ от съответната стойност на RNP за процедурата. Допустими са кратки отклонения от тази норма до максимум еднократната стойност на RNP.
3D линейни вертикални отклонения (напр. RNP APCH (LNAV/VNAV), използвайки BaroVNAV)	не повече от – 75 ft под вертикалния профил по всяко време и не повече от + 75 ft над вертикалния профил на или под 1 000 ft над равнището на летището.
Курс	
при работа на всички двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигател	± 10°
Скорост	
при работа на всички двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигател	+ 10 възела/– 5 възела

▼**M8**

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

5. Еднопилотни самолети, с изключение на сложните самолети с високи летателни характеристики

а) Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM

OTD = Това упражнение може да се изпълнява на други средства за обучение

X = Това упражнение се изпълнява на FFS; в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура

P# = Обучението трябва да бъде допълнено с контролиран оглед на самолета

б) Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (——>).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

A = самолети;

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FSTD = летателен тренажор

в) Означените със звездичка (*) елементи от раздел 3Б, а за многодвигателните въздухоплавателни средства — от раздел 6, трябва да се изпълняват само по прибори, ако в проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е включено потвърждаване на валидността/подновяване на квалификация за полет по прибори. Ако по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка означените със звездичка (*) елементи не са изпълнени само по прибори и ако не се признават права за полет по прибори, придобити при друга проверка, квалификацията за класа или типа се ограничава само за условия VFR.

г) Раздел 3А трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за тип или за клас многодвигателни, само за VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 маршрутни сектора в рамките на предходните 12 месеца. Не се изисква да се изпълни раздел 3А, ако се изпълни раздел 3Б.

д) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение или възможност за избор, ако има повече от едно упражнение.

е) FSTD се използва за практическо обучение за квалификация за тип или квалификация за клас многодвигателни, когато те са част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за съответния тип или клас. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

i) квалификацията на FSTD, както е посочено в съответните изисквания в приложение VI (част ARA) и приложение VII (част ORA);

ii) квалификация на инструкторите;

iii) предвидено в курса обучение на FSTD; както и

iv) квалификация и предишен опит на обучаваните пилоти на подобни типове въздухоплавателни средства.

▼M18

ж) За да могат да упражняват правата на квалификация за клас или тип при многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г) или га), пилотите, които вече имат право да управляват съответния клас или тип самолет при еднопилотна експлоатация, отговарят на следните условия:

1) преминават приравнителен курс в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i), който курс съдържа маневри и процедури, включително MCC, както и упражненията от раздел 7 за използване на управлението на заплахите и грешките (TEM), CRM и човешки фактори;

2) да преминат проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация.

з) За да могат да упражняват правата на квалификация за тип при еднопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), пилотите, които вече имат право да управляват съответния тип самолет при многопилотна експлоатация, преминават обучение в организация, посочена в точка FCL.725, буква г), точка 1, подточка i), и проверка за следните допълнителни маневри и процедури при еднопилотна експлоатация:

i) за самолети с един двигател — 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б;

ii) за многодвигателни самолети, 1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б.

и) Пилотите, които имат право да упражняват правата на квалификация за клас или тип както при еднопилотни, така и при многопилотни операции в съответствие с букви ж) и з), могат да запазят правата си и за двете форми на експлоатация, като изпълнят едно от следните условия:

i) две проверки на професионалната подготовка — една при еднопилотна експлоатация и една при многопилотна експлоатация;

ii) проверка на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация в допълнение към упражненията, посочени в буква з), подточка i) или буква з), подточка ii), както е приложимо, при еднопилотна експлоатация.

Проверките на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификациите за клас винаги включват упражненията, посочени в буква з), подточка i) или буква з), подточка ii), както е приложимо, при еднопилотна експлоатация.

й) За да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация от квалификация за тип еднопилотен самолет в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2, пилотите отговарят на условията на буква з).

▼M8

к) Обучението, изпитването и проверката следват поместената по-долу таблица.

(1) Изисквания към обучението в АТО, изпитването и проверката за права за еднопилотно управление

(2) Изисквания към обучението в АТО, изпитването и проверката за права за многопилотно управление

(3) Изисквания към обучението в АТО, изпитването и проверката за пилоти, притежаващи права за еднопилотно управление и кандидатстващи за пръв път за права за многопилотно управление (приравнителен курс)

(4) Изисквания към обучението в АТО, изпитването и проверката за пилоти, притежаващи права за многопилотно управление и кандидатстващи за пръв път за права за еднопилотно управление (приравнителен курс)

(5) Изисквания за обучението в АТО и проверката за комбинирано потвърждаване на валидността и подновяване на права за еднопилотно и многопилотно управление

▼M14

	1)		2)		3)		4)		5)	
	Вид експлоатация									
Тип на ВС	**SP**		**MP**		**SP → MP (първоначално)**		**MP → SP (първоначално)**		**SP + MP**	
	обучение	*изпитване/ проверка*	*обучение*	*изпитване/ проверка*	*обучение*	*изпитване/ проверка*	*обучение, изпитване и проверка (еднодвигателни (-SE) самолети)*	*обучение, изпитване и проверка (многодвигателни (ME) самолети)*	*SE самолети*	*ME самолети*
Първоначално издаване										
Всички (с изключение на сложни еднопилотни (SP) самолети)	Раздели 1—6	Раздели 1—6	MCC CRM човешки фактор TEM (управление на заплахите и грешките) Раздели 1—7	Раздели 1—6	MCC CRM човешки фактор TEM (управление на заплахите и грешките) Раздел 7	Раздели 1—6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б	1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б		
сложни еднопилотни самолети	1—7	1—6								
Потвърждаване на валидността										
Всички	н.п.	Раздели 1—6	н.п.	Раздели 1—6	н.п.	н.п.	н.п.	н.п.	Многопилотна експлоатация: Раздели 1—7 (обучение) Раздели 1—6 (проверка) Еднопилотна експлоатация: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б	Многопилотна експлоатация: Раздели 1—7 (обучение) Раздели 1—6 (проверка) Еднопилотна експлоатация: 1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б
Подновяване										
Всички	FCL.740	Раздели 1—6	FCL.740	Раздели 1—6	н.п.	н.п.	н.п.	н.п.	Обучение: FCL.740 Проверка: като за потвърждаването на валидността	Обучение: FCL.740 Проверка: като за потвърждаването на валидността

▼M12

И) ►M18 За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от първата алинея в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на правата за PBN се извършва на въздухоплавателно средство или на FSTD, представящо това въздухоплавателно средство, които не са оборудвани за маневри за RNP APCH, проверката на професионалната подготовка може да не включва упражнения с подход RNP APCH. В такива случаи правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH за съответния клас или тип. ◄

▼M8

TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1						
1	Отлитане	OTD				
1.1	Предполетна подготовка, включително: — документация, — маса и балансиране, — справка за МТО обстановка, както и — NOTAM.					
1.2	Проверки преди запуск					
1.2.1	Външна	OTD P#	P		M	
1.2.2	Вътрешна	OTD P#	P		M	
1.3	Запуск на двигател/и: Нормален/С откази.	P——>	——>		M	
1.4	Рулиране	P——>	——>		M	
1.5	Проверки преди отлитане: подгряване на двигател (ако е приложимо)	P——>	——>		M	
1.6	Процедура на излитане: — Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ; както и — при страничен вятър (ако има подходящи условия).	P——>	——>		M	
1.7	Набор на височина: — Vx/Vy, — завои до зададен курс, както и — преминаване в хоризонтален полет.	P——>	——>		M	
1.8	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>			M	
РАЗДЕЛ 2						
2 2.1	Работа във въздуха (визуални метеорологични условия — VMC) Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до V V_{MCA}, когато е възможно)	P——>	——>			

▼**M8**

TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.2	Стръмни завои (360° наляво и надясно с наклон 45°)	P——>	——>		M	
2.3	Срив и възстановяване от срив: i) в чиста конфигурация; ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане; както и iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едно-двигателни самолети)	P——>	——>		M	
2.4	Управление на самолета с използване на автопилот и директорна система (може да се изпълни в раздел 3), ако е приложимо	P——>	——>		M	
2.5	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>	——>		M	
РАЗДЕЛ 3А						
3 А 3А.1	Процедури за VFR по маршрута (вж. Б.5, букви в) и г)) Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта	P——>	————-–>			
3А.2	Поддържане на зададени височина, курс и скорост	P——>	——>			
3А.3	Ориентиране, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане	P——>	——>			
3А.4	Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)	P——>	——>			
3А.5	Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)	P——>	——>			
3А.6	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>	——>			
РАЗДЕЛ 3Б						
3 Б 3Б.1*	Полет по прибори Отлитане по прибори	P——>	——>		M	

▼**M8**

TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3Б.2*	Полет по маршрут по прибори	P——>	——>		M	
3Б.3*	Процедури за изчакване	P——>	——>		M	
3Б.4*	3D операции до височина за вземане на решение (DH/A) 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход (може да се използва автопилот до прихващане на вертикалната траектория за сегмента на крайния етап на подхода)	P——>	——>		M	
3Б.5*	2D операции до минимална височина за снижение (MDH/A)	P——>	——>		M	
3Б.6*	Летателни упражнения, включително симулиран отказ на компас и датчик за височина: — завои с темп 1, както и — възстановяване от нехарактерни положения в пространството.	P——>	——>		M	
3Б.7*	Отказ на курсов или глисаден предавател	P——>	——>			
3Б.8*	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>	——>		M	
	Умишлено оставено празно					
РАЗДЕЛ 4						
4 4.1	Долитане и кацане Процедура за долитане до летището	P——>	——>		M	
4.2	Нормално кацане	P——>	——>		M	
4.3	Кацане без задкрилки	P——>	——>		M	
4.4	Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)	P——>	——>			
4.5	Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 фута над ПИК (само за еднодвигателни самолети)	P——>	——>			
4.6	Минаване на втори кръг от минимална височина	P——>	——>		M	
4.7	Минаване на втори кръг и кацане през нощта (ако е приложимо)	P——>	——>			
4.8	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>	——>		M	
РАЗДЕЛ 5						
5	Необичайни и аварийни процедури (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)					

▼**M8**

TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.1	Прекратено излитане на подходяща скорост	P——>	——>		M	
5.2	Симулиран отказ на двигател след излитане (само за еднодвигателен самолет)		P		M	
5.3	Симулирано принудително кацане без тяга (само за еднодвигателен самолет)		P		M	
5.4	Симулирани аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет, както и ii) неизправност на системите, ако е приложимо	P——>	——>			
5.5	Само за обучение за многодвигателни самолети и TMG: спиране и запуск на двигател (на безопасна височина, ако се изпълнява във ВС)	P——>	——>			
5.6	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка					
РАЗДЕЛ 6						
6	Имитация на полет с несиметрична тяга (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5)	P——>	—>X		M	
6.1*	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II)					
6.2*	Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга	P——>	——>		M	
6.3*	Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране	P——>	——>		M	
6.4	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка	P——>	——>		M	
РАЗДЕЛ 7						
7	UPRT					
7.1	Полетни маневри и процедури					
7.1.1	Ръчен режим със или без директорни системи (без автопилот, без автоматична тяга/автоматичен регулатор на тягата и при различни закони на управление, където е приложимо)	P——>	——>			
7.1.1.1	При различни скорости (включително бавен полет) и височини в обхвата на обучението на FSTD.	P——>	——>			

▼M8

TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
7.1.1.2	Стръмни завои с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно	P——>	——>			
7.1.1.3	Завои със и без интерцептори	P——>	——>			
7.1.1.4	Процедура за полет и маневри по прибори, включително отлитане и долитане по прибори, и визуален подход	P——>	——>			
7.2 7.2.1	Обучение за възстановяване на управлението на самолета Възстановяване от случаи на срив при: — процедура на излитане; — чиста конфигурация на малка височина, — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина, както и — конфигурация за кацане	P——>	——>			
▼M14 7.2.2	Следните упражнения за възстановяване на управлението: — възстановяване от висок положителен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен; както и — възстановяване от висок отрицателен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен.	P	X Това упражнение не се изпълнява на самолет			
▼M8 7.3	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* от различни етапи на подход по прибори	P——>	———>			
7.4	Прекратено кацане с всички работещи двигатели: — от различни височини под DH/MDH 15 m (50 фута) над превишението на прага на ПИК — след опиране (/прекратяване на кацането) — На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), прекратеното кацане с всички работещи двигатели стартира под MDH/A или след опиране.	P——>	———>			

▼M8

6. Многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

а) Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаването на съответната квалификация за тип.

OTD = Това упражнение може да се изпълнява на други средства за обучение

X = Това упражнение се изпълнява на FFS; в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура

P# = Обучението трябва да бъде допълнено с контролиран оглед на самолета

б) Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (———>).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

A = самолети;

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FSTD = летателни тренажори

в) Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори.

▼M12

г) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение или възможност за избор, ако има повече от едно упражнение.

▼M8

д) FFS се използва за практическо обучение и проверка, когато FFS е част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

i) квалификация на инструкторите;

ii) квалификацията и обемът на подготовка по време на курса, осигурени на FSTD; както и

iii) квалификация и предишен опит на обучаваните пилоти на подобни типове въздухоплавателни средства.

е) Маневрите и процедурите трябва да включват MCC за многопилотни самолети и за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики в многопилотна експлоатация.

ж) Маневрите и процедурите трябва да бъдат извършени като едно-пилотни за еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики в еднопилотна експлоатация.

▼M18

з) За да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2 от квалификация за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, пилотите изпълняват маневрите/процедурите от 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и поне една маневра/процедура от раздел 3.4 при еднопилотна експлоатация.

и) Кандидатите за ограничена квалификация за тип и притежателите на такава квалификация, издадена в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), преминават обучение, проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка в съответствие с настоящото допълнение. Независимо от това, освен ако не преминат проверка на уменията в съответствие с точка FCL.720.A, буква в), точка 3, по време на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка те изпълняват най-малко маневрите за кацане в качеството на обслужващ пилот, но от тях не се изисква да изпълняват следното:

i) маневри за излитане;

ii) маневри за кацане в качеството на пилотиращ пилот.

▼**M12**

й) ►**M18** За установяване или запазване на права за PBN — един подход е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от първата алинея в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на правата за PBN се извършва на въздухоплавателно средство или на FSTD, представящо това въздухоплавателно средство, които не са оборудвани за маневри за RNP APCH, проверката на професионалната подготовка може да не включва упражнения с подход RNP APCH. В такива случаи правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH за съответния клас или тип. ◄

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
Маневри/Процедури		FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1						
1	Подготовка на полета	OTD				
1.1.	Изчисляване на параметрите на полета	P				
1.2.	Външен оглед на самолета; елементи за оглед и цел на огледа	OTD P#	P			
1.3.	Оглед на пилотската кабина	P——>	——>			
1.4.	Ползване на контролен лист преди запуск на двигателите, ред на запуск, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка	P——>	——>		M	
1.5.	Рулиране по указания от РВД или инструктора	P——>	——>			
1.6.	Проверки преди излитане	P——>	——>		M	
РАЗДЕЛ 2						
2	Излитане	P——>	——>			
2.1.	Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, включително ускорено излитане					
2.2*	Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отлепване	P——>	——>			
2.3.	Излитане при страничен вятър	P——>	——>			
2.4.	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)	P——>	——>			
2.5.	Излитане при симулиран отказ на двигателя:	P——>	——>			
2.5.1*	веднага след достигане на V2					

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
(На самолети, които не са сертифицирани като транспортни или такива за къси разстояния, не трябва да се симулира отказ на двигател преди достигане на височина от минимум 500 фута над края на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател веднага след достигане на V2)					
2.5.2* между V1 и V2	P	X		Само на M FFS	
2.6. Прекратено излитане с приемлива скорост преди достигане на V1	P——>	——>X		M	
РАЗДЕЛ 3					
3 Полетни маневри и процедури	P——>	——>			
3.1. Ръчен режим със или без директорни системи (без автопилот, без автоматична тяга/ автоматичен регулатор на тягата и при различни закони на управление, където е приложимо)					
3.1.1. При различни скорости (включително бавен полет) и височини в обхвата на обучението на FSTD	P——>	——>			
3.1.2. Стръмни завои с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно	P——>	——>			
3.1.3. Завои със и без интерцептори	P——>	——>			
3.1.4. Процедура за полет и маневри по прибори, включително отлитане и долитане по прибори, и визуален подход	P——>	——>			
3.2. Отпускане на носа на самолета и откъсване на въздушния поток (ако е приложимо), и други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип „холандски крен“)	P——>	——>X Това упражнение не се изпълнява на самолет		само на FFS	

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.3.	Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер (ако е приложимо)	OTD P——>	———>			
3.4.	Нормално и необичайно функциониране на следните системи:				M	Задължително е да се изберат най-малко 3 аномалии от 3.4.0. до 3.4.14 включително
3.4.0.	Двигател (витло, ако е необходимо)	OTD P——>	———>			
3.4.1.	Херметизация и кондициониране на въздуха	OTD P——>	———>			
3.4.2.	Система за пълно/статично налягане	OTD P——>	———>			
3.4.3.	Горивна уредба	OTD P——>	———>			
3.4.4.	Електрическа уредба	OTD P——>	———>			
3.4.5.	Хидравлична система	OTD P——>	———>			
3.4.6.	Система за управление и тримери	OTD P——>	———>			
3.4.7.	Противообледенителна система, отопление на предното стъкло	OTD P——>	———>			
3.4.8.	Автопилот/директорна система	OTD P——>	———>		M (само за едно-пилотни)	
3.4.9.	Средства за предупреждение и за предотвратяване на срив и устройства за подобряване на устойчивостта	OTD P——>	———>			

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.4.10.	Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер	P——>	——>			
3.4.11.	Радиостанции, навигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	OTD P——>	——>			
3.4.12.	Колесник и спирачна система	OTD P——>	——>			
3.4.13.	Система на предкрилки и задкрилки	OTD	——>			
3.4.14.	Спомагателна силова установка (APU)	OTD P——>	——>			
Умишлено оставено празно						
3.6.	Необичайни и аварийни процедури:				M	Задължително е да се изберат най-малко 3 елемента от 3.6.1 до 3.6.9 включително. Действия при пожар на:
3.6.1.	Действия при пожар, напр. в двигател, в APU, в пътническата кабина, в товарния отсек, в пилотската кабина, крилото и електросистемата, вкл. евакуация	P——>	——>			
3.6.2.	Поява на дим — откриване и отстраняване	P——>	——>			
3.6.3.	Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина	P——>	——>			
3.6.4.	Изхвърляне на гориво (симулирано)	P——>	——>			
3.6.5.	Срез на вятъра при излитане/кацане	P	X		само на FFS	
3.6.6.	Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение	P——>	——>			
3.6.7.	Загуба на работоспособност на член от екипажа	P——>	——>			
3.6.8.	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ на самолета	P——>	——>			

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.6.9.	Сработване на TCAS	OTD P——>	Не се използва самолет.		само на FFS	
3.7.	Обучение за възстановяване на управлението на самолета	P само квалифицирани за обучителната задача FFS	X Това упражнение не се изпълнява на самолет			
3.7.1.	Възстановяване от случаи на срив при: — процедура на излитане, — чиста конфигурация на малка височина, — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина, както и — конфигурация за кацане.					
3.7.2.	Следните упражнения за възстановяване на управлението: — възстановяване от висок положителен ъгъл на тангаж при различни ъгли на наклон, както и — възстановяване от висок отрицателен ъгъл на тангаж при различни ъгли на наклон	P само квалифицирани за обучителната задача FFS	X Това упражнение не се изпълнява на самолет		само на FFS	
3.8.	Процедури при полет по прибори					
3.8.1.*	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P——>	———>		M	
3.8.2*	Процедури за изчакване	P——>	———>			
3.8.3*	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход					

Забележка: Съгласно ръководството за летателна експлоатация процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид тези ограничения (например избор на ILS за 3.8.3.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ).

3.8.3.1*	Ръчно, без директорна система	P——>	———>		M (само проверка на уменията)	

▼M8

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.8.3.2.* Ръчно, с директорна система	P——>	———>			
3.8.3.3.* С автопилот	P——>	———>			

▼M12

3.8.3.4.* Ръчно, със симулация на един неработещ двигател по време на крайния етап на подхода за кацане, до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг (според случая), започвайки: i) преди прелитане на 1000 фута над нивото на летището; и ii) след прелитане на 1000 фута над нивото на летището. На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно 2D подхода в съответствие с 3.8.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OCH/A), но не по-късно от достигане на MDH/A от 500 фута над превишението на прага на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно упражнение 3.8.3.4.	P —>	—>		M	
———————					

▼M8

3.8.4* 2D операции до MDH/A	P*—>	———>		M	
3.8.5. Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия:	P*—>	———>			

▼**M8**

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	а)* подход до разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори на съответното летище в съответствие с навигационните средства за подход по прибори в условия на симулация на полет по прибори; последван от: б) визуално продължение на подхода за кацане по прибори на друга ПИК с разлика в курса за кацане поне 90° от осевата линия на крайния етап на подхода за кацане по буква а), на разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори. *Забележка:* Ако а) и б) не могат да бъдат изпълнени поради ограничения от РВД, може да се изпълни подход по прибори със симулация на условия на намалена видимост.					
3.8.6.	Визуални подходи	P——>	———>			
РАЗДЕЛ 4						
4	Процедури за минаване на втори кръг					
4.1.	Минаване на втори кръг при работа на всички двигатели* по време на 3D операция при достигане на височина за вземане на решение	P*—>	———>			
4.2.	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* от различни етапи на подход по прибори	P*—>	———>			
4.3.	Други процедури за минаване на втори кръг	P*—>	———>			
4.4*	Ръчно минаване на втори кръг със симулация на неработещ критичен двигател след подход по прибори при достигане на височина за вземане на решение, MDH или MAPt	P*———>	———>		M	
4.5.	Прекратено кацане с всички работещи двигатели: — от различни височини под DH/ MDH. — след опиране (/прекратяване на кацането)	P——>	———>			

▼M8

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
	Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), прекратеното кацане с всички работещи двигатели стартира под MDH/A или след опиране.					
РАЗДЕЛ 5						
5	Кацания	P				
5.1.	Нормално кацане* с установяване на визуален контакт, когато се достигне DA/H след подход по прибори					
5.2.	Кацане със симулация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран	P——>	Това упражнение не се изпълнява на самолет		само на FFS	
5.3.	Кацане при страничен вятър (на BC, ако е възможно)	P——>	———>			
5.4.	Полет по кръга и кацане с неспуснати или частично спуснати задкрилки и предкрилки	P——>	———>			
5.5.	Кацане със симулация на неработещ критичен двигател	P——>	———>		M	
5.6.	Кацане с два неработещи двигателя: — самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно данните от РЛЕ; както и — самолети с четири двигателя: два двигателя от едната страна	P	X		M само на FFS (само проверка на уменията)	

▼M16

———————

▼M8

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ ТИП	
Маневри/Процедури	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката

▼M16

_____

_____

▼M8

7. Квалификация за клас — BC, кацащи на водна повърхност

Раздел 6 трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за клас многодвигателни BC, кацащи на водна повърхност, само VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 маршрутни сектора в рамките на предходните 12 месеца.

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС BC, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1		
1 **Отлитане** 1.1. Предполетна подготовка, включително: — документация; — маса и центровка, — Справка за МТО обстановка, както и — NOTAM.		
1.2. Проверки преди запуск Външни/вътрешни		
1.3. Запуск и спиране на двигател/и Нормално/С откази		
1.4. Рулиране		
1.5. Стъпково рулиране		
1.6. Закрепване: на брега на кей на шамандура		
1.7. Плаване с изключен двигател		

▼**M8**

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
1.8. Проверки преди отлитане: Подгряване на двигател (ако е приложимо)		
1.9. Процедура на излитане: — Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ; както и — при страничен вятър (ако има подходящи условия).		
1.10. Набор на височина: — завои до зададен курс — преминаване в хоризонтален полет		
1.11. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 2		
2 **Работа във въздуха (VFR)** 2.1. Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до VMCA, когато е възможно)		
2.2. Стръмни завои (360° наляво и надясно с наклон 45°)		
2.3. Срив и възстановяване от срив: i) в чиста конфигурация; ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане; както и iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едно-двигателни самолети).		
2.4. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 3		
3 **Процедури за VFR по маршрута** 3.1. Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта		
3.2. Поддържане на зададени височина, курс и скорост		

▼**M8**

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.3. Ориентиране, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане		
3.4. Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)		
3.5. Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)		
3.6. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 4		
4 **Долитане и кацане** 4.1. Процедура за долитане до летището (само за амфибии)		
4.2. Нормално кацане		
4.3. Кацане без задкрилки		
4.4. Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		
4.5. Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 000 фута над водата (само за еднодвигателни самолети)		
4.6. Минаване на втори кръг от минимална височина		
4.7. Кацане на гладка водна повърхност Кацане на бурна водна повърхност		
4.8. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 5		
5 **Необичайни и аварийни процедури** (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4) 5.1. Прекратено излитане на подходяща скорост		
5.2. Симулиран отказ на двигател след излитане (само за еднодвигателен самолет)		
5.3. Симулирано принудително кацане без тяга (само за еднодвигателен самолет)		

▼**M8**

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.4. Симулирани аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет, както и ii) неизправност на системите, според случая.		
5.5. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 6		
6 **Имитация на полет с несиметрична тяга** (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5) 6.1. Симулиран отказ на двигател по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS и FNPT II)		
6.2. Спиране и запуск на двигател (само при проверка на уменията за многодвигателни)		
6.3. Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга		
6.4. Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране		
6.5. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		

B. **Специални изисквания за категорията на вертолетите**

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификации за тип и ATPL, кандидатите трябва да преминат раздели 1—4 и 6 (според случая) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не преминат повече от пет елемента, те са длъжни да повторят цялата проверка. Кандидати, които не са преминали помалко от пет елемента, повтарят проверката на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатите са длъжни да повторят цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или на проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.
2. В случая на проверка на професионалната подготовка за полет по прибори (IR) кандидатите трябва да преминат раздел 5 от проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не са издържали повече от 3 елемента, те са длъжни да повторят целия раздел 5. Кандидати, които не са издържали не повече от 3 елемента, повтарят проверката на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех на други елементи от раздел 5, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатите са длъжни да повторят цялата проверка.

▼**M8**

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатите трябва да покажат способност да:

а) управляват вертолета в рамките на неговите ограничения;

б) изпълняват всички маневри гладко и точно;

в) оценяват правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

г) прилагат знания от областта на въздухоплаването;

д) непрекъснато поддържат контрол върху вертолета по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;

е) разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; както и

ж) поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа, ако е приложимо.

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за условия на турбулентност и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания вертолет.

а) IFR летателни ограничения

Височина

В общия случай	± 100 фута
Начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
Минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход	+ 50 фута/– 0 фута

Следване на зададения курс

По радионавигационни средства	± 5°
За „ъглови“ отклонения	Половин деление отклонение, по азимут и глисада (напр. LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линейни“ странични отклонения	страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до ± $\frac{1}{2}$ от съответната стойност на RNP за процедурата. Допустими са кратки отклонения от тази норма до максимум еднократната стойност на RNP.
3D линейни вертикални отклонения (напр. RNP APCH (LNAV/VNAV), използвайки BaroVNAV)	не повече от – 75 ft под вертикалния профил по всяко време и не повече от + 75 ft над вертикалния профил на или под 1 000 ft над равнището на летището.

Курс

при работа на всички двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигател	± 10°

Скорост

при работа на всички двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигател	+ 10 възела/– 5 възела

▼M8

б) VFR летателни ограничения

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Курс	
Нормални операции	± 5°
Необичайни/аварийни операции	± 10°
Скорост	
В общия случай	± 10 възела
При симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/– 5 възела
Земно отклонение	
излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута
Кацане	± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

5. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет за издаване на квалификация за тип за еднопилотни вертолети (SPH), или като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаване на квалификация за тип за многопилотни вертолети (MPH).

6. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (——>).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FTD = средство за летателно обучение

H = вертолет

7. Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в действителни или симулирани IMC само от кандидатите, които искат да подновят или потвърдят валидността на своята квалификация IR(H) или да разширят правата по тази квалификация за друг тип.

8. Процедурите при полет по прибори (раздел 5) трябва да се изпълняват само от кандидатите, които искат да подновят или потвърдят валидността на своята квалификация IR(H) или да разширят правата по тази квалификация за друг тип. За тази цел могат да се използват FFS или FTD 2/3.

▼M12

8а. За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от разпоредбите на горната точка в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаването на валидността на права за PBN не включва упражнение с подход RNP APCH, правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH.

▼**M8**

9. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

10. FSTD се използва за практическо обучение и проверка, когато той формира част от курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:

    а) квалификацията на FSTD, както е посочено в съответните изисквания в приложение VI (част ARA) и приложение VII (част ORA);

    б) квалификация на инструктора и проверяващия;

    в) предвидено в курса обучение на FSTD;

    г) квалификация и предишен опит на обучаваните пилоти на подобни типове въздухоплавателни средства; както и

    д) предвидено летателно време под наблюдение след издаване на новата квалификация за тип.

МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ

11. Кандидатите за проверка на уменията за издаване на квалификация за тип многопилотен вертолет и ATPL(H) трябва да преминат само раздели 1—4 и, ако е приложимо — раздел 6.

12. Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип многопилотен вертолет трябва да преминат само раздели 1—4 и, ако е приложимо — раздел 6.

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	Маневри/Процедури	FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки						
1.1	Външен оглед на вертолета; елементи за оглед и цел на огледа		P		M (ако се извършва във вертолета)	
1.2	Оглед на пилотската кабина	P	——>		M	
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка	P	——>		M	
1.4	Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктор	P	——>		M	
1.5	Предполетни процедури и проверки	P	——>		M	

▼M8

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури						
2.1	Излитане (различни профили)	P	——>		M	
2.2	Излитане и кацане на наклонена площадка или при страничен вятър	P	——>			
2.3	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)	P	——>			
2.4	Излитане при симулиран отказ на двигател малко преди достигане на TDP или DPATO	P	——>		M	
2.4.1	Излитане при симулиран отказ на двигател малко след достигане на TDP или DPATO	P	——>		M	
2.5	Завои с изкачване и снижение към зададен курс	P	——>		M	
2.5.1	Завои с наклон 30°, 180° до 360° наляво и надясно, само по прибори	P	——>		M	
2.6	Снижение в режим на авторотация	P	——>		M	
▼M18						
2.6.1	За вертолети с един двигател (SEH): — кацане в режим на авторотация, или — възстановяване на тягата, при условие че през предходната година кандидатите са преминали обучение, включващо кацане в режим на авторотация, и това обучение е отбелязано и удостоверено с подпис на инструктора в летателната книжка на кандидата. За вертолети с няколко двигателя (MEH): възстановяване на тягата.	P	——>		M	
▼M8						
2.7	Кацане, различни профили	P	——>		M	
2.7.1	Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулиран отказ на двигател преди LDP или DPBL	P	——>		M	
2.7.2	Кацане при симулиран отказ на двигател след LDP или DPBL	P	——>		M	
РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури						
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:				M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1	Двигател	P	——>			
3.2	Система за кондициониране на въздуха (отопление, вентилация)	P	——>			

▼**M8**

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	——>			
3.4	Горивна уредба	P	——>			
3.5	Електрическа уредба	P	——>			
3.6	Хидравлична уредба	P	——>			
3.7	Система за управление и тримери	P	——>			
3.8	Противообледенителна система	P	——>			
3.9	Автопилот/директорна система	P	—>			
3.10	Устройства за подобряване на устойчивостта	P	——>			
3.11	Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер	P	——>			
3.12	Система за зонална навигация	P	——>			
3.13	Колесник	P	———>			
3.14	APU	P	——>			
3.15	Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	——>			
РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури						
4	Необичайни и аварийни процедури				M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
4.1	Тренировки за пожар (вкл. евакуация, ако е приложимо)	P	——>			
4.2	Поява на дим — откриване и отстраняване	P	——>			
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина	P	——>			
4.4	Изхвърляне на гориво (симулирано)	P	——>			
4.5	Отказ на опашното носещо витло (ако е приложимо)	P	——>			
4.5.1	Загуба на опашното носещо витло (ако е приложимо)	P	Това упражнение не се изпълнява на вертолет			

▼M8

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	Маневри/Процедури	FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
4.6	Загуба на работоспособност на член от екипажа — само за многопилотни вертолети	P	——>			
4.7	Неизправност на трансмисията	P	——>			
4.8	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	——>			
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)						
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	——>*			
5.1.1	Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	P*	——>*		M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	——>*		M*	
5.3	Процедури за изчакване	P*	——>*			
5.4	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход	P*	——>*			
▼M18						
5.4.1	Ръчно, без директорна система. Забележка: Съгласно ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид тези ограничения (например избор на ILS за 5.4.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ).	P*	——>*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.4.2)	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	——>*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.4.1)	
▼M8						
5.4.3	Дублирано с автопилот	P*	——>*			
5.4.4	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане, преди прелитане на 1 000 фута над равнището на летището, до опиране на самолета или до завършване на процедурата за минаване на втори кръг	P*	——>*		M*	

▼**M8**

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.5	2D операции до MDA/H	P*	——>*		M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	——>*			
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	——>*			
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	——>*		M*	
5.7	Авторотация в условия на IMC с възстановяване на тягата	P*	——>*		M*	
5.8	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството	P*	——>*		M*	
РАЗДЕЛ 6 — Използване на незадължително оборудване						
6	Използване на незадължително оборудване	P	——>			

▼**M16**

ЕДНОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ

▼**M18**

13. За може да упражняват правата, предоставени съгласно квалификацията за тип в съответствие с точка FCL.725, буква г), кандидатите за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип еднопилотен вертолет:

а) за еднопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при еднопилотна експлоатация;

б) за многопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация;

в) за еднопилотна и за многопилотна експлоатация — преминават проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация, както и следните маневри и процедури при еднопилотна експлоатация:

1) за вертолети с един двигател: 2.1 излитане и 2.6 и 2.6.1 снижение в режим на авторотация и кацане в режим на авторотация;

▼**M18**

2) за вертолети с няколко двигателя: 2.1 излитане и 2.4 и 2.4.1 откази на двигателя малко преди и малко след достигане на TDP;

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

г) с цел да се премахне ограничението до многопилотна експлоатация от квалификация за тип еднопилотен вертолет в съответствие с точка FCL.725, буква г), точка 2 — преминават проверка на професионалната подготовка, която включва маневрите и процедурите, посочени в буква в), точка 1 или 2, според случая.

▼**M8**

Г. **Специални изисквания за категорията на въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка**

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатите трябва да преминат раздели 1—5 и 6 (според случая) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не преминат повече от пет елемента, те са длъжни да повторят цялата проверка. Кандидати, които не са преминали по-малко от пет елемента, повтарят проверката на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатите са длъжни да повторят цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или на проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

2. Кандидатите трябва да покажат способност да:

а) управляват въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, в рамките на неговите ограничения;

б) изпълняват всички маневри гладко и точно;

в) оценяват правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

г) прилагат знания от областта на въздухоплаването;

д) поддържат непрекъснато контрол върху въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;

е) разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; както и

ж) поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа.

3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за условия на турбулентност и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство, задвижвано от силова установка.

▼**M8**

а) **IFR летателни ограничения**

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
Минимална височина на снижение	+ 50 фута/– 0 фута
Следване на зададения курс	
По радионавигационни средства	± 5°
Точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада
Курс	
Нормални операции	± 5°
Необичайни/аварийни операции	± 10°
Скорост	
В общия случай	± 10 възела
При симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/– 5 възела

б) VFR летателни ограничения:

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Курс	
Нормални операции	± 5°
Необичайни/аварийни операции	± 10°
Скорост	
В общия случай	± 10 възела
При симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/– 5 възела
Земно отклонение	
излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута
Кацане	± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаването на съответната квалификация за тип

5. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (——>).

▼**M8**

6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FTD = средство за летателно обучение

OTD = друго средство за обучение

PL = ВС, задвижвано от силова установка

▼**M16**

_____

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

▼**M8**

7. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

8. FSTD се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

а) квалификацията на FSTD, както е посочено в съответните изисквания в приложение VI (част ARA) и приложение VII (част ORA); както и

б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки								
1.1	Външен оглед на ВС, задвижвано от силова установка; елементи за оглед и цел на огледа				P			
1.2	Оглед на пилотската кабина	P	——>	——>	——>			
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка	P	——>	——>	——>		M	
1.4	Рулиране по указания от РВД или инструктор		P	——>	——>			
1.5	Предполетни процедури и проверки, вкл. проверка на тягата	P	——>	——>	——>		M	

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури								
2.1	Нормални профили на излитане по VFR: Операции на ПИК (STOL и VTOL), вкл. при страничен вятър Повдигнати вертолетни площадки Вертолетни площадки на нивото на земята		P	——>	——>		M	
2.2	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)		P	——>				
2.3.1	Прекратено излитане: — по време на операции на ПИК; — по време на операции на повдигната вертолетна площадка; както и — по време на операции на площадка на нивото на земята;		P	——>			M	
2.3.2	Излитане при симулиран отказ на двигателя след преминаване на точката на вземане на решение: по време на операции на ПИК; по време на операции на повдигната вертолетна площадка; както и по време на операции на площадка на нивото на земята;		P	——>			M	
2.4	Авторотационно снижение до земята в режим на използване на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	——>	——>			M FFS само	
2.4.1	Спираловидно снижение в режим на използване на самолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)		P	——>			M FFS само	
2.5	Нормални профили на кацане по VFR: операции на ПИК (STOL и VTOL) повдигнати вертолетни площадки вертолетни площадки на нивото на земята		P	——>	——>		M	

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.5.1	Кацане при симулиран отказ на двигателя след достигане на точката на вземане на решение: — по време на операции на ПИК; — по време на операции на повдигната вертолетна площадка; както и — по време на операции на площадка на нивото на земята;							
2.6	Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулиран отказ на двигателя преди точката на вземане на решение		P	——>			M	
РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:								
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1	Двигател	P	——>	——>				
3.2	Система за херметизация и система за кондициониране на въздуха (отопление, вентилация)	P	——>	——>				
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	——>	——>				
3.4	Горивна уредба	P	——>	——>				
3.5	Електрическа уредба	P	——>	——>				
3.6	Хидравлична уредба	P	——>	——>				
3.7	Система за управление и тримери	P	——>	——>				
3.8	Противообледенителна система, отопление на предното стъкло (ако е подходящо)	P	——>	——>				
3.9	Автопилот/директорна система	P	—>	—>				
3.10	Средства за предупреждение и за предотвратяване на срив и устройства за подобряване на устойчивостта	P	——>	——>				

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.11	Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	——>	——>				
3.12	Колесник	P	——>	——>				
3.13	APU	P	——>	——>				
3.14	Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	——>	——>				
3.15	Система на задкрилки	P	——>	——>				
РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури								
4	Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
4.1	Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в пилотската кабина и електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	——>	——>				
4.2	Поява на дим — откриване и отстраняване	P	——>	——>				
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск (това упражнение не се изпълнява на ВС), включително конверсия за пилотиране с един неработещ двигател от вертолет към самолет и обратно	P	——>	——>			FFS само	
4.4	Изхвърляне на гориво (симулирано, ако е приложимо)	P	——>	——>				
4.5	Срез на вятъра при излитане/кацане (това упражнение не се изпълнява на ВС)			P			FFS само	
4.6	Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	——>	——>			FFS само	

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
4.7	Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха) (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	——>	——>			FFS само	
4.8	Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	——>	——>				
4.9	Неизправност на трансмисията	P	——>	——>			FFS само	
4.10	Възстановяване от пълен срив (включен и изключен двигател) или при сработване на средствата за предупреждение за срив в конфигурация за издигане, полет и подход (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	——>	——>			FFS само	
4.11	Други аварийни процедури, както са описани в съответното РЛЕ	P	——>	——>				
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)								
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	——>*	——>*				
5.1.1	Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане след точката на вземане на решение	P*	——>*	——>*			M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	——>*	——>*			M*	
5.3	Процедури за изчакване	P*	——>*	——>*				
5.4	Точен подход до височина за вземане на решение, не по-ниска от 60 m (200 фута)	P*	——>*	——>*				
5.4.1	Ръчно, без директорна система	P*	——>*	——>*			M* (само проверка на уменията)	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	——>*	——>*				
5.4.3	С използване на автопилот	P*	——>*	——>*				

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.4.4	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM) и да продължи до опиране на самолета или до завършване на цялата процедура за минаване на втори кръг	P*	——>*	——>*			M*	
5.5	Неточен подход до MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	——>*	——>*				
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	——>*	——>*				
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Авторотация в IMC с възстановяване на тягата до земята на ПИК само в режим на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P*	——>*	——>*			M* само на FFS	
5.8	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	——>*	——>*			M*	

▼**M16**

———————

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

▼M8

Д. **Специални изисквания за категорията на дирижаблите**

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за дирижабли, кандидатите трябва да преминат раздели 1—5 и 6 (ако е приложимо) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не преминат повече от пет елемента, те са длъжни да повторят цялата проверка. Кандидати, които не са преминали по-малко от 3 елемента, преминават още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатите са длъжни да повторят цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или на проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

2. Кандидатите трябва да покажат способност да:

   а) управляват дирижабъла в рамките на неговите ограничения;

   б) изпълняват всички маневри гладко и точно;

   в) оценяват правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

   г) прилагат знания от областта на въздухоплаването;

   д) поддържат непрекъснато контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;

   е) разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; както и

   ж) поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа.

3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за условия на турбулентност и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания дирижабъл.

   а) **IFR летателни ограничения:**

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
Минимална височина на снижение	+ 50 фута/– 0 фута
Следване на зададения курс	
По радионавигационни средства	± 5°
Точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада
Курс	
Нормални операции	± 5°
Необичайни/аварийни операции	± 10°

   б) VFR летателни ограничения:

Височина	
В общия случай	± 100 фута
Курс	
Нормални операции	± 5°
Необичайни/аварийни операции	± 10°

▼**M8**

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаването на съответната квалификация за тип, според случая.

5. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (——>).

6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FTD = средство за летателно обучение

OTD = друго средство за обучение

As = дирижабъл

▼**M16**

_____

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

▼**M8**

7. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

8. FSTD се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:

а) квалификацията на FSTD, както е посочено в съответните изисквания в приложение VI (част ARA) и приложение VII (част ORA); както и

б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS дирижабъл	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки								
1.1	Предполетен оглед				P			
1.2	Оглед на пилотската кабина	P	——>	——>	——>			
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка		P	——>	——>		M	

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS дирижабъл	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
1.4	Процедура на отвързване и наземни маневри			P	——>		M	
1.5	Предполетни процедури и проверки	P	——>	——>	——>		M	
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури								
2.1	Нормален профил на излитане по VFR			P	——>		M	
2.2	Излитане при симулиран отказ на двигателя			P	——>		M	
2.3	Излитане с тежест > 0 (тежко излитане)			P	——>			
2.4	Излитане с тежест < 0 (леко излитане)			P	——>			
2.5	Процедура на нормален набор на височина			P	——>			
2.6	Издигане до барометрична височина			P	——>			
2.7	Разпознаване на барометрична височина			P	——>			
2.8	Полет на барометрична височина или на височина, близка до нея			P	——>		M	
2.9	Нормално снижение и подход			P	——>			
2.10	Нормален профил на кацане по VFR			P	——>		M	
2.11	Кацане с тежест > 0 (тежко кацане)			P	——>		M	
2.12	Кацане с тежест < 0 (леко кацане)			P	——>		M	
	Умишлено оставено празно							
РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури								
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS дирижабъл	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.1	Двигател	P	——>	——>	——>			
3.2	Система на херметизация на обшивката	P	——>	——>	——>			
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	——>	——>	——>			
3.4	Горивна уредба	P	——>	——>	——>			
3.5	Електрическа уредба	P	——>	——>	——>			
3.6	Хидравлична система	P	——>	——>	——>			
3.7	Система за управление и тримери	P	——>	——>	——>			
3.8	Балонет	P	——>	——>	——>			
3.9	Автопилот/Директорна система	P	—>	—>	——>			
3.10	Устройства за подобряване на устойчивостта	P	——>	——>	——>			
3.11	Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	——>	——>	——>			
3.12	Колесник	P	——->	——->	——>			
3.13	APU	P	——>	——>	——>			
3.14	Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	——>	——>	——>			
	Умишлено оставено празно							
РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури								
4	Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум три елемента от този раздел.

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS дирижабъл	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
4.1	Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в пилотската кабина и електрическата уредба, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	——>	——>	——>			
4.2	Поява на дим — откриване и отстраняване	P	——>	——>	——>			
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск: на определени етапи от полета, включително многократни откази на двигател	P	——>	——>	——>			
4.4	Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	——>	——>	——>			
4.5	Неизправност на трансмисията/ скоростната кутия	P	——>	——>	——>		само на FFS	
4.6	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	——>	——>	——>			
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)								
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	——>*	——>*	——>*			
5.1.1	Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3	Процедури за изчакване	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4	Точен подход до височина за вземане на решение, не по-ниска от 60 m (200 фута)	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1	Ръчно, без директорна система	P*	——>*	——>*	——>*		M* (само проверка на уменията)	

▼**M8**

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS дирижабъл	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3	С използване на автопилот	P*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5	Неточен подход до MDA/H	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/H или MDA/MDH	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	——>*	——>*	——>*			
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/H или MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

▼**M16**

———————

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

▼M14

Допълнение 10

Потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип и потвърждаване на валидността и подновяване на IR, когато това е съчетано с потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип — практическо оценяване по ЕВТ

А — Общи положения

1. Потвърждаването на валидността и подновяването на квалификации за тип, както и потвърждаването на валидността и подновяването на IR, когато това е съчетано с потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип в съответствие с настоящото допълнение, се извършват само при оператори на ЕВТ, които отговарят на всички посочени по-долу условия:

   а) създали са програма за ЕВТ, която съответства на приложимата квалификация за тип или IR в съответствие с точка ORO.FC.231 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012;

   б) имат поне 3 години опит в изпълнението на смесена програма за ЕВТ;

   в) организацията е назначила управител на ЕВТ за всяка квалификация за тип в рамките на програмата за ЕВТ. Управителите на ЕВТ отговарят на всички посочени по-долу условия:

      i) притежават права на проверяващ за съответната квалификация за тип;

      ii) имат богат опит в обучението като инструктор за съответната квалификация за тип;

      iii) те са или лицето, определено в съответствие с точка ORO.AOC.135, буква а), подточка 2 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, или негов заместник.

2. Управителят на ЕВТ, отговарящ за съответната квалификация за тип, гарантира, че кандидатът отговаря на всички изисквания за квалификация, обучение и опит от настоящото приложение за потвърждаване на валидността или подновяване на съответната квалификация.

3. Кандидатите, които желаят да потвърдят валидността или да подновят квалификация в съответствие с настоящото допълнение, трябва да отговарят на всички посочени по-долу условия:

   а) те трябва да бъдат записани в програмата на оператора за ЕВТ;

   б) в случай на потвърждаване на валидността на квалификация, те завършват програмата на оператора за ЕВТ в рамките на срока на валидност на съответната квалификация;

   в) в случай на подновяване на квалификация те трябва да спазват процедурите, разработени от оператора на ЕВТ в съответствие с точка ORO.FC.231, буква а), подточка 5 от приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012.

4. Потвърждаването на валидността или подновяването на квалификация в съответствие с настоящото допълнение включва всички изброени по-долу елементи:

   а) непрекъснато практическо оценяване по ЕВТ в рамките на програма за ЕВТ;

   б) демонстриране на приемливо ниво на ефективност във всички компетентности;

   в) административното действие за потвърждаване на валидността или за подновяване на свидетелството за летателна правоспособност, за което управителят на ЕВТ, отговарящ за съответната квалификация за тип, извършва всяко от следните действия:

      1) гарантира, че изискванията на точка FCL.1030 са спазени;

      2) когато действа в съответствие с точка FCL.1030, буква б), подточка 2, заверява свидетелството за летателна правоспособност на кандидата с новата дата на изтичане на валидността на квалификацията. Тази заверка може да бъде попълнена от друго лице от името на управителя на ЕВТ, ако това лице е оправомощено от управителя на ЕВТ да направи това в съответствие с процедурите, установени в програмата за ЕВТ.

Б — ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРАКТИЧЕСКОТО ОЦЕНЯВАНЕ ПО ЕВТ

Практическото оценяване по ЕВТ се извършва в съответствие с програмата на оператора за ЕВТ.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

УСЛОВИЯ ЗА ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ НАЦИОНАЛНИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ И КВАЛИФИКАЦИИ ЗА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

А. САМОЛЕТИ

1. **за летателна правоспособност**

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

а) за ATPL(A) и CPL(A) — да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип/клас и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;

▼M3

б) да демонстрира познания по съответните части от изискванията за експлоатация и Част FCL;

▼B

в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

▼M4

г) да отговаря на изискванията, посочени в следната таблица:

Притежавано национално свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети	Няма	ATPL(A)	Не е приложимо	а)
ATPL(A)	> 1 500 часа на многопилотни самолети	Няма	като в ред в), колона 4	като в ред в), колона 5	б)
ATPL(A)	> 500 часа на многопилотни самолети	Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика съгласно изискванията на FCL.515	ATPL(A), с квалификационен клас за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част-FCL	в)
CPL/IR(A) и положен теоретичен изпит за ATPL на ИКАО в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, буква б) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, буква в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Не е приложимо	г)

▼**M4**

Притежавано национално свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 часа на многопилотни самолети или при многопилотна експлоатация на еднопилотни самолети категория CS-23 (за къси разстояния) или еквивалентни, в съответствие със съответните изисквания на Част-CAT и Част-ORO за търговския въздушен транспорт	i) Успешно полагане на изпит за познания за ATPL(A) в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, буква в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Не е приложимо	д)
CPL/IR(A)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Няма	CPL/IR(A) с квалификационен клас за тип или клас, ограничение за еднопилотни самолети	Получаване на квалификационен клас за многопилотен тип в съответствие с Част-FCL	е)
CPL/IR(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Демонстриране на познания по планиране на полетите и летателна характеристика за ниво CPL/IR	като колона 4, ред е)	като колона 5, ред е)	ж)
CPL(A)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Квалификационен клас за нощни полети, ако е приложимо	CPL(A) с квалификационен клас за тип или клас, ограничение за еднопилотни самолети		з)
CPL(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	i) Квалификационен клас за нощни полети, ако е приложимо; ii) Демонстриране на познания по летателна характеристика и планиране на полетите съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред з)		и)
PPL/IR(A)	≥ 75 часа в съответствие с IFR		PPL/IR(A) (IR е ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателна характеристика и планиране на полетите съгласно изискванията на FCL.615, буква б)	й)

▼M4

Притежавано национално свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 часа на самолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL(A)		к)

(*) Притежателите на CPL, които имат квалификационен клас за тип многопилотен самолет, не е необходимо да са положили успешно теоретичен изпит за ATPL(A), докато продължават да летят на същия тип самолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(A) за свидетелство за правоспособност по Част-FCL. Ако искат квалификационен клас за друг тип многопилотен самолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона 3, ред д), подточка i) от таблицата по-горе.

▼B

2. **Сертификат за инструктор**

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобрfазува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат	Неприложимо	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)

3. **Сертификат за SFI**

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 часа като пилот на многопилотен самолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL за самолети, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC.	SFI(A)
SFI(A)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(A)

Преобразуването е валидно за период от максимум 3 години. Потвърждаването на валидността е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

▼B

4. **Сертификат за STI**

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 часа като пилот на еднопилотни самолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)
STI(A)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

Б. ВЕРТОЛЕТИ

1. **Свидетелства за летателна правоспособност**

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

а) да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;

▼M3

б) да демонстрира познания по съответните части от изискванията за експлоатация и Част FCL;

▼B

в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

▼M3

г) да отговаря на изискванията, посочени в следната таблица:

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR	Не се прилага	а)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H)		б)

▼**M3**

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част FCL	в)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част FCL	г)
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.515 и FCL.615, б)	като колона 4, ред в)	като колона 5, ред в)	д)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	като колона 3, ред д)	като колона 4, ред г)	като колона 5, ред г)	е)
CPL/IR(H) и преминат теоретичен изпит за ATPL(H) на ИКАО в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, буква б); ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.H, б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H), при условие че се приема, че теоретичният изпит за ATPL(H) на ИКАО е на ниво за ATPL съгласно изискванията на Част FCL	Не се прилага	ж)
CPL/IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	i) Успешно полагане на теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част FCL в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.H, буква б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част FCL	Не се прилага	з)
CPL/IR(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Няма	CPL/IR(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част FCL	и)

▼**M3**

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия *(където са приложими)*	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, б)	като колона 4, ред и)		й)
CPL(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети	CPL(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети		к)
CPL(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети — демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к)		л)
CPL(H) без квалификация за нощни полети	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети		като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част FCL и квалификация за нощни полети	м)
CPL(H) без квалификация за нощни полети	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR		н)
PPL/IR(H)	≥ 75 часа в съответствие с IFR		PPL/IR(H) (IR ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.615, б)	о)
PPL(H)	≥ 75 часа на вертолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL(H)		п)

(*) Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни вертолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATPL(H), докато продължават да летят на същия тип вертолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(H) за свидетелство за правоспособност по Част FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен вертолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона 3, ред з), точка i) от таблицата.

▼B

2. **Сертификат за инструктор**

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

3. **Сертификат за SFI**

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 часа като пилот на многопилотен вертолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)
SFI(H)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

4. **Сертификат за STI**

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 часа като пилот на еднопилотни вертолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

▼B

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

▼M13

_____

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

[ЧАСТ-MED]

▼M9

ПОДЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ 1

Общи разпоредби

MED.A.001 Компетентен орган

За целите на настоящото приложение (част MED) компетентен орган е:

а) за авиомедицинските центрове (AeMC):

(1) органът, определен от държавата членка, в която е основното място на дейност на авиомедицинския център;

(2) Агенцията, ако авиомедицинският център се намира в трета държава;

б) за авиомедицинските експерти (AME):

(1) органът, определен от държавата членка, в която е основното място на дейност на авиомедицинския експерт;

(2) ако основното място на дейност на авиомедицинския експерт е на територията на трета държава — органът, определен от държавата членка, пред който експертът кандидатства за издаване на експертното свидетелство;

в) за общопрактикуващите лекари (GMP) — органът, определен от държавата членка, пред който общопрактикуващият лекар обявява своята дейност;

г) за специалистите по трудова медицина (OHMP), които оценяват медицинската годност на членовете на кабинния екипаж — органът, определен от държавата членка, пред който специалистът обявява своята дейност.

MED.A.005 Приложно поле

В настоящото приложение (част MED) се определят изискванията за:

а) издаването, валидността, потвърждаването на валидността и подновяването на свидетелството за медицинска годност, изисквано за упражняване на правата по свидетелство за летателна правоспособност за пилот или на правата на обучаем пилот;

б) медицинската годност на кабинния екипаж;

в) сертифицирането на авиомедицинските експерти;

г) квалификацията на общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина.

MED.A.010 Определения

За целите на настоящото приложение (част MED) се прилагат следните определения:

— „ограничение“ означава условие, записано в свидетелството за медицинска годност или в медицинското заключение за член на кабинния екипаж, което трябва да се спазва при упражняване на правата по свидетелството за правоспособност или атестацията на член на кабинния екипаж;

— „авиомедицински преглед“ означава оглед, палпиране, почукване, прослушване или други начини за обследване с цел определяне на медицинската годност за упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност или за изпълнение на задълженията на член на кабинния екипаж, свързани с безопасността;

▼M9

— „авиомедицинска оценка“ означава заключението относно медицинската годност на даден заявител, направено въз основа на оценка на заявителя съгласно изискванията на настоящото приложение (част MED), както и на допълнителни прегледи и медицински изследвания при наличие на съответни клинични показания;

— „сериозно“ означава степен на медицинско състояние, чието влияние няма да позволи безопасно упражняване на правата по свидетелство за летателна правоспособност или на задълженията на член на кабинния екипаж, свързани с безопасността;

— „заявител“ означава лице, което подава заявление за издаване на свидетелство за медицинска годност или което притежава такова, на което се прави авиомедицинска оценка с цел определяне на медицинската годност за упражняване на правата по свидетелство за летателна правоспособност или за изпълнение на задълженията на член на кабинния екипаж, свързани с безопасността;

— „медицинска история“ означава описание или досие на минали заболявания, наранявания, лечения или други медицински факти, в т. ч. оценка(и) „негоден“ или ограничение, вписано в свидетелството за медицинска годност, които са относими или могат да бъдат относими към настоящото здравословно състояние на заявителя и неговата авиомедицинска годност;

— „лицензиращ орган“ означава компетентният орган на държавата членка, който е издал свидетелството за летателна правоспособност или пред който лицето подава заявление за издаване на свидетелство за летателна правоспособност, или — ако лицето все още не е подало заявление за издаване на свидетелство за летателна правоспособност — компетентният орган по смисъла на FCL.001 от приложение I (част FCL);

— „безопасно цветово възприятие“ означава способността на заявител да различава без затруднения цветовете, използвани в оборудването за въздушна навигация, и да разпознава правилно цветните светлини, използвани във въздухоплаването;

— „обследване“ означава оценка на предполагаемо патологично състояние на заявител посредством прегледи и изследвания, която се извършва с цел да се установи наличието или липсата на медицинско състояние;

— „акредитирано медицинско заключение“ означава заключение, направено от един или повече медицински експерти, приети като такива от лицензиращия орган, въз основа на обективни и недискриминационни критерии, за целите на конкретния случай, след съгласуване с експерти по летателна експлоатация или с други експерти според нуждите, за което може да е необходима оценка на оперативните рискове;

— „злоупотреба с вещества“ означава употребата на едно или повече психоактивни вещества от екипажи на въздухоплавателни средства, която води до едното или и двете от следните въздействия:

  а) представлява пряка опасност за употребилия веществата или застрашава живота, здравето и благополучието на други хора;

  б) причинява или задълбочава проблеми или разстройства от професионален, социален, психически или физически характер;

— „психоактивни вещества“ означава алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, като се изключват кофеинът и тютюнът;

— „рефрактивна грешка“ означава отклонение от еметропията, измерено по стандартни методи в диоптри в най-аметропния меридиан.

MED.A.015 Лекарска тайна

Всички лица, които участват в авиомедицински прегледи, оценки и сертифициране, гарантират спазването на лекарската тайна по всяко време.

MED.A.020 Намаляване на медицинската годност

а) Притежателите на свидетелства за летателна правоспособност не могат да упражняват правата по своите свидетелства за летателна правоспособност и съответните квалификации или свидетелства, а обучаемите пилоти не могат да пилотират самостоятелно във всички случаи, когато:

▼M9

(1) са установили каквото и да е намаляване на своята медицинска годност, което може да направи невъзможно безопасното упражняване на тези права;

(2) приемат или употребяват отпускан с рецепта или свободно продаван медикамент, който може да попречи на безопасното упражняване на правата по приложимото свидетелство за летателна правоспособност;

(3) са подложени на медицинско, хирургично или друго лечение, което може да попречи на безопасното упражняване на правата по приложимото свидетелство за летателна правоспособност.

б) Освен това притежателите на свидетелство за медицинска годност трябва незабавно да потърсят авиомедицинска консултация с авиомедицински център, авиомедицински експерт или общопрактикуващ лекар, според случая, преди да упражнят правата по своето свидетелство за летателна правоспособност, когато те:

(1) са били подложени на хирургична операция или инвазивна процедура;

(2) са започнали редовно да употребяват някакъв медикамент;

(3) са претърпели сериозно увреждане, водещо до неспособност да изпълняват функциите си като членове на летателния екипаж;

(4) са прекарали сериозно заболяване, водещо до неспособност да изпълняват функциите си като членове на летателния екипаж;

(5) са бременни;

(6) са постъпили в болница или медицинска клиника;

(7) за първи път им се налага да ползват лещи за корекция на зрението.

в) В случаите, посочени в буква б):

(1) притежателите на свидетелства за медицинска годност Клас 1 и Клас 2 се обръщат за авиомедицинска консултация към авиомедицински център или авиомедицински експерт. В този случай авиомедицинският център или авиомедицинският експерт оценява тяхната медицинска годност и решава дали те са годни да започнат отново да упражняват правата си;

(2) притежателите на свидетелства за медицинска годност за управление на леки въздухоплавателни средства се обръщат за авиомедицинска консултация към авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, който е подписал свидетелството за медицинска годност. В този случай авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява тяхната медицинска годност и решава дали те са годни да започнат отново да упражняват правата си.

г) Членовете на кабинния екипаж не могат да изпълняват задълженията си на въздухоплавателното средство и, когато е приложимо, не могат да упражняват правата по своята атестация като членове на кабинния екипаж, когато установят настъпило намаляване на медицинската си годност, поради което медицинското им състояние може да не им позволява да изпълняват своите задължения и отговорности, свързани с безопасността.

д) Наред с горното, ако настъпи някое от медицинските състояния, посочени в буква б), параграфи 1—5, членовете на кабинния екипаж са длъжни своевременно да се обърнат за консултация към авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина, според случая. В този случай авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина оценява медицинската годност на членовете на кабинния екипаж и решава дали те са годни да започнат отново да изпълняват задълженията си, свързани с безопасността.

▼M9

MED.A.025 Задължения на авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина

а) Когато извършват авиомедицински прегледи и оценки по силата на настоящото приложение (част MED) авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:

(1) правят необходимото, за да може да се води комуникация със заявителя без езикови бариери;

(2) уведомяват заявителя за последствията от предоставяне на непълна, неточна или невярна информация за неговата медицинска история;

(3) уведомяват лицензиращия орган или — за притежателите на атестация за член на кабинния екипаж — компетентния орган, ако заявителят е предоставил непълна, неточна или невярна информация за своята медицинска история;

(4) уведомяват лицензиращия орган, ако заявителят оттегли заявлението за свидетелство за медицинска годност на някой етап от процеса.

б) След приключването на авиомедицинските прегледи и оценки авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:

(1) уведомяват заявителя дали е оценен като годен, негоден или е насочен към медицинския оценител на лицензиращия орган, авиомедицинския център или авиомедицинския експерт, според случая;

(2) уведомяват заявителя за евентуално ограничение, наложено върху летателното обучение или упражняването на правата по свидетелството за летателна правоспособност или по атестацията за член на кабинния екипаж, според случая;

(3) ако заявителят е получил оценка „негоден“, го информират за правото му решението да бъде преразгледано в съответствие с процедурите, приети от компетентния орган;

(4) когато става въпрос за заявители за издаване на свидетелство за медицинска годност — предоставят незабавно на медицинския оценител на лицензиращия орган подписан или удостоверен с електронен подпис доклад, който съдържа подробните резултати от авиомедицинския преглед и оценките, съгласно изискванията за съответния клас на свидетелството за медицинска годност, както и копие от заявлението, формуляра за прегледа и свидетелството за медицинска годност;

(5) информират заявителя за отговорността му в случай на намаляване на медицинската годност, както е посочено в точка MED.A.020.

в) Ако е необходима консултация с медицинския оценител на лицензиращия орган съгласно настоящото приложение (част MED), авиомедицинските центрове и авиомедицинските експерти следват процедурата, установена от компетентния орган.

г) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина съхраняват отчети с подробна информация за авиомедицинските прегледи и оценки, извършени в съответствие с настоящото приложение (част MED), и техните резултати минимум 10 години или за по-дълъг срок, ако такъв е определен в националното законодателство.

д) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина предоставят по искане на медицинския оценител на компетентния орган всички авиомедицински документи и доклади, както и всяка друга съответна информация, когато това се изисква за:

(1) медицинско освидетелстване;

(2) функциите по надзор.

▼M9

е) Авиомедицинските центрове и авиомедицинските експерти вписват или актуализират данните, включени в европейското хранилище за авиомедицински данни, съгласно буква г) от точка ARA.MED.160.

РАЗДЕЛ 2

Изисквания за свидетелствата за медицинска годност

MED.A.030 Свидетелства за медицинска годност

а) Обучаем пилот не може да пилотира самостоятелно, освен ако притежава свидетелство за медицинска годност, изисквано за съответното свидетелство за летателна правоспособност.

б) Заявителите за издаване на свидетелство за летателна правоспособност в съответствие с приложение I (част FCL) трябва да притежават свидетелство за медицинска годност, издадено в съответствие с настоящото приложение (част MED), което съответства на правата по свидетелството за летателна правоспособност, за което е подадено заявление.

▼M12

в) При упражняване на правата по:

1) свидетелство за летателна правоспособност за леки ВС (LAPL), свидетелство за летателна правоспособност за аеростат (BPL), издадено в съответствие с приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията, или свидетелство за летателна правоспособност за планер (SPL), издадено в съответствие с приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията — пилотът трябва да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност за LAPL;

2) свидетелство за летателна правоспособност на любител пилот (PPL) — пилотът трябва да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2;

3) BPL за целите на:

i) търговски превоз на пътници с аеростат — пилотът трябва да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2;

ii) търговски операции, различни от търговски превоз на пътници с аеростат, с повече от 4 души на борда на ВС — пилотът трябва да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2;

4) SPL за целите на търговски операции с планер, различни от посочените в член 3, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията — пилотът трябва да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2;

5) свидетелство за летателна правоспособност на професионален пилот (CPL), свидетелство за летателна правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL) или свидетелство за летателна правоспособност на транспортен пилот (ATPL) — пилотът трябва да притежава валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1.

▼M9

г) Ако към PPL или LAPL е добавена квалификация за нощни полети, притежателят на свидетелството за летателна правоспособност трябва да има безопасно цветово възприятие.

▼M12

д) Ако към PPL е добавена квалификация за полети по прибори или основна квалификация за полети по прибори, притежателят на свидетелството за летателна правоспособност се подлага на аудиометрични изследвания с чисти тонове в съответствие с изискваните за притежателите на валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1 периодичност и стандарти.

▼M9

е) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност трябва по всяко време да притежават не повече от едно свидетелство за медицинска годност, издадено в съответствие с настоящото приложение (част MED).

MED.A.035 Заявление за свидетелство за медицинска годност

а) Заявления за свидетелство за медицинска годност се подават съгласно образеца и начина, установени от компетентния орган.

▼M9

б) Заявителите за свидетелство за медицинска годност предоставят на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, според случая:

(1) документи, удостоверяващи самоличността им;

(2) подписана декларация:

i) относно медицинските факти, свързани с медицинската им история;

ii) относно това дали преди са заявявали свидетелство за медицинска годност или са се подлагали на авиомедицински преглед за издаване на такова свидетелство и, при утвърдителен отговор, от кого е извършен прегледът и какви са резултатите от него;

iii) относно това дали са били оценявани като негодни или е било спирано действието на тяхно свидетелство за медицинска годност, или такова свидетелство е било отнето.

в) Когато подават заявление за потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелството за медицинска годност, заявителите представят последното свидетелство за медицинска годност на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, според случая, преди извършването на съответните авиомедицински прегледи.

MED.A.040 Издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност

а) Свидетелство за медицинска годност се издава, потвърждава или подновява само след приключването на изискваните авиомедицински прегледи и оценки, според случая, и след оценяването на заявителя като годен.

б) *Първоначално издаване*

(1) Свидетелства за медицинска годност Клас 1 се издават от авиомедицински центрове.

(2) Свидетелства за медицинска годност Клас 2 се издават от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.

(3) Свидетелства за медицинска годност за LAPL се издават от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти. Те могат да бъдат издавани и от общопрактикуващи лекари, ако това е предвидено в националното законодателство на държавата членка на лицензиращия орган, пред който е подадено заявлението за свидетелство за медицинска годност.

в) *Потвърждаване на валидността и подновяване*

(1) Валидността на свидетелства за медицинска годност Клас 1 и Клас 2 се потвърждава или подновява от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.

(2) Валидността на свидетелства за медицинска годност за LAPL се потвърждава или подновява от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти. Тя може да бъде потвърдена или подновена и от общопрактикуващи лекари, ако това е предвидено в националното законодателство на държавата членка на лицензиращия орган, пред който е подадено заявлението за свидетелство за медицинска годност.

г) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти или общопрактикуващите лекари издават, потвърждават или подновяват свидетелствата за медицинска годност само ако са изпълнени следните две условия:

(1) заявителят е предоставил пълна медицинска история и, при поискване от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, резултати от медицински прегледи и изследвания, извършени от лекаря на заявителя или други медицински специалисти;

▼M9

(2) авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар е извършил авиомедицинската оценка въз основа на медицинските прегледи и изследвания, изисквани за съответното свидетелство за медицинска годност, за да удостовери, че заявителят отговаря на всички приложими изисквания по настоящото приложение (част MED).

д) В случай на насочване, авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или медицинският оценител на лицензиращия орган може да поиска от заявителя да се подложи на допълнителни медицински прегледи и обследване при наличие на съответни клинични или епидемиологични показания преди издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на свидетелството за медицинска годност.

е) Медицинският оценител на лицензиращия орган може да издава или преиздава свидетелства за медицинска годност.

MED.A.045 Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност

а) *Валидност*

(1) Свидетелствата за медицинска годност Клас 1 са валидни за срок от 12 месеца.

(2) Чрез дерогация от параграф 1, срокът на валидност на свидетелствата за медицинска годност Клас 1 е 6 месеца за притежатели на свидетелство за летателна правоспособност, които:

i) извършват летателна експлоатация на еднопилотни въздухоплавателни средства за търговски превоз на пътници и са навършили 40-годишна възраст;

ii) са навършили 60-годишна възраст.

(3) Свидетелствата за медицинска годност Клас 2 са валидни за срок от:

i) 60 месеца до навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност. Свидетелство за медицинска годност, издадено преди навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, губи валидност, когато притежателят на свидетелството за летателна правоспособност навърши 42-годишна възраст;

ii) 24 месеца за притежатели на свидетелства за летателна правоспособност, чиято възраст е между 40 и 50 години. Свидетелство за медицинска годност, издадено преди навършване на 50-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, губи валидност, когато притежателят на свидетелството за летателна правоспособност навърши 51-годишна възраст;

iii) 12 месеца за притежатели на свидетелства за летателна правоспособност, чиято възраст е над 50 години.

(4) Свидетелствата за медицинска годност за LAPL са валидни за срок от:

i) 60 месеца до навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност. Свидетелство за медицинска годност, издадено преди навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, губи валидност, когато притежателят на свидетелството за летателна правоспособност навърши 42-годишна възраст;

ii) 24 месеца за притежатели на свидетелства за летателна правоспособност, чиято възраст е над 40 години.

(5) Срокът на валидност на свидетелствата за медицинска годност, в т. ч. на съответния преглед или специално обследване, се изчислява от датата на извършване на авиомедицинския преглед в случай на първоначално издаване и подновяване, и от датата на изтичане на валидността на предходното свидетелство за медицинска годност в случай на потвърждаване на валидността.

б) *Потвърждаване на валидността*

Авиомедицинските прегледи и оценките, според случая, изисквани за потвърждаване на валидността на свидетелство за медицинска годност, могат да бъдат извършени до 45 дни преди датата на изтичане на валидността на свидетелството за медицинска годност.

▼M9

в) *Подновяване*

(1) Ако притежател на свидетелство за медицинска годност не изпълни изискването по буква б), се изисква извършване на преглед и оценка, според случая, с цел подновяване.

(2) За свидетелства за медицинска годност Клас 1 и Клас 2:

i) ако валидността на свидетелството за медицинска годност е изтекла преди по-малко от 2 години, се извършва рутинен авиомедицински преглед за потвърждаване на валидността;

ii) ако валидността на свидетелството за медицинска годност е изтекла преди повече от 2 години, но преди по-малко от 5 години, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт извършва преглед за подновяване след оценка на авиомедицинското досие на заявителя;

iii) ако валидността на свидетелството за медицинска годност е изтекла преди повече от 5 години, се прилагат изискванията за авиомедицински прегледи за първоначално издаване, а оценката се извършва въз основа на изискванията за потвърждаване на валидността.

(3) По отношение на свидетелствата за медицинска годност за LAPL, авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява медицинската история на заявителя и извършва авиомедицински преглед и оценка, според случая, в съответствие с точки MED.B.005 и MED.B.095.

MED.A.046 Спиране на действието или отнемане на свидетелства за медицинска годност

а) Лицензиращият орган може да спре действието на свидетелствата за медицинска годност или да ги отнеме.

б) След спиране на действието на свидетелството за медицинска годност притежателят го връща на лицензиращия орган по искане от органа.

в) След отнемане на свидетелството за медицинска годност притежателят незабавно го връща на лицензиращия орган.

MED.A.050 Насочване

а) Когато заявител на свидетелство за медицинска годност Клас 1 или Клас 2 е насочен към медицинския оценител на лицензиращия орган в съответствие с точка MED.B.001, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт предава съответната медицинска документация на лицензиращия орган.

б) Когато заявител на свидетелство за медицинска годност за LAPL е насочен към авиомедицински експерт или авиомедицински център в съответствие с точка MED.B.001, общопрактикуващият лекар предава съответната медицинска документация на авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

ПОДЧАСТ Б

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА МЕДИЦИНСКА ГОДНОСТ НА ПИЛОТИ

РАЗДЕЛ 1

Общи разпоредби

MED.B.001 Ограничения в свидетелствата за медицинска годност

а) *Ограничения в свидетелства за медицинска годност Клас 1 и Клас 2*

(1) Когато заявителят не отговаря напълно на изискванията за съответния клас свидетелство за медицинска годност, но се счита за малко вероятно това да застраши безопасното упражняване на правата по приложимото свидетелство за летателна правоспособност, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт:

▼M9

i) по отношение на заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 — отнася случая за решение относно медицинската годност на заявителя до медицинския оценител на лицензиращия орган, както е определено в настоящата подчаст;

ii) когато в настоящата подчаст не е предвидено отнасяне на случая за решение до медицинския оценител на лицензиращия орган — извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в свидетелството за медицинска годност, и издава свидетелство за медицинска годност с необходимото ограничение (ограничения);

iii) по отношение на заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2 — след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган, както е посочено в настоящата подчаст, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в свидетелството за медицинска годност, и издава свидетелство за медицинска годност с необходимото ограничение (ограничения).

(2) Авиомедицинският център или авиомедицинският експерт може да потвърди валидността или да поднови свидетелство за медицинска годност с наложено(и) ограничение(я), като го (ги) запази, без да насочва заявителя към медицинския оценител на лицензиращия орган и без да се консултира с последния.

б) *Ограничения в свидетелствата за медицинска годност за LAPL*

(1) Когато общопрактикуващ лекар заключи въз основа на подходящ анализ на медицинската история на заявителя за свидетелство за медицинска годност за LAPL, че последният не отговаря напълно на изискванията за медицинска годност, той насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт, освен ако се налага(т) ограничение(я), свързано(и) само с използване на лещи за корекция на зрението или със срока на валидност на свидетелството за медицинска годност.

(2) При насочване на заявител за свидетелство за медицинска годност за LAPL в съответствие с параграф 1, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт изпълнява изискванията на точки MED.B.005 и MED.B.095, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в свидетелството за медицинска годност, и издава свидетелство за медицинска годност с необходимото(ите) ограничение (ограничения). Във всички случаи авиомедицинският център или авиомедицинският експерт взема предвид необходимостта за налагане на заявителя на ограничение за превоз на пътници (Operational Passenger Limitation, OPL).

(3) Общопрактикуващият лекар може да потвърди валидността или да поднови свидетелство за медицинска годност за LAPL, като запази наложеното ограничение, без да насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт.

в) Когато се преценява дали е необходимо да се наложи ограничение, следва да се обърне особено внимание на:

(1) това дали в акредитираното медицинско заключение е посочено, че при определени обстоятелства неизпълнението от страна на заявителя на дадено изискване, изразено с число или по друг начин, е с такъв характер, че не е вероятно упражняването на правата по свидетелството за летателна правоспособност, за което кандидатства заявителят, да създаде риск за безопасността на полетите;

(2) способностите, уменията и опита на заявителя, които са от значение за съответния тип летателна експлоатация.

▼**M9**

г) *Кодове на оперативните ограничения*

(1) Ограничение за работа в многопилотен екипаж (OML — само за Клас 1)

i) Когато притежател на CPL, ATPL или MPL не отговаря напълно на изискванията за свидетелство за медицинска годност Клас 1 и случаят му е отнесен до медицинския оценител на лицензиращия орган, този медицински оценител извършва оценка дали свидетелството за медицинска годност може да бъде издадено с OML „валидно само като или с квалифициран втори пилот“.

ii) Притежател на свидетелство за медицинска годност с ограничение OML може да управлява въздухоплавателно средство само като член на многопилотен екипаж, когато другият пилот има пълна квалификация за управление на съответния клас и тип въздухоплавателно средство, не му е наложено ограничение OML и не е навършил 60-годишна възраст.

iii) OML за свидетелства за медицинска годност Клас 1 се налага първоначално и се отменя само от медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Ограничение за работа с дублиращ пилот (OSL — Клас 2 и права по LAPL)

i) Притежателят на свидетелство за медицинска годност с OSL може да управлява въздухоплавателно средство, само ако на борда присъства друг пилот, който е напълно квалифициран да действа като командир на съответния клас и тип въздухоплавателно средство, въздухоплавателното средство е оборудвано с двойни прибори за управление и другият пилот заема място на приборите за управление.

ii) OSL за свидетелства за медицинска годност Клас 2 може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган или от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

iii) OSL за свидетелства за медицинска годност за LAPL може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган, от авиомедицински център или от авиомедицински експерт.

(3) Ограничение за работа с пътници (OPL — за Клас 2 и права по LAPL)

i) Притежател на свидетелство за медицинска годност с OPL може да управлява само въздухоплавателно средство без пътници на борда.

ii) OPL за свидетелства за медицинска годност Клас 2 може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган, от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

iii) OPL за свидетелства за медицинска годност за LAPL може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган, от авиомедицински център или от авиомедицински експерт.

▼M9

(4) Оперативно ограничение за пилотите (ORL — Клас 2 и права по LAPL)

i) Притежателят на свидетелство за медицинска годност с ORL може да управлява въздухоплавателно средство само ако е изпълнено едно от следните две условия:

А) на борда на въздухоплавателното средство присъства друг пилот, който е напълно квалифициран да действа като командир на съответния клас и тип въздухоплавателно средство, въздухоплавателното средство е оборудвано с двойни прибори за управление и другият пилот заема място на приборите за управление;

Б) на борда на въздухоплавателното средство няма пътници.

ii) ORL за свидетелства за медицинска годност Клас 2 може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган, от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

iii) ORL за свидетелства за медицинска годност за LAPL може да се налага и отменя от медицинския оценител на лицензиращия орган, от авиомедицински център или от авиомедицински експерт.

(5) Специални ограничения, както е посочено (SSL)

SSL в свидетелството за медицинска годност е придружено от описание на ограничението.

д) С оглед гарантиране на безопасността на полетите, медицинският оценител на лицензиращия орган, авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар, според случая, може да налага и други ограничения на притежателя на свидетелство за медицинска годност.

е) Всички ограничения, наложени на притежател на свидетелство за медицинска годност, се вписват в свидетелството.

MED.B.005 Общи медицински изисквания

Заявителите на свидетелства за медицинска годност се оценяват съгласно подробните медицински изисквания, определени в раздели 2 и 3.

Освен това, те получават оценка „негоден“ в случаите, когато е налице някое от следните медицински състояния, което би довело до някаква степен на функционална неспособност, която е вероятно да повлияе върху безопасното изпълнение на правата по свидетелството за летателна правоспособност, за което е подадено заявление, или да породи възможност заявителят внезапно да стане неспособен да упражнява въпросните права:

а) вродени или придобити аномалии;

б) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;

в) рани, травми или усложнения от операции;

г) последици или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти.

РАЗДЕЛ 2

Медицински изисквания относно свидетелствата за медицинска годност Клас 1 и Клас 2

MED.B.010 Сърдечносъдова система

а) *Преглед*

(1) Прави се стандартна 12-канална електрокардиограма (ЕКГ) в състояние на покой и се изготвя съответен доклад при наличие на клинични показания, както и при следните обстоятелства:

▼**M9**

i) за свидетелство за медицинска годност Клас 1, при преглед за първоначално издаване на свидетелството и след това на всеки 5 години до навършване на 30-годишна възраст, на всеки 2 години до навършване на 40-годишна възраст, ежегодно до навършване на 50-годишна възраст, както и при всяко потвърждаване на валидността или подновяване след това;

ii) за свидетелство за медицинска годност Клас 2, при преглед за първоначално издаване на свидетелството, при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст, при първия преглед след навършване на 50-годишна възраст и на всеки 2 години след това.

(2) Разширен преглед на сърдечносъдовата система се извършва при наличие на клинични показания.

(3) За свидетелство за медицинска годност Клас 1 се извършва разширен преглед на сърдечносъдовата система при първото потвърждаване на валидността или подновяване след навършване на 65-годишна възраст и на всеки 4 години след това.

(4) За свидетелство за медицинска годност Клас 1 се извършва измерване на серумните липиди, включително холестерол, при прегледа за първоначално издаване на свидетелството и при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст.

б) *Сърдечносъдова система — общи разпоредби*

(1) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, при които е налице някое от следните медицински състояния, се оценяват като негодни:

i) аневризма на гръдната аорта или на надбъбречната част на коремната аорта преди хирургична операция;

ii) сериозна функционална или симптоматична аномалия на някоя от сърдечните клапи;

iii) сърдечна или сърдечно-белодробна трансплантация;

iv) симптоматична хипертрофична кардиомиопатия.

(2) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат документирана медицинска история или диагноза за някое от следните медицински състояния, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган:

i) периферна артериална болест — преди или след хирургична операция;

ii) аневризма на гръдната аорта или на надбъбречната част на коремната аорта след хирургична операция;

iii) аневризма на подбъбречната част на коремната аорта преди или след хирургична операция;

iv) функционално незначителни аномалии на сърдечните клапи;

v) след хирургична операция на сърдечните клапи;

vi) аномалия на перикарда, миокарда или ендокарда;

vii) вродена аномалия на сърцето — преди или след коректива хирургична операция;

viii) вазовагален синкоп с неизяснена етиология;

ix) артериална или венозна тромбоза;

x) белодробен емболизъм;

xi) състояние на сърдечносъдовата система, което налага системно лечение с антикоагуланти.

(3) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2 с окончателна диагноза за едно от състоянията, посочени в параграфи 1 и 2, се оценяват от кардиолог преди да могат да бъдат оценени като годни след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

▼**M9**

(4) Заявители, страдащи от сърдечни заболявания, различни от посочените в параграфи 1 и 2, могат да бъдат оценени като годни при задоволителен резултат от кардиологична оценка.

в) *Кръвно налягане*

(1) Кръвното налягане на заявителя се документира при всеки преглед.

(2) Заявители, чието кръвно налягане не е в нормални граници, се подлагат на по-нататъшна оценка по отношение на състоянието на тяхната сърдечносъдова система и медикаментозно лечение с оглед определяне дали да бъдат оценени като негодни в съответствие с параграфи 3 и 4.

(3) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, при които е налице някое от следните медицински състояния, се оценяват като негодни:

i) симптоматична хипотония;

ii) кръвното налягане по време на прегледа систематично надвишава 160 мм живачен стълб за систоличното или 95 мм живачен стълб за диастоличното налягане, със или без лечение.

(4) До установяването на липса на сериозни странични ефекти, заявители, които са започнали да приемат медикаменти с цел контрол на кръвното налягане, се оценяват като негодни.

г) *Коронарна артериална болест*

(1) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1 с някое от следните медицински състояния се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган и се подлагат на кардиологична оценка за изключване на миокардна исхемия:

i) данни за миокардна исхемия;

ii) леки случаи на асимптоматична коронарна артериална болест, които не налагат антистенокардно лечение.

(2) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2 с някое от медицинските състояния, посочени в параграф 1, се подлагат на кардиологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

(3) Заявители с някое от следните медицински състояния се оценяват като негодни:

i) миокардна исхемия;

ii) симптоматична коронарна артериална болест;

iii) симптоми на коронарна артериална болест, които се контролират с прием на медикаменти.

(4) Заявители за първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат установена медицинска история или диагноза за някое от следните медицински състояния, се оценяват като негодни:

i) миокардна исхемия;

ii) миокарден инфаркт;

iii) реваскуларизация или поставен стент при коронарна артериална болест.

(5) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които са асимптоматични след прекаран миокарден инфаркт или хирургическа операция във връзка с коронарна артериална болест, се подлагат на кардиологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган. Такива заявители за потвърждаване на валидността на свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

▼**M9**

д) *Ритъмни/проводни нарушения*

(1) Заявители с някое от следните медицински състояния се оценяват като негодни:

i) симптоматично синоатриално заболяване;

ii) пълен атриовентрикуларен блок;

iii) симптоматичен удължен QT интервал;

iv) имплантиран автоматичен дефибрилационен апарат;

v) камерен антитахикардиален пейсмейкър.

(2) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат сериозни нарушения на сърдечната проводимост или сърдечния ритъм, в т. ч. някое от следните състояния, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган:

i) нарушение на суправентрикуларния ритъм, което включва интермитентна или постоянна синоатриална дисфункция, предсърдно мъждене и/или трептене и асимптоматични синусови паузи;

ii) пълен ляв бедрен блок;

iii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 2;

iv) тахикардия с широки и/или тесни камерни комплекси;

v) вентрикуларно преждевременно възбуждане;

vi) асимптоматичен удължен QT интервал;

vii) ЕКГ находки за синдром на Бругада.

(3) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, с някое от медицинските състояния, посочени в параграф 2, се подлагат на кардиологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

(4) Заявители с някое от следните медицински състояния могат да бъдат оценени като годни при задоволителен резултат от кардиологичната оценка и при отсъствие на други аномалии:

i) непълен бедрен блок;

ii) пълен десен бедрен блок;

iii) устойчиво ляво отклонение в електрическата ос на ЕКГ;

iv) асимптоматична синусова брадикардия;

v) асимптоматична синусова тахикардия;

vi) асимптоматични изолирани постоянни надкамерни или камерни ектопични комплекси;

vii) атриовентрикуларен блок първа степен;

viii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 1.

(5) Заявители, които имат установена медицинска история за някое от следните медицински състояния, се подлагат на кардиологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, преди да могат да бъдат оценени като годни:

i) аблационно лечение;

ii) имплантиране на пейсмейкър.

▼M9

Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган. Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2 се оценяват след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.015 Дихателна система

а) Заявители със сериозни увреждания на белодробната функция се оценяват като негодни. Те могат обаче да бъдат оценени като годни след възстановяване на белодробната функция до задоволително равнище.

б) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се подлагат на морфологични и функционални белодробни изследвания при първоначалния преглед и при наличие на клинични показания.

в) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2 се подлагат на морфологични и функционални белодробни изследвания при наличие на клинични показания.

г) Заявители, които имат установена медицинска история или диагноза за някое от следните медицински състояния, се подлагат на оценка на дихателната система, която трябва да приключи със задоволителен резултат, преди да могат да бъдат оценени като годни:

(1) астма, налагаща медикаментозно лечение;

(2) активно възпалително заболяване на дихателната система;

(3) активна саркоидоза;

(4) пневмоторакс;

(5) синдром на сънна апнея;

(6) сериозна гръдна операция;

(7) пневмонектомия;

(8) хронична обструктивна белодробна болест.

Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите с окончателна диагноза за някое от медицинските състояния, посочени в параграфи 3 и 5, се подлагат на кардиологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

д) Авиомедицинска оценка

(1) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат някое от медицинските състояния, посочени в буква г), се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които имат някое от медицинските състояния, посочени в буква г), се оценяват след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

е) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които са били подложени на пневмонектомия, се оценяват като негодни.

MED.B.020 Храносмилателна система

а) Заявители, които страдат от усложнения от заболяване или хирургическа операция в която и да е част от храносмилателния тракт или прилежащите органи, които могат да предизвикат неработоспособност по време на полет, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.

б) Заявители, които страдат от херния, която би могла да предизвика симптоми, пораждащи неработоспособност, се оценяват като негодни.

▼M9

в) Заявители, които страдат от някое от следните заболявания на стомашно-чревната система, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка на стомашно-чревната система, която трябва да приключи със задоволителен резултат, след успешно лечение или пълно възстановяване след хирургична операция:

(1) повтаряща се диспепсия, изискваща приемане на медикамент;

(2) панкреатит;

(3) симптоматично проявени камъни в жлъчката;

(4) клинична диагноза или документирана медицинска история на хронично възпалително заболяване на червата;

(5) след хирургична операция на храносмилателния тракт или прилежащите органи, включително операция с частично или пълно отстраняване или диверзия на някой от тези органи.

г) Авиомедицинска оценка

(1) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, диагностицирани с някое от медицинските състояния, посочени в буква в), параграфи 2, 4 и 5, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които са диагностицирани с медицинското състояние, посочено в буква в), параграф 2, се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.025 Метаболитна и ендокринна система

а) Заявителите с метаболитна, хранителна или ендокринна дисфункция могат да бъдат оценени като годни, ако се докаже стабилност на медицинското им състояние и бъде извършена авиомедицинска оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

б) *Diabetes mellitus (захарен диабет)*

(1) Заявители със захарен диабет, които се нуждаят от инсулин, се оценяват като негодни.

(2) Заявители със захарен диабет, които не трябва да приемат инсулин, се оценяват като негодни, освен ако се докаже, че е постигнат контрол на нивото на кръвната захар и то е стабилно.

в) *Авиомедицинска оценка*

(1) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които трябва да приемат медикамент, различен от инсулин за контрол на нивото на кръвната захар, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Медицинската годност на заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които трябва да приемат медикамент, различен от инсулин за контрол на нивото на кръвната захар, се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.030 Хематология

а) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се подлагат на изследване на хемоглобина при всеки авиомедицински преглед.

б) Заявители, които имат хематологично състояние, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

▼M9

в) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат някое от следните хематологични състояния, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган:

(1) наднормени нива на хемоглобин, което включва, но не се изчерпва с анемия, еритроцитоза или хемоглобинопатия;

(2) съществено увеличение на лимфните възли;

(3) увеличение на далака;

(4) коагулационни, хеморагични или тромботични нарушения;

(5) левкемия.

г) Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които имат някое от хематологичните състояния, посочени в буква в), параграфи 4 и 5, се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.035 Пикочно-полова система

а) Изследването на урината е част от всеки авиомедицински преглед. Заявителите се оценяват като негодни в случаите, когато тяхната урина съдържа елементи извън нормите, които се считат за признак за патологично отклонение, което би довело до някаква степен на функционална неспособност с вероятност да повлияе върху безопасното изпълнение на правата по свидетелството за летателна правоспособност или да породи възможност заявителят внезапно да стане неспособен да упражнява въпросните права.

б) Заявители, страдащи от усложнения от заболяване или хирургична операция на пикочно-половата система или прилежащите органи, които могат да предизвикат неработоспособност, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.

в) Заявители, които имат диагноза или медицинска история за някое от следните състояния, според случая, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка на пикочно-половата система, която трябва да приключи със задоволителен резултат:

(1) бъбречна болест;

(2) един или повече камъни в пикочните пътища или наличие на медицинска история на бъбречна колика.

г) Заявители, които са били подложени на сериозна хирургична операция на пикочно-половата система или прилежащите органи, включваща пълно или частично отстраняване или диверзия на нейни органи, се оценяват като негодни. След пълно възстановяване обаче те могат да бъдат оценени като годни.

д) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, посочени в букви в) и г), се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.040 Инфекциозни заболявания

а) Заявителите се оценяват като негодни, когато имат клинична диагноза или медицинска история за някое инфекциозно заболяване, което има вероятност да застраши безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност.

б) Заявители, които са носители на ХИВ инфекция, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат. Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.045 Акушерство и гинекология

а) Заявителки, които са били подложени на сериозна гинекологична операция, се оценяват като негодни. След пълно възстановяване обаче те могат да бъдат оценени като годни.

▼M9

б) *Бременност*

(1) В случай на бременност, заявителката може да продължи да упражнява своите права по свидетелството за летателна правоспособност до края на 26-та гестационна седмица, ако авиомедицинският център или авиомедицинският експерт счита, че тя е годна да упражнява своите права.

(2) За притежателки на свидетелство за медицинска годност Клас 1, които са бременни, се прилага OML. В този случай, независимо от точка MED.B.001, OML може да бъде наложено и отменено от авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

(3) Заявителката може да започне отново да упражнява правата си след възстановяване след края на бременността.

MED.B.050 Мускулно-скелетна система

а) Заявители, които нямат достатъчна височина в седнало положение, дължина на ръцете и краката и мускулна сила, необходими за безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност, се оценяват като негодни. Все пак, когато тяхната височина в седнало положение, дължина на ръцете и краката и мускулна сила, са достатъчни за безопасното упражняване на правата по отношение на определен тип въздухоплавателно средство, което може да се докаже при необходимост чрез медицински тест в рейсови условия или на полетен тренажор, заявителите могат да бъдат оценени като годни, а техните права са предмет на съответните ограничения.

б) Заявителите, които нямат задоволителна функция на мускулно-скелетната система, позволяваща безопасно упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност, се оценяват като негодни. Все пак, когато функцията на мускулно-скелетната им система е задоволителна с оглед на безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност на определен тип въздухоплавателно средство, което може да се докаже при необходимост чрез медицински тест в рейсови условия или на полетен тренажор, заявителите могат да бъдат оценени като годни, а техните права са предмет на съответните ограничения.

в) При възникване на съмнения в контекста на оценяването, посочено в букви а) и б), заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган, а заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2 се оценяват след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.055 Психично здраве

а) При авиомедицинския преглед за първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност Клас 1 се извършва разширена оценка на психичното здраве.

б) При авиомедицинския преглед за първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност Клас 1 се извършва проверка за наркотици и алкохол.

в) Заявители с психично заболяване или разстройство на поведението, дължащо се на употреба или злоупотреба с алкохол или други психоактивни вещества, се оценяват като негодни до възстановяване и преодоляване на зависимостта от употребата или злоупотребата с психоактивни вещества, както и след извършване на психиатрична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, след успешно лечение.

г) Заявители, които имат клинична диагноза или документирана медицинска история за някое от следните психиатрични състояния, се подлагат на психиатрична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, преди да могат да бъдат оценени като годни:

(1) разстройство на настроението;

(2) невротично разстройство;

(3) разстройство на личността;

(4) психично заболяване или разстройство на поведението;

(5) злоупотреба с психоактивно вещество.

▼M9

д) Заявители, които имат документирана медицинска история на еднократен или многократни актове на умишлено самонараняване или опит за самоубийство, се оценяват като негодни. След извършване на психиатрична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат обаче те могат да бъдат оценени като годни.

е) Авиомедицинска оценка

(1) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат някое от състоянията, посочени в букви в), г) или д), се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които имат някое от състоянията, посочени в букви в), г) или д), се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

ж) Заявители, които имат документирана медицинска история или клинично диагностицирани шизофрения, шизотипно или налудно разстройство, се оценяват като негодни.

MED.B.065 Неврология

а) Заявители, които имат клинична диагноза или документирана медицинска история за някое от следните медицински състояния, се оценяват като негодни:

(1) епилепсия, освен в случаите, посочени в буква б), параграфи 1 и 2;

(2) повтарящи се нарушения на съзнанието с неизяснена етиология.

б) Заявители, които имат клинична диагноза или документирана медицинска история за някое от следните медицински състояния, се подлагат на допълнителна оценка, преди да могат да бъдат оценени като годни:

(1) епилепсия без рецидиви след навършване на 5-годишна възраст;

(2) епилепсия без рецидиви и напълно прекратено лечение за период от повече от 10 години;

(3) епилептиформни ЕЕГ аномалии и фокални бавни вълни;

(4) прогресивно или непрогресивно заболяване на нервната система;

(5) възпалително заболяване на централната или периферната нервна система;

(6) мигрена;

(7) еднократен епизод на нарушение на съзнанието с неизяснена етиология;

(8) загуба на съзнание след нараняване на главата;

(9) проникваща травма на мозъка;

(10) увреждане на гръбначномозъчни или периферни нерви;

(11) разстройства на нервната система, дължащи се на съдова недостатъчност, включително хеморагични и исхемични състояния.

Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган. Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2 се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

▼**M9**

MED.B.070 Зрение

а) *Преглед*

(1) За свидетелства за медицинска годност Клас 1:

i) в рамките на първоначалния преглед, както и при наличие на клинични показания и периодично, се извършва разширен очен преглед в зависимост от рефракцията и функционалното състояние на очите;

ii) рутинен очен преглед се извършва като част от всички прегледи за потвърждаване на валидността и подновяване.

(2) За свидетелства за медицинска годност Клас 2:

i) рутинен очен преглед се извършва като част от първоначалния преглед, както и от всички прегледи за потвърждаване на валидността и подновяване;

ii) разширен очен преглед се извършва при наличие на клинични показания.

б) *Зрителна острота*

(1) За свидетелства за медицинска годност Клас 1:

i) Зрителната острота на далечно виждане, със или без корекция, трябва да бъде 6/9 (0,7) или по-голяма поотделно във всяко око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде 6/6 (1,0) или по-голяма.

ii) При първоначалния преглед заявителите, които са с нарушение на зрението в едното око, се оценяват като негодни.

iii) При прегледите за потвърждаване на валидността или подновяване, независимо от буква б), параграф 1, подточка i), заявители с придобито нарушение на зрението в едното око или с придобито монокулярно зрение се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган и могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

(2) За свидетелства за медицинска годност Клас 2:

i) Зрителната острота на далечно виждане, със или без корекция, трябва да бъде 6/12 (0,5) или по-голяма поотделно във всяко око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде 6/9 (0,7) или по-голяма.

ii) Независимо от буква б), параграф 2, подточка i), заявители с нарушение на зрението в едното око или с монокулярно зрение могат да бъдат оценени като годни след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган, ако им бъде извършена офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

(3) Заявителите трябва да могат да четат карта N5 или еквивалентна на разстояние 30—50 cm и карта N14 или еквивалентна на разстояние 100 cm, с корекция при необходимост.

в) *Рефрактивна грешка и анизометропия*

(1) Заявители с рефрактивни грешки или анизометропия могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат.

(2) Независимо от буква в), параграф 1, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат някое от следните медицински състояния, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган и могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат:

i) миопия над – 6,0 диоптъра;

ii) астигматизъм над 2,0 диоптъра;

iii) анизометропия над 2,0 диоптъра.

▼M9

(3) Независимо от буква в), параграф 1, заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1, които имат хиперметропия над + 5,0 диоптъра, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган и могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, при условие че са налице адекватни фузионни резерви, нормално вътреочно налягане и предкамерни ъгли и не е налице сериозна патология. Независимо от буква б), параграф 1, подточка i), коригираната зрителна острота във всяко око трябва да бъде 6/6 или по-голяма.

(4) Заявителите с клинично диагностициран кератоконус могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка от офталмолог със задоволителен резултат. Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

г) *Бинокулярно зрение*

(1) Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се оценяват като негодни, ако нямат нормално бинокулярно зрение и това медицинско състояние е вероятно да застраши безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност, като бъдат взети предвид всички подходящи мерки за корекция, където е приложимо.

(2) Заявители с диплопия се оценяват като негодни.

д) *Зрително поле*

Заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се оценяват като негодни, ако нямат нормално зрително поле и това медицинско състояние е вероятно да застраши безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност, като бъдат взети предвид всички подходящи мерки за корекция, където е приложимо.

е) *Очни операции*

Заявители, които са били подложени на очна операция, се оценяват като негодни. След пълното възстановяване на зрителната им функция и след извършване на офталмологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат, те могат да бъдат оценени като годни.

ж) *Очила и контактни лещи*

(1) Ако се постига задоволителна зрителна функция само с използване на средства за корекция на зрението, очилата или контактните лещи трябва да осигуряват оптимална зрителна функция, да са добре поносими и подходящи за авиационни цели.

(2) Не повече от един чифт очила трябва да бъдат използвани за покриване на изискванията относно зрението при упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност.

(3) За далечно виждане трябва да се носят очила или контактни лещи при упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност.

(4) За близко виждане трябва да е на разположение чифт очила при упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност.

(5) Резервен чифт очила със сходна корекция, за близко или далечно виждане, според случая, трябва винаги да е на разположение за незабавно ползване при упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност.

(6) Ако при упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност се използват контактни лещи, те трябва да са за далечно виждане, монофокални, неоцветени и да са добре поносими.

(7) Заявители с голяма рефрактивна грешка трябва да използват контактни лещи или стъкла за очила с висок индекс.

(8) Не трябва да се използват ортокератологични лещи.

MED.B.075 Цветово възприятие

а) Заявителите се оценяват като негодни, ако те не са в състояние да докажат способността си да възприемат без затруднения цветовете, необходими за безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност.

▼M9

б) *Преглед и оценка*

(1) Заявителите се подлагат на теста на Ишихара при първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност. Заявителите, които преминат теста, могат да бъдат оценени като годни.

(2) За свидетелства за медицинска годност Клас 1:

i) Заявителите, които не са издържали теста на Ишихара, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган и се подлагат на допълнителни тестове на цветовото възприятие, за да се установи дали те имат безопасно цветово възприятие.

ii) Заявителите трябва да са с нормално трихромно зрение или да имат безопасно цветово възприятие.

iii) Заявителите, които не са издържали допълнителните тестове за цветово възприятие, се оценяват като негодни.

(3) За свидетелства за медицинска годност Клас 2:

i) Заявителите, които не са издържали теста на Ишихара, се подлагат на допълнителни тестове на цветовото възприятие, за да се установи дали имат безопасно цветово възприятие.

ii) Правата по приложимото свидетелство за летателна правоспособност на заявители, които нямат задоволително възприятие на цветовете, се ограничават само до пилотиране през деня.

MED.B.080 Оториноларингология (ENT)

а) *Преглед*

(1) Слухът на заявителите трябва да се тества при всички прегледи.

i) За свидетелства за медицинска годност Клас 1 и Клас 2, когато към свидетелството за летателна правоспособност трябва да се добави квалификация за полети по прибори или за полети по прибори по маршрут, слухът се тества посредством аудиометрия с чисти тонове при първоначалния преглед, а след това на всеки 5 години до навършване на 40-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност и на всеки 2 години след това.

ii) При изследването с аудиометър с чисти тонове заявителите, които искат първоначално издаване на свидетелство за медицинска годност, не трябва да имат загуба на слух, надвишаваща 35 dB при всяка от следните честоти: 500, 1 000 или 2 000 Hz, или надвишаваща 50 dB при честота 3 000 Hz, във всяко ухо поотделно. Заявителите, които искат потвърждаване на валидността или подновяване и имат по-голяма загуба на слух, трябва да докажат, че притежават задоволителна слухова функция.

(2) Разширен преглед на ушите, носа и гърлото се извършва при първоначалното издаване на свидетелство за медицинска годност Клас 1 и периодично след това при наличие на клинични показания.

б) Заявители с някое от следните медицински състояния се подлагат на допълнителен преглед, за да се установи, че медицинското състояние не влияе върху безопасното упражняване на правата по приложимото (приложимите) свидетелство(а) за летателна правоспособност:

(1) намален слух;

(2) активен патологичен процес във вътрешното или средното ухо;

(3) незараснала перфорация или дисфункция на тъпанчевата(ите) мембрана(и);

(4) дисфункция на Евстахиевата(ите) тръба(и);

(5) нарушения на вестибуларната функция;

(6) значително стесняване на носните проходи;

(7) дисфункция на синусите;

▼M9

(8) значителна малформация или значителна инфекция на устната кухина или горните дихателни пътища;

(9) значително разстройство на говора или гласа;

(10) усложнения след операция на вътрешното или средното ухо.

в) *Авиомедицинска оценка*

(1) Заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1, диагностицирани с някое от медицинските състояния, посочени в буква б), параграфи 1, 4 и 5, се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган.

(2) Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, които имат някое от медицинските състояния, посочени в буква б), параграфи 4 и 5, се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

(3) Медицинската годност на заявителите за свидетелство за медицинска годност Клас 2, към чието свидетелството за летателна правоспособност трябва да се добави квалификация за полети по прибори или за полети по прибори по маршрут, които са с медицинското състояние, посочено в буква б), параграф 1, се оценява след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

MED.B.085 Дерматология

Заявителите се оценяват като негодни, когато имат трайно дерматологично състояние, което има вероятност да застраши безопасното упражняване на правата по свидетелството за летателна правоспособност.

MED.B.090 Онкология

а) Преди по-нататъшно разглеждане на техните заявления, заявителите с първично или вторично злокачествено заболяване се подлагат на онкологична оценка, която трябва да приключи със задоволителен резултат. Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 1 се насочват към медицинския оценител на лицензиращия орган. Такива заявители за свидетелство за медицинска годност Клас 2 се оценяват след съгласуване с медицинския оценител на лицензиращия орган.

б) Заявителите, които имат документирана медицинска история или клинична диагноза за вътречерепен злокачествен тумор, се оценяват като негодни.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания относно свидетелствата за медицинска годност за LAPL

MED.B.095 Медицински преглед и оценка на заявители за свидетелства за медицинска годност за LAPL

а) Заявител, искащ издаване на свидетелство за медицинска годност за LAPL, се оценява въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.

б) Специално внимание се отделя на пълната медицинска история на заявителя.

в) Първоначалната оценка, всички последващи оценки след навършване на 50-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, както и оценките в случаи, когато медицинската история на заявителя не е на разположение на преглеждащия, включват най-малко всички долупосочени елементи:

(1) клиничен преглед;

(2) измерване на кръвното налагане;

(3) изследване на урина;

(4) зрение;

(5) слух.

▼M9

г) След първоначалната оценка, последващите оценки до навършване на 50-годишна възраст от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност включват най-малко следните два елемента:

(1) оценка на медицинската история на притежателя на LAPL;

(2) елементите, посочени в буква в), които се считат за необходими от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.

▼B

ПОДЧАСТ В

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕДИЦИНСКАТА ГОДНОСТ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

MED.C.001 Общи положения

Членовете на кабинния екипаж могат да изпълняват задълженията и отговорностите, предвидени в правилата за авиационна безопасност, на въздухоплавателно средство, само ако отговарят на съответните изисквания, съдържащи се в тази част.

MED.C.005 Авиомедицински оценки

а) Членовете на кабинния екипаж се подлагат на авиомедицинска оценка, за да се удостовери, че не страдат от физически или психични заболявания, които могат да предизвикат неработоспособност или неспособност да изпълняват възложените им задължения и отговорности по безопасността.

б) Всеки член на кабинния екипаж се подлага на авиомедицинска оценка, преди да бъде зачислен за първи път на работа на въздухоплавателно средство, и след това на интервали от максимум 60 месеца.

в) Авиомедицинските оценки се провеждат от авиомедицински експерти, авиомедицински центрове или специалисти по трудова медицина, ако са изпълнени изискванията по MED.D.040.

РАЗДЕЛ 2

Изисквания относно авиомедицинската оценка на кабинния екипаж

MED.C.020 Общи положения

Членовете на кабинния екипаж не трябва да страдат от:

а) вродени или придобити изменения;

б) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;

в) рани, травми или усложнения от операции; и

г) ефекти или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти, които могат да предизвикат някаква степен на функционална неспособност, която може да предизвика неработоспособност или неспособност за изпълнение на техните задължения и отговорности, свързани с безопасността.

MED.C.025 Съдържание на авиомедицинските оценки

а) Първоначалната авиомедицинска оценка включва минимум:

(1) оценка на медицинската история на подалия заявлението член на кабинния екипаж; и

▼B

(2) клиничен преглед, включващ следното:

i) сърдечносъдовата система;

ii) дихателната система;

iii) мускулно-скелетната система;

iv) ушите, носа и гърлото;

v) зрението; и

vi) цветовото възприятие.

б) Всяка следваща авиомедицинска оценка включва:

(1) оценка на медицинската история на члена на кабинния екипаж; и

(2) клиничен преглед, ако такъв се счита за необходим в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.

в) За целите на букви а) и б), ако има основания за съмнение или са налице клинични показания, авиомедицинската оценка на члена на кабинния екипаж включва също всички допълнителни медицински прегледи, тестове или обследвания, които авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина счита за необходими.

РАЗДЕЛ 3

Допълнителни изисквания към заявители за, или притежатели на атестация на член на кабинния екипаж

MED.C.030 Медицинско заключение за член на кабинния екипаж

а) След приключването на всяка авиомедицинска оценка заявителите за, или притежателите на атестация на член на кабинния екипаж:

(1) получават медицинско заключение за член на кабинния екипаж от авиомедицинския експерт, авиомедицинския център или специалиста по трудова медицина; и

(2) предоставят съответната информация или екземпляр от издаденото им медицинско заключение за член на кабинния екипаж на оператора (операторите), които са ги наели на работа.

б) *Медицинско заключение за член на кабинния екипаж*

В медицинското заключение за член на кабинния екипаж се отбелязва датата на провеждане на медицинската оценка, дали членът на кабинния екипаж е оценен като годен или като негоден, датата на следващата задължителна авиомедицинска оценка и, ако е приложимо, евентуално наложено ограничение (ограничения). Всички други елементи са предмет на лекарска тайна в съответствие с MED.A.015.

MED.C.035 Ограничения

а) Когато притежател на атестация на член на кабинния екипаж не отговаря напълно на медицинските изисквания, посочени в раздел 2, авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина извършва оценка дали той може да изпълнява безопасно задълженията на член на кабинния екипаж при спазване на едно или повече ограничения.

б) Всяко ограничение (ограничения) върху упражняването на правата, произтичащи от атестацията на член на кабинния екипаж, се вписва в медицинското заключение за член на кабинния екипаж и може да бъде отменено само от авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина съгласувано с авиомедицински експерт.

▼M9

ПОДЧАСТ Г

АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ, ОБЩОПРАКТИКУВАЩИ ЛЕКАРИ, СПЕЦИАЛИСТИ ПО ТРУДОВА МЕДИЦИНА

РАЗДЕЛ 1

Авиомедицински експерти

MED.D.001 Права

а) Правата на притежателите на свидетелства за авиомедицински експерти (AME) включват издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност Клас 2 и свидетелства за медицинска годност за LAPL, както и извършване на съответните медицински прегледи и оценки.

б) Притежателите на свидетелства за авиомедицински експерти могат да кандидатстват за разширяване на своите права с възможността да провеждат медицински прегледи за потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност Клас 1, ако отговарят на изискванията по точка MED.D.015.

в) Посочените в букви а) и б) права на притежателите на свидетелства за авиомедицински експерти включват права за провеждане на авиомедицински прегледи и оценки на членове на кабинния екипаж, както и за предоставяне на съответните медицински заключения за членове на кабинния екипаж, според случая, в съответствие с настоящото приложение (част MED).

г) Обхватът на правата на притежателя на свидетелство за авиомедицински експерт и евентуалните условия за упражняването им се посочват в свидетелството.

д) Притежателите на свидетелства за авиомедицински експерти трябва по всяко време да притежават не повече от едно свидетелство за авиомедицински експерт, издадено в съответствие с настоящия регламент.

е) Притежателите на свидетелства за авиомедицински експерти не могат да извършват авиомедицински прегледи и оценки в държава членка, различна от държавата членка, която е издала техните свидетелства за авиомедицински експерти, освен ако са изпълнени следните условия:

(1) предоставен им е достъп в другата съответна държава членка за упражняване на професионална дейност като лекар специалист;

(2) уведомили са компетентния орган на другата държава членка за намерението си да извършват авиомедицински прегледи и оценки, както и да издават свидетелства за медицинска годност в обхвата на предоставените им права като авиомедицински експерти;

(3) получили са инструктаж от компетентния орган на другата държава членка.

MED.D.005 Заявление

а) Заявление за издаване на свидетелство за авиомедицински експерт или за разширяване на правата по свидетелство за авиомедицински експерт се подава във форма и по начин, определени от компетентния орган.

б) Заявителите за свидетелство за авиомедицински експерт предоставят на компетентния орган:

(1) своите лични данни и служебен адрес;

(2) документи, които доказват, че те отговарят на изискванията по точка MED.D.010, включително доказателство за успешно завършен курс на обучение по авиационна медицина, съответстващ на правата, за които кандидатстват;

(3) писмена декларация, че след издаване на свидетелството за авиомедицински специалист, авиомедицинският експерт ще издава свидетелства за медицинска годност въз основа на изискванията, определени в настоящия регламент.

▼M9

в) Когато авиомедицинският експерт извършва авиомедицински прегледи на повече от един адрес, той предоставя на компетентния орган необходимата информация относно всички места, на които практикува, и относно материалните средства, с които практикува.

MED.D.010 Изисквания относно издаването на свидетелство за авиомедицински експерт

На заявителите се издава свидетелство за авиомедицински експерт, ако те отговарят едновременно на следните условия:

а) да притежават необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика и да разполагат с доказателство за завършено специализирано медицинско обучение;

б) да са завършили успешно основен курс за обучение по авиационна медицина, включително практическо обучение по методите за извършване на прегледи и авиомедицински оценки;

в) да са доказали пред компетентния орган, че:

(1) разполагат с подходящи материални средства, процедури, документация и функциониращо оборудване, които могат да се използват за извършване на авиомедицински прегледи;

(2) разполагат с необходимите процедури и условия за опазване на лекарската тайна.

MED.D.011 Права на притежателите на свидетелство за авиомедицински експерт

Чрез издаването на свидетелство за авиомедицински експерт на притежателя му се предоставят права за първоначално издаване, потвърждаване и подновяване на валидността на всички от изброените по-долу свидетелства:

а) свидетелства за медицинска годност Клас 2;

б) свидетелства за медицинска годност за LAPL;

в) медицински заключения за членове на кабинния екипаж.

MED.D.015 Изисквания относно разширяването на правата

На заявителите се издава свидетелство на авиомедицински експерт, разширяващо правата им, включвайки правата да потвърждават валидността и да подновяват свидетелства за медицинска годност Клас 1, ако те отговарят едновременно на следните условия:

а) да притежават валидно свидетелство за авиомедицински експерт;

б) да са извършили не по-малко от 30 прегледа за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за медицинска годност Клас 2 или еквивалентни за период, не по-дълъг от 3 години преди подаването на заявлението;

в) да са завършили успешно разширен курс за обучение по авиационна медицина, включително практическо обучение по методите за извършване на прегледи и авиомедицински оценки;

г) да са завършили успешно практическо обучение с продължителност от поне 2 дни — към авиомедицински център или под надзора на компетентния орган.

MED.D.020 Курсове за обучение по авиационна медицина

а) Курсовете за обучение по авиационна медицина, посочени в точка MED.D.010, буква б) и точка MED.D.015, буква в), се предоставят само след предварително одобрение от компетентния орган на държавата членка, където е основното място на дейност на организацията за обучение. За да получи такова одобрение, организацията за обучение трябва да докаже, че учебната програма на курса отговаря на целта на обучението да се придобие необходимата компетентност и че лицата, отговарящи за провеждането на обучението, притежават адекватни знания и опит.

▼M9

б) С изключение на курсовете за опреснително обучение, курсовете приключват с писмен изпит по предметите, включени в съдържанието на курса.

в) Организацията за обучение издава свидетелство за успешно завършен курс на участниците, които са издържали успешно изпита.

MED.D.025 Промени, засягащи свидетелството за авиомедицински експерт

а) Притежателите на свидетелство за авиомедицински експерт уведомяват своевременно компетентния орган за следните обстоятелства, които биха могли да засегнат тяхното свидетелство за авиомедицински експерт:

(1) по отношение на авиомедицинския експерт е предприето дисциплинарно производство или разследване от лекарски регулаторен орган;

(2) настъпили са промени по отношение на условията, при които е издадено свидетелството, включително в съдържанието на приложените към заявлението декларации;

(3) притежателят вече не отговаря на изискванията за издаване на свидетелство за авиомедицински експерт;

(4) промяна на мястото (местата) на дейност или адреса за кореспонденция на авиомедицинския експерт.

б) Неизпълнението на задължението за уведомяване на компетентния орган в съответствие с буква а) е основание за спиране на действието или за отнемане на свидетелството за авиомедицински експерт в съответствие с точка ARA.MED.250 от приложение II (част ARA).

MED.D.030 Валидност на свидетелствата за авиомедицински експерти

Свидетелството за авиомедицински експерт се издава за срок от 3 години, освен ако компетентният орган реши да съкрати този срок при надлежно обосновани причини, свързани с конкретния случай.

При подаване на заявление от притежателя, свидетелството:

а) се потвърждава, при условие че притежателят:

1) продължава да отговаря на общите условия за лекарска практика и поддържа валиден своя лиценз за лекарска практика;

2) е преминал опреснителен курс по авиационна медицина през последните 3 години;

3) е извършвал не по-малко от 10 авиомедицински прегледа или еквивалентни всяка година;

4) продължава да отговаря на условията, при които е издадено свидетелството;

5) упражнява правата си в съответствие с изискванията на настоящото приложение (част MED);

6) доказал е, че поддържа своята авиомедицинска компетентност в съответствие с процедурата, определена от компетентния орган.

б) се подновява, ако притежателят отговаря на условията за потвърждаване на валидността, определени в буква а), или отговаря едновременно на следните условия:

1) продължава да отговаря на общите условия за лекарска практика и поддържа валиден своя лиценз за лекарска практика;

2) е преминал опреснителен курс по авиационна медицина през предходната година;

3) е завършил успешно практическо обучение през предходната година към авиомедицински център или под надзора на компетентния орган;

▼M9

4) продължава да отговаря на изискванията на точка MED.D.010;

5) доказал е, че поддържа своята авиомедицинска компетентност в съответствие с процедурата, определена от компетентния орган.

РАЗДЕЛ 2

Общопрактикуващи лекари

MED.D.035 Изисквания към общопрактикуващите лекари

Общопрактикуващите лекари (GMP) могат да изпълняват функциите на авиомедицински експерти с цел издаване на свидетелства за медицинска годност за LAPL, ако те отговарят едновременно на следните условия:

а) извършват своята дейност в държава членка, където общопрактикуващият лекар разполага с достъп до пълните медицински данни на заявителите;

б) извършват своята дейност в съответствие с всички допълнителни изисквания, предвидени в националното законодателство на държавата членка на техния компетентен орган;

в) притежават необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика в съответствие с националното законодателство на държавата членка на техния компетентен орган;

г) уведомили са компетентния орган преди да започнат дейността си.

РАЗДЕЛ 3

Специалисти по трудова медицина

MED.D.040 Изисквания към специалистите по трудова медицина

В държавите членки, в които компетентният орган се е уверил, че изискванията на националната система за здравеопазване, приложими за специалистите по трудова медицина (ОНМР), са такива, че гарантират спазване на изискванията на настоящото приложение (част MED), приложими за ОНМР, ОНМР могат да извършват авиомедицински оценки на членове на кабинния екипаж, при условие че:

а) притежават необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика, както и квалификация по трудова медицина;

б) работната среда по време на полет и задълженията на кабинния екипаж, свързани с безопасността, са били част от учебната програма на курса им по трудова медицина или от друго обучение или практически опит;

в) са уведомили компетентния орган преди да започнат дейността си.

▼M1

ПРИЛОЖЕНИЕ V

КВАЛИФИКАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ, УЧАСТВАЩ В ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

[ЧАСТ CC]

ПОДЧАСТ GEN

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

CC.GEN.001 Компетентен орган

За целите на настоящата част компетентен орган е органът, определен от държавата-членка, в която лицата кандидатстват за атестация на кабинен екипаж.

CC.GEN.005 Обхват

С настоящата част се определят изискванията за издаване на атестация на кабинен екипаж и условията за тяхната валидност и използване от притежателите им.

CC.GEN.015 Кандидатстване за атестация на кабинен екипаж

Кандидатстването за атестация на кабинен екипаж се извършва във форма и по начин, определени от компетентния орган.

CC.GEN.020 Минимална възраст

Кандидатите за атестация на кабинен екипаж са на възраст най-малко 18 години.

CC.GEN.025 Права и условия

а) Притежателите на атестация на кабинен екипаж имат право да работят като членове на кабинен екипаж при експлоатацията на въздухоплавателни средства по смисъла на член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008 в търговския въздушен транспорт.

б) Членовете на кабинен екипаж могат да упражняват посочените в буква а) права единствено ако:

(1) притежават валидна атестация на кабинен екипаж, както е посочено в CC.CCA.105; и

(2) отговарят на изискванията на CC.GEN.030, CC.TRA.225 и приложимите изисквания от част MED.

CC.GEN.030 Документи и водене на отчетност

С цел да докаже съответствие с приложимите изисквания, посочени в CC.GEN.025 буква б), всеки притежател съхранява и представя при поискване атестацията на кабинен екипаж, списъка и документите, свързани с обучението и проверката, съответстващи на неговите квалификации за тип или вариант въздухоплавателно средство, освен ако тези документи се съхраняват от оператора, наел неговите услуги, и могат лесно да бъдат представени при поискване от страна на компетентния орган или на притежателя.

ПОДЧАСТ CCA

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ

CC.CCA.100 Издаване на атестация на кабинен екипаж

а) Атестация на кабинен екипаж се издава само на кандидати, които са преминали изпит след завършване на първоначален курс на обучение в съответствие с настоящата част.

б) Атестации на кабинен екипаж се издават:

(1) от компетентния орган и/или

▼M1

(2) от организация, одобрена от компетентния орган за тази цел.

CC.CCA.105 Валидност на атестацията на кабинен екипаж

Атестацията на кабинен екипаж се издава за неопределен срок и остава валидна, освен ако:

а) бъде временно прекратена или отменена от компетентния орган; или

б) нейният притежател не е упражнявал съответните права през последните 60 месеца поне на един тип въздухоплавателно средство.

CC.CCA.110 Временно прекратяване и отмяна на атестация на кабинен екипаж

а) Ако притежателите не отговарят на изискванията на настоящата част, тяхната атестация на кабинен екипаж може да бъде временно прекратена или отнета от компетентния орган.

б) В случай на временно прекратяване или отнемане на атестация на кабинен екипаж от компетентния орган, притежателите:

(1) се информират писмено за това решение и за правото им да обжалват съгласно националното законодателство;

(2) не упражняват правата, предоставени с атестацията на кабинен екипаж;

(3) информират незабавно операторите, наели техните услуги; и

(4) връщат атестацията в съответствие с приложимата процедура, установена от компетентния орган.

ПОДЧАСТ TRA

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ОБУЧЕНИЕТО НА КАНДИДАТИТЕ ЗА АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ И ПРИТЕЖАТЕЛИТЕ НА ТАКАВА АТЕСТАЦИЯ

CC.TRA.215 Предоставяне на обучение

Обучението, изисквано в настоящата част, се:

а) предоставя от организации за обучение или оператори в търговския въздушен транспорт, одобрени за тази цел от компетентния орган;

б) извършва от персонал с подходящ опит и квалификация по отношение на елементите, които трябва да бъдат обхванати в обучението; и

в) провежда съгласно програма за обучение и учебна програма, документирани в одобрението на организацията.

CC.TRA.220 Първоначален курс на обучение и изпит

а) Кандидатите за атестация на кабинен екипаж завършват първоначален курс на обучение, за да се запознаят с авиационната среда и да придобият достатъчно общи познания и основни умения, необходими за изпълнение на задълженията и отговорностите им, свързани с безопасността на пътниците и полета при нормални, извънредни и аварийни ситуации.

б) Програмата за първоначалното обучение обхваща най-малко елементите, посочени в допълнение 1 към настоящата част. Тя включва теоретично и практическо обучение.

в) Кандидатите за атестация на кабинен екипаж преминават изпит, който обхваща всички елементи на програмата за обучение, посочена в буква б), с изключение на обучението по CRM (управление на ресурсите на екипажа), за да покажат, че са постигнали нивото на знания и умения, изисквано съгласно буква а).

▼M1

CC.TRA.225 Квалификации за типове или варианти на въздухоплавателни средства

а) Притежателите на валидна атестация на кабинен екипаж работят на борда на въздухоплавателно средство единствено ако са квалифицирани съгласно приложимите изисквания на Част ORO.

б) За да бъде квалифициран за даден тип или вариант въздухоплавателно средство, притежателят:

(1) отговаря на приложимите изисквания за обучение, проверка и валидност, обхващащи в зависимост въздухоплавателното средство, което ще се експлоатира:

i) специфични за въпросния типа въздухоплавателно средство обучение, преподготовка и опознаване;

ii) подготовка, засягаща разликите;

iii) периодично обучение; и

(2) е експлоатирал през последните 6 месеца този тип въздухоплавателно средство или е преминал съответната опреснителна подготовка и проверка, преди отново да се включи в експлоатацията на този тип въздухоплавателно средство.

▼M1

Допълнение 1 към Част CC

Първоначален курс на обучение и изпит

ПРОГРАМА ЗА ОБУЧЕНИЕТО

Програмата за обучение за курса на първоначално обучение включва най-малко следното:

1. **Общи теоретични познания за авиацията и авиационните нормативни документи, които обхващат всички елементи, свързани със задълженията и отговорностите, изисквани от кабинния екипаж:**

1.1. авиационна терминология, теория на полета, разпределяне на пътниците, зони на експлоатация, метеорология и ефекти от замърсяването на повърхността на въздухоплавателното средство;

1.2. авиационни нормативни документи от значение за кабинния екипаж и ролята на компетентния орган;

1.3. задължения и отговорности на кабинния екипаж по време на операциите и необходимост от предприемане на бързи и ефективни действия при аварийни ситуации;

1.4. продължаваща компетентност и годност за изпълнение на задълженията на член на кабинния екипаж, включително по отношение на ограниченията на времето за полети и дежурства и изискванията за почивка;

1.5. значение на поддържането на съответните документи и ръководства в актуално състояние, включително с измененията, предвидени от оператора, когато е приложимо;

1.6. значение на спазването от кабинния екипаж на ръководството за експлоатация, предоставено от оператора, при изпълнение на неговите задължения;

1.7. значение на предполетния инструктаж на кабинния екипаж и на осигуряването на необходимата информация за безопасност с оглед на съответните специфични задължения; и

1.8. значение на определянето на ситуациите, в които членовете на кабинния екипаж имат правото и отговорността да започнат евакуация или други аварийно-спасителни процедури.

2. **Комуникации:**

По време на обучението се набляга на значението на ефективната комуникация между кабинния и полетния екипаж, включително техники на комуникация, общ език и терминология.

3. **Уводен курс относно човешкия фактор (ЧФ) в авиацията и обучение по управление на ресурсите на екипажа (CRM)**

Този курс се провежда от най-малко един инструктор за обучение по CRM на кабинния екипаж. Елементите на подготовката са обхванати задълбочено и включват най-малко следното:

3.1. *Общи положения:* човешки фактор в авиацията, общи инструкции за принципите и целите на CRM, възможности и граници на човека;

3.2. *От значение за отделния член на кабинния екипаж:* познаване на личността, човешки грешки и надеждност, отношения и видове поведение, самооценка; стрес и управление на стреса; умора и бдителност; увереност; познаване на ситуацията, набавяне и обработване на информация.

4. **Обслужване на пътниците и наблюдение на кабината:**

4.1. значение на правилното разпределяне на местата на борда на самолета във връзка с масата и центровката на самолета, специални категории пътници и необходимост от настаняване на подходящи пътници в близост до ненаблюдавани изходи;

▼**M1**

4.2. правила, които обхващат безопасното съхраняване на багаж в кабината и оборудването за обслужване в кабината, и рискът той да се превърне в опасност за пътниците на борда или да възпрепятства или повреди аварийно-спасителното оборудване или изходите;

4.3. съвети за разпознаване и третиране на пътници, които са под влиянието на алкохол или наркотици или са агресивни;

4.4. предпазни мерки, които се взимат при превозването на живи животни в пътническата кабина;

4.5. задължения при възникване на турбуленции, включително осигуряване на пътническата кабина; и

4.6. методи за мотивиране на пътниците и контрол на струпванията на хора, необходими за бърза евакуация.

5. **Авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ:**

5.1. общи инструкции относно авиомедицински аспекти и оцеляване;

5.2. физиологични ефекти на летенето, като специално внимание е отделено на хипоксията, изискванията за кислород, функцията на слуховата тръба и баротравмите;

5.3. основна първа помощ, включително грижи при:

а) прилошаване;

б) стомашно-чревни разстройства;

в) хипервентилация;

г) изгаряния;

д) рани;

е) безсъзнание; и

ж) фрактури и наранявания на меките тъкани;

5.4. спешни медицински ситуации по време на полет и свързаната с тях първа помощ, засягащи най-малко:

а) астма;

б) стресови и алергични реакции;

в) шок;

г) диабет;

д) задушаване;

е) епилепсия;

ж) раждане на дете;

з) инсулт; и

и) инфаркт на миокарда;

5.5. използване на подходящо оборудване, включително кислородно оборудване за първа помощ, комплекти за оказване на първа помощ и аварийни медицински комплекти и тяхното съдържание;

▼M1

5.6. практическо обучение по кардио-пулмонарна реанимация за всеки член на кабинния екипаж, при което се използва специално проектиран манекен и се отчитат характеристиките на условията във въздухоплавателното средство; и

5.7. опазване на здравето и хигиена по време на пътуване, включително:

а) хигиена на борда;

б) риск от контакт със заразни болести и средства за намаляване на такива рискове;

в) третиране на отпадъци от медицински дейности;

г) дезинфекция на въздухоплавателно средство;

д) действия при смъртен случай на борда; и

е) управление на бдителността, физиологични ефекти на умората, физиология на съня, дневен ритъм и промени на часовите зони.

6. **Опасни товари съгласно приложимите технически указания на ИКАО.**

7. **Основни аспекти на сигурността в авиацията, включително информираност за разпоредбите, предвидени в Регламент (ЕО) № 300/2008**

8. **Обучение за действия при възникване на дим и пожар:**

8.1. подчертаване на отговорността на кабинния екипаж за предприемане на бързи действия при аварийни ситуации, включително при възникване на пожар и дим, и по-специално наблягане на значението на локализирането на източника на пожара;

8.2. значение на незабавното информиране на полетния екипаж, както и специфичните действия за координация и съдействие при наличието на пожар или дим;

8.3. необходимост от периодично проверяване на зоните на потенциален риск от възникване на пожар, включително тоалетните, и съответните детектори за дим;

8.4. класификация на пожарите и на подходящите пожарогасителни средства и процедури в различните ситуации;

8.5. техника на използване на пожарогасителни средства, последици от неправилно прилагане и използване в ограничено пространство, включително практическо обучение за гасене на пожари и поставяне и използване на противодимната екипировка, използвана във въздухоплаването; и

8.6. общите процедури за действие при наземни аварийни ситуации на летищата.

9. **Подготовка по оцеляване:**

9.1. принципи на оцеляване във враждебна среда (напр. полярни зони, пустиня, джунгла, морска среда); и

9.2. обучение за оцеляване във водна среда, включително практическо обучение за поставяне и използване на лична спасителна екипировка във вода и използване на спасителни салове или друго подобно оборудване, както и практически упражнения във вода за използването на това оборудване.

▼M1

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ИЗИСКВАНИЯ НА ОРГАНИТЕ ОТНОСНО ЕКИПАЖА

[ЧАСТ-ARA]

ПОДЧАСТ GEN

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

▼M7

_____

▼M1

ARA.GEN.115 Документи, свързани с надзора

Компетентният орган предоставя на съответния персонал всички законодателни актове, стандарти, правила, технически публикации и свързани документи, за да им даде възможност да изпълняват своите задачи и отговорности.

ARA.GEN.120 Средства за съответствие

а) Агенцията разработва приемливи средства за съответствие (AMC), които могат да бъдат използвани за установяване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Когато AMC бъдат спазени, съответните изисквания на правилата за прилагане са изпълнени.

б) За установяване на съответствие с правилата за прилагане могат да се използват алтернативни средства за съответствие.

в) Компетентният орган създава система за непрекъснато оценяване на пригодността на алтернативните средства за съответствие, използвани от него или от организациите и лицата под негов надзор, за установяването на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

г) Компетентният орган прави оценка на всички алтернативни средства за съответствие, предложени от дадена организация в съответствие с ORA.GEN.120, като анализира представената документация и, ако счете за необходимо, извършва проверка на организацията.

Когато компетентният орган констатира, че алтернативните средства за съответствие са съобразени с правилата за прилагане, той незабавно:

(1) уведомява заявителя, че алтернативните средства за съответствие могат да бъдат прилагани и, ако е приложимо, изменя съответно одобрението или сертификата на заявителя, и

(2) уведомява Агенцията за тяхното съдържание, като включва копия от всички съответни документи,

(3) информира други държави-членки за алтернативните средства за съответствие, които са били приети.

д) Когато самият компетентен орган използва алтернативни средства за съответствие за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, той:

(1) ги предоставя на всички организации и лица под негов надзор, и

(2) незабавно уведомява Агенцията.

Компетентният орган представя на Агенцията пълно описание на алтернативните средства за съответствие, включително всички редакции на процедурите, които могат да са от значение, както и оценка, която показва, че са спазени правилата за прилагане.

▼M14

ARA.GEN.125 Информация за Агенцията

а) Компетентният орган уведомява Агенцията в случай на значителни проблеми с прилагането на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, в срок от 30 дни от момента, в който органът е узнал за проблемите.

б) Без да се засягат Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, компетентният орган възможно най-бързо предоставя на Агенцията информация от значение за безопасността, произтичаща от докладите за събития, съхранявани в националната база данни.

▼M1

ARA.GEN.135 Незабавна реакция по проблем на сигурността

▼M14

а) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 376/2014 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, компетентният орган въвежда система за целесъобразно събиране, анализиране и разпространение на информация, свързана с безопасността.

б) Агенцията въвежда система за целесъобразно анализиране на всяка получена информация, свързана с безопасността, и незабавно предоставя на държавите членки и на Комисията информация — в т.ч. препоръки или предложения за коригиращи действия, която им е необходима, за да реагират своевременно на проблем, свързан с безопасността, който засяга продукти, части, немонтирано оборудване, лица или организации, предмет на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актовете и актове за изпълнение, приети въз основа на него.

▼M1

в) След получаване на информацията, посочена в букви а) и б), компетентният орган предприема подходящи мерки за справяне с проблема на безопасността.

▼M14

г) За мерките, предприети по буква в), се съобщава незабавно на всички лица или организации, които трябва да ги изпълнят съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актовете и актове за изпълнение, приети въз основа на него. Компетентният орган съобщава тези мерки и на Агенцията, а когато са необходими съвместни действия — и на останалите засегнати държави членки.

▼M1

РАЗДЕЛ II

Управление

ARA.GEN.200 Система за управление

а) Компетентният орган установява и поддържа система за управление, включваща най-малко:

▼M14

(1) документирани правила и процедури за описание на неговата организация, средства и методи за постигане на съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него. Процедурите редовно се актуализират и служат като основни работни документи в рамките на въпросния компетентен орган за всички съответни задачи;

([1]) Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18).

▼M1

(2) достатъчно персонал за изпълнение на неговите задачи и отговорности. Този персонал е квалифициран за изпълнение на възложените задачи и разполага с необходимите знания, опит, първоначално и периодично обучение, с цел поддържане на компетентността. Трябва да съществува система за планиране на наличието на персонал, за да се гарантира правилното изпълнение на всички задачи;

(3) подходящи съоръжения и помещения за служебно ползване за изпълнение на възложените задачи;

(4) функция за наблюдение на съответствието на системата за управление на съответните изисквания и адекватност на процедурите, включително създаването на процес за вътрешен одит, както и на процес за управление на риска за безопасността. Наблюдението на съответствието включва система за представяне на констатациите от одита на висшето ръководство на компетентния орган, за да се гарантира предприемането на коригиращи действия, когато е необходимо, и

(5) лице или група от лица, които отговарят пред висшето ръководство на компетентния орган за функцията по наблюдение на съответствието.

б) За всяка област на дейност, включително системата за управление, компетентният орган назначава едно или повече лица, които носят цялата отговорност за управлението на съответните задачи.

▼M14

в) Компетентният орган установява процедури за участие във взаимен обмен на цялата необходима информация и за съдействие с други заинтересовани компетентни органи, независимо дали от държавата членка или от други държави членки, в т.ч. на следната информация:

1) за всички направени констатации, коригиращи последващи действия, предприети във връзка с такива констатации, и мерките за принудително изпълнение, предприети в резултат на надзора над лица и организации, извършващи дейност на територията на държава членка, но сертифицирани от или след като са подали декларация пред компетентния орган на друга държава членка или Агенцията;

2) произтичаща от задължителното и доброволното докладване на събития, както се изисква по точка ORA.GEN.160 от приложение VII.

▼M1

г) Копие от процедурите, свързани със системата за управление и нейните изменения, се предоставя на Агенцията за целите на стандартизацията.

ARA.GEN.205 Възлагане на задачи на квалифицирани единици

а) Задачи, свързани с първоначалното сертифициране или продължаващия надзор на лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, се възлагат от държавите-членки само на квалифицирани единици. При разпределението на задачите компетентният орган гарантира, че:

▼M1

(1) разполага с функционираща система за първоначално и периодично оценяване на съответствието на квалифицираната единица с приложение V към Регламент (ЕО) № 216/2008.

Тази система и резултатите от оценките се документират;

(2) е установил документирано споразумение с квалифицираната единица, одобрено и от двете страни на подходящо управленско равнище, което ясно определя:

i) задачите, които ще се изпълняват,

ii) декларациите, докладите и отчетите, които ще се представят,

iii) техническите условия, които ще се спазват при изпълнение на тези задачи,

iv) съответната застраховка на отговорността, и

v) защитата на данните, събрани при изпълнението на тези задачи;

б) Компетентният орган гарантира, че процесът на вътрешен одит и процесът за управление на риска за безопасността, изисквани от ARA.GEN.200 буква а), точка 4, обхващат всички задачи относно сертифицирането и продължаващия надзор, изпълнявани от негово име.

▼M14

ARA.GEN.210 Промени в системата за управление

а) Компетентният орган разполага със система, която му позволява да установява промени, влияещи на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него. Тази система му дава възможност да предприема целесъобразни действия, за да гарантира, че системата му за управление продължава да бъде подходяща и ефективна.

б) Компетентният орган актуализира своята система за управление, за да отразява своевременно всяка промяна на Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, така че да гарантира ефективното изпълнение.

в) Компетентният орган уведомява Агенцията за промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него.

▼M1

ARA.GEN.220 Водене на отчетност

а) Компетентният орган създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение, достъп и надеждно проследяване на:

(1) документираните правила и процедури на системата за управление;

(2) обучението, квалификацията и упълномощаването на неговия персонал;

(3) разпределението на задачите, които обхващат елементите, изисквани от ARA.GEN.205, както и подробна информация за разпределените задачи;

▼M7

(4) процесите на сертифициране и деклариране, както и надзора на сертифицираните и декларираните организации;

▼M1

(5) процесите за издаване на свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонала и за продължаващ надзор на притежателите на такива свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации.

(6) процесите за издаване на сертификати за квалификация на FSTD и за продължаващ надзор на FSTD и на организацията, която го експлоатира;

(7) надзора на лицата и организациите, които упражняват дейност на територията на държавата-членка, но контролирани или сертифицирани от компетентния орган на друга държава-членка или от Агенцията, както е договорено между тези органи;

(8) оценката и уведомяването на Агенцията относно алтернативни средства за съответствие, предложени от организациите, и оценката на алтернативни средства за съответствие, използвани от самия компетентен орган;

(9) констатациите, коригиращите действия и датата на приключване на действията;

(10) предприетите мерки за изпълнение;

▼M11

(11) информацията за безопасността и последващи мерки;

(12) използването на разпоредбите за гъвкавост в съответствие с член 71 от Регламент (ЕС) 2018/1139; както и

(13) процеса на оценяване и одобряване на въздухоплавателни средства, определени в точка ORA.ATO.135, буква а) и в точка DTO.GEN.240, буква а).

▼M12

б) Компетентният орган изготвя и актуализира списък на всички издадени от него сертификати за организация, сертификати за квалификация за FSTD и свидетелства за правоспособност, сертификати и атестации на персонала, получените декларации от DTO, както и проверените или одобрени програми за обучение на DTO с цел съобразяване с разпоредбите от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

▼M1

в) Всички данни се съхраняват за минималния срок, посочен в настоящия регламент. Ако няма посочен такъв срок, данните се съхраняват минимум 5 години и в съответствие с приложимите закони за защита на личните данни.

РАЗДЕЛ III

Надзор, сертифициране и изпълнение

ARA.GEN.300 Надзор

а) Компетентният орган проверява:

(1) съответствието с изискванията, приложими за организациите или лицата, преди да издаде сертификати на организации, одобрения, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонал, когато е приложимо;

▼M7

(2) продължаващото съответствие с изискванията, приложими към лицата, притежаващи свидетелства за правоспособност, квалификации и сертификати, към организациите, които е сертифицирал, към притежателите на квалификация на FSTD, и към организациите, от които е получил декларация;

▼M1

(3) изпълнението на подходящи мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARA.GEN.135, букви в) и г).

б) Тази проверка:

(1) се подкрепя от документация, специално предназначена да осигури на персонала, който отговаря за контрола на безопасността, насоки за изпълнение на неговите функции;

(2) предоставя на засегнатите лица и организации резултатите от дейността по надзор на безопасността;

(3) се основава на проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции; и

(4) осигурява на компетентния орган необходимите доказателства, в случай че се налагат допълнителни действия, включително мерките, предвидени в ARA.GEN.350 и ARA.GEN.355.

в) Обхватът на надзора, определен в букви а) и б), е съобразен с резултатите от предишни надзорни дейности и с приоритетите по отношение на безопасността.

г) Без да се накърнява компетентността на държавите-членки и техните задължения, определени в ARO.RAMP, обхватът на надзора на дейностите, извършвани на територията на държава-членка от лица или организации, установени в друга държава-членка, се определя въз основа на приоритетите по отношение на безопасността, както и въз основа на предишни надзорни дейности.

д) Когато дейността на лице или организация включва повече от една държава-членка или Агенцията, компетентният орган, който отговаря за надзора по буква а), може да се споразумее някои надзорни дейности да се осъществяват от компетентните органи на държавите-членки, където се осъществява дейността, или от Агенцията. Всяко лице или организация, предмет на такова споразумение, се информира за неговото съществуване и за неговия обхват.

е) Компетентният орган събира и обработва всяка информация, която се счита за полезна от гледна точка на надзора, включително за наземни и внезапни инспекции.

ARA.GEN.305 Програма за надзор

а) Компетентният орган изготвя и поддържа програма за надзор, която обхваща дейностите по надзора, изисквани съгласно ARA.GEN.300 и ARO.RAMP.

б) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и за притежатели на сертификати за квалификация на FSTD програмата за надзор се изготвя, като се вземат предвид специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по сертифициране и/или надзор, и се основава на оценката на свързаните рискове. В рамките на всеки цикъл на планиране на надзора тя включва:

(1) проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, когато е приложимо; и

(2) срещи между отговорния ръководител и компетентния орган, за да се гарантира, че и двете страни са информирани по съществените въпроси.

в) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и притежатели на сертификати за квалификация на FSTD се прилага цикъл на планиране на надзора не по-дълъг от 24 месеца.

▼M1

Този цикъл може да бъде намален, ако има доказателства, че показателите за безопасност на организацията или притежателя на сертификат за квалификация на FSTD са се влошили.

Цикълът на планиране на надзора може да бъде удължен до максимум 36 месеца, ако упълномощеният орган е установил, че през предходните 24 месеца:

(1) организацията е показала, че може да открива ефективно заплахи за авиационната безопасност и да управлява свързаните рискове;

(2) организацията непрекъснато е показвала съгласно ORA.GEN.130, че държи под контрол всички промени;

(3) не са направени констатации от ниво 1; и

(4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARA.GEN.350, буква г), точка 2.

Цикълът на планиране на надзора може допълнително да бъде удължен до максимум 48 месеца, ако в допълнение към горепосоченото организацията е създала и компетентният орган е одобрил система за непрекъснато докладване на компетентния орган относно показателите за безопасност и спазването на регулаторните разпоредби от самата организация.

▼M4

ва) Независимо от разпоредбите в буква в), по отношение на организациите, които провеждат обучение само за LAPL, PPL, SPL или BPL и свързаните с тях квалификационни класове и сертификати, се прилага цикъл на планиране на надзора не по-дълъг от 48 месеца. Цикълът на планиране на надзора може да бъде съкратен, ако съществуват доказателства, че нивото на безопасност на правоспособната организация е по-ниско.

Цикълът на планиране на надзора може да бъде удължен най-много до 72 месеца, ако компетентният орган е установил, че през предходните 48 месеца:

(1) организацията е доказала ефективност при разпознаването на заплахи за авиационната безопасност и управлението на съответните рискове, както е показано в резултатите от годишния преглед в съответствие с ORA.GEN. 200, буква в);

(2) организацията непрекъснато е запазвала контрол върху всички промени в съответствие с ORA.GEN. 130, както е показано в резултатите от годишния преглед в съответствие с ORA.GEN. 200, буква в);

(3) не са направени констатации от ниво 1; и

(4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARA.GEN.350, буква г), точка 2.

▼M18

г) За лицата, които притежават свидетелства за правоспособност, удостоверения, квалификации или атестации, издадени от компетентния орган, програмата за надзор включва подходящ брой инспекции и внезапни инспекции.

▼M1

д) Програмата за надзор включва записи на датите, на които следва да се проведат (и са проведени) проверки, инспекции и срещи.

▼M7

е) Независимо от посоченото в букви б), в) и ва), програмата за надзор на DTO се изготвя, като се вземат предвид специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по надзор, и се основава на оценката на рисковете, свързани с вида на предоставяното обучение. Дейностите по надзор включват инспекции, включително внезапни инспекции, а ако се счете за необходимо от компетентния орган, може да включват и одити.

▼M1

ARA.GEN.310 Процедура на първоначално сертифициране – организации

а) След получаване на заявление за първоначално издаване на сертификат за организация компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.

▼M1

б) Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава сертификатите, както е предвидено в допълнение III и допълнение V към настоящата част. Сертификатите се издават за неопределен срок. Правата и обхватът на дейностите, за които организацията е получила одобрение, се уточняват в условията на одобрението, приложено към сертификатите.

в) За да се даде възможност на организациите да въвеждат промени без предварително одобрение от компетентния орган съгласно ORA.GEN.130, компетентният орган одобрява представената от организацията процедура, която определя обхвата на такива промени и описва как те ще се управляват и съобщават.

ARA.GEN.315 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменяне на свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации — лица

а) След получаване на заявление за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменяне на свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение и атестация на лица и придружаващата документация компетентният орган проверява дали кандидатът отговаря на приложимите изисквания.

б) Когато прецени, че кандидатът отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или изменя свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.

ARA.GEN.330 Промени — организации

а) След получаване на заявление за промяна, която изисква предварително одобрение, и преди да издаде одобрението, компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.

Компетентният орган предписва условията, при които организацията може да функционира по време на промяната, освен ако не определи, че действието на сертификата на организацията трябва да бъде временно прекратено.

Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган одобрява промяната.

б) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато организацията въведе промени, които изискват предварително одобрение, без да е получила такова от компетентния орган, както е посочено в буква а), компетентният орган временно прекратява действието, ограничава или отнема сертификата на организацията.

в) За промени, които не изискват предварително одобрение, компетентният орган извършва оценка на информацията, представена в уведомлението, изпратено от организацията в съответствие с ORA.GEN.130, с цел да провери съответствието с приложимите изисквания. В случай на несъответствие компетентният орган:

(1) уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителни промени, и

(2) в случай на констатации от ниво 1 или ниво 2, действа съгласно ARA.GEN.350.

▼M7

г) Независимо от посоченото в букви а), б) и в), в случай на промени на информацията, съдържаща се в декларациите, получени от DTO, или на програмата за обучение, използвана от DTO, за които е уведомен в съответствие с точка DTO.GEN.116 от приложение VIII (част DTO), компетентният орган действа в съответствие с изискванията на точка ARA.DTO.105 или ARA.DTO.110, според случая.

▼M1

ARA.GEN.350 Констатации и коригиращи действия — организации

а) Компетентният орган за надзора съгласно ARA.GEN.300 буква а) разполага със система за анализ на значението на констатациите за безопасността.

б) Констатации от ниво 1 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на процедурите и наръчниците на организацията или на условията на одобрението или сертификата, което води до намалена безопасност или сериозно застрашава безопасността на полетите.

▼M1

Констатациите от ниво 1 включват:

(1) непредоставяне на достъп на компетентния орган до помещенията на организацията, както е посочено в ORA.GEN.140, по време на нормалното работно време, след като компетентният орган е направил две писмени заявки за достъп;

(2) получаване на сертификата на организацията или запазване на неговата валидност чрез фалшифициране на представените документни доказателства;

(3) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на сертификата на организацията; и

(4) липса на отговорен ръководител.

в) Констатации от ниво 2 се издават от компетентния орган, когато се установи несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на процедурите и наръчниците на организацията или на условията на одобрението или сертификата, което би довело до намаляване на безопасността или би застрашило безопасността на полетите.

г) Когато бъде направена констатация в рамките на надзора или с каквито и да било други средства, компетентният орган, без да се накърняват допълните действия, изисквани от Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, съобщава в писмена форма констатацията на организацията и изисква коригиращи действия за справяне с установените несъответствия. Когато е необходимо, компетентният орган информира държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство.

(1) В случай на констатации от ниво 1 компетентният орган предприема незабавни и подходящи действия да забрани или ограничи дейността и, ако е необходимо, предприема действия за отнемане на сертификата или специалното одобрение, или за ограничаване или временно прекратяване на действието му изцяло или частично, в зависимост от значимостта на констатацията от ниво 1, до успешното приключване на коригиращите действия от организацията.

(2) В случай на констатации от ниво 2 компетентният орган:

i) предоставя период за извършване на коригиращи действия в зависимост от същността на констатацията, който във всеки случай първоначално не е по-дълъг от 3 месеца. В края на този период и в зависимост от същността на констатацията компетентният орган може да удължи 3-месечния период при наличието на задоволителен план с коригиращи действия, одобрен от компетентния орган; и

ii) оценява плана за коригиращи действия и за тяхното изпълнение, предложен от организацията, и приема тези действия, ако оценката стигне до заключение, че те са достатъчни за справяне с несъответствията.

(3) Когато дадена организация не представи план с коригиращи действия или не извърши коригиращи действия в рамките на срока, одобрен или удължен от компетентния орган, нивото на констатацията се повишава на ниво 1 и се предприемат действията, предвидени в буква г), точка 1.

(4) Компетентният орган записва констатациите, които е направил или които са му съобщени, и, когато е приложимо, мерките за изпълнение, които е приложил, както и всички коригиращи действия, произтичащи от констатациите, и датата на тяхното приключване.

▼M12

га) Чрез дерогация от разпоредбите на букви а)—г), в случая на DTO, ако по време на надзор или по друг начин компетентният орган намери доказателства, сочещи, че DTO не отговаря на съществените изисквания, посочени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, на изискванията от приложение I (Част FCL) и от приложение VIII (Част DTO) към настоящия регламент или на тези от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, компетентният орган:

▼M7

(1) констатира откритото, записва го, съобщава го писмено на представителя на DTO и определя разумен срок, в рамките на който DTO трябва да предприеме стъпките, описани в точка DTO.GEN.150 от приложение VIII (част DTO);

▼M7

(2) предприема незабавни и подходящи действия за ограничаване или забрана на дейностите по обучение, свързани с несъответствието, докато DTO предприеме коригиращите действия, посочени в точка (1), когато е настъпила една от следните ситуации:

i) установен е проблем с безопасността;

ii) DTO не е предприела коригиращите действия в съответствие с точка DTO.GEN.150;

(3) по отношение на програмите за обучение, посочени в точка DTO.GEN.230, буква в) от приложение VIII (част DTO), ограничава, временно отменя или прекратява одобрението на програмата за обучение;

(4) предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими с оглед прекратяване на несъответствието, а когато е уместно — отстраняване на последствията от него.

▼M12

д) Без да се засягат никакви допълнителни мерки за принудително изпълнение, ако органът на държава членка, действащ в съответствие с точка ARA.GEN.300, буква г), установи, че организация, сертифицирана от или направила декларация пред компетентния орган на друга държава членка или пред Агенцията, по какъвто и да е начин не отговаря на съществените изисквания, посочени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, на изискванията от приложение I (Част FCL), приложение VII (Част ORA) и приложение VIII (Част DTO) към настоящия регламент или на тези от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, той трябва да информира за това въпросния компетентен орган.

▼M1

ARA.GEN.355 Констатации и мерки за изпълнение — лица

а) Ако в рамките на надзора или с всякакви други средства компетентният орган, отговарящ за надзора съгласно ARA.GEN.300, буква а), открие доказателства, че лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, не отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган прави констатация, записва я и я съобщава в писмена форма на притежателя на свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.

б) Когато се направи такава констатация, компетентният орган извършва инспекция. Ако констатацията се потвърди, той:

(1) ограничава, временно прекратява действието или отнема свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията, когато е приложимо, ако се установи проблем с безопасността; и

(2) предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.

в) Когато е приложимо, компетентният орган информира лицето или организацията, издали медицинското свидетелство или атестацията.

г) Без да се накърняват допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава-членка, действащ съгласно разпоредбите на ARA.GEN.300, буква г), открие доказателства, че лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени от компетентния орган на която и да било друга държава-членка, не отговаря на приложимите изисквания, той информира този компетентен орган.

д) Ако в рамките на надзора или с всякакви други средства се констатират доказателства, които показват несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, предмет на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, което не притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган, установил несъответствието, предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.

▼M11

ARA.GEN.360 Смяна на компетентния орган

▼M12

а) При получаването на искане от притежателя на свидетелство за летателна правоспособност за смяна на компетентния орган, както е посочено в точка FCL.015, буква д) от приложение I (Част FCL), точка BFCL.015, буква е) от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или точка SFCL.015, буква е) от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, приемащият компетентен орган незабавно отправя искане до компетентния орган на притежателя на свидетелството за летателна правоспособност да прехвърли незабавно всички посочени по-долу документи:

1) потвърждение на свидетелството за летателна правоспособност;

2) копия от медицинската документация на притежателя на свидетелството за летателна правоспособност, съхранявана от компетентния орган в съответствие с точка ARA.GEN.220 и точка ARA.MED.150. Медицинската документация се прехвърля в съответствие с точка MED.A.015 от приложение IV (Част MED) и трябва да включва резюме на съответната медицинска история на кандидата, проверено и подписано от медицинския оценител.

▼M11

б) Предаващият компетентен орган запазва оригиналите на документацията по лицензирането и медицинската документация на притежателя на свидетелството за летателна правоспособност в съответствие с точки ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 и ARA.MED.150.

в) Приемащият компетентен орган незабавно преиздава свидетелството за летателна правоспособност и свидетелството за медицинска годност, при условие че е получил и обработил всички документи, посочени в буква а). В момента на преиздаване на свидетелството за летателна правоспособност и на свидетелството за медицинска годност приемащият компетентен орган незабавно изисква от притежателя на свидетелството за летателна правоспособност да му предаде свидетелството, издадено от предаващия компетентен орган, както и съответното свидетелство за медицинска годност.

г) Приемащият компетентен орган незабавно уведомява предаващия компетентен орган, след като е преиздал свидетелството за летателна правоспособност и свидетелството за медицинска годност на притежателя на свидетелство за летателна правоспособност, а притежателят на свидетелство за летателна правоспособност е върнал свидетелството за летателна правоспособност и свидетелството за медицинска годност в съответствие с буква в). До получаването на такова уведомление предаващият компетентен орган носи отговорност за свидетелството за летателна правоспособност и свидетелството за медицинска годност, първоначално издадени на този притежател на свидетелство за летателна правоспособност.

▼M18

д) Когато компетентният орган получи искане от притежател на свидетелство за медицинска годност за смяна на компетентния орган, както е посочено в изискванията, предвидени в буква а), се прилага процедурата, определена в букви а)—г).

▼M1

ПОДЧАСТ FCL

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ЛИЦЕНЗИРАНЕТО НА ПОЛЕТНИТЕ ЕКИПАЖИ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ARA.FCL.120 Водене на отчетност

Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, буква а), компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност резултати от теоретичните изпити и оценките на уменията на пилотите.

РАЗДЕЛ II

Свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения

ARA.FCL.200 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения

▼M6

а) Издаване на свидетелства за правоспособност и квалификации. Компетентният орган издава свидетелства за правоспособност на пилоти и свързаните с тях квалификации, като използва формуляра, установен в допълнение I към настоящата част.

▼M6

Ако даден пилот възнамерява да пилотира извън територията на ЕС въздухоплавателно средство, регистрирано в държава членка, която е различна от държавата членка, издала свидетелството му за летателна правоспособност, компетентният орган трябва:

1) да добави следната забележка в точка XIII на свидетелството за летателна правоспособност: „Валидността на настоящото свидетелство се потвърждава автоматично съгласно посоченото в приложението по ICAO към настоящото свидетелство“; и

2) да предостави на пилота приложението по ICAO, на печатен носител или в електронен формат.

▼M1

б) Издаване на свидетелства за правоспособност на инструктори и проверяващи. Компетентният орган издава свидетелства за правоспособност на инструктори или проверяващи, под формата на:

(1) заверка на съответните права в свидетелството за правоспособност на пилот, както е установено в допълнение I към настоящата част; или

(2) отделен документ, във форма и по начин, уточнени от компетентния орган.

▼M14

в) Заверка на свидетелства за правоспособност от проверяващи. Преди да оправомощи конкретно определен проверяващ да потвърждава валидността или да подновява квалификации или свидетелства за правоспособност, компетентният орган разработва съответни процедури.

▼M18

г) Заверка на свидетелство за правоспособност от инструктори. Компетентният орган разработва подходящи процедури, преди да разреши конкретно на определени инструктори да потвърдят валидността на квалификация за клас самолети SEP, квалификация за клас TMG или квалификация за тип вертолет с един двигател с МТОМ до 3 175 kg.

▼M12

д) Инструктори за сертификати за FI(B) или FI(S): Компетентният орган разработва подходящи процедури за провеждане на учебни полети под наблюдение, посочени в:

▼M14

1) точка BFCL.315, буква а), подточка 4, ii) и точка BFCL.360, буква а), подточка 2 от приложение III (част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395; както и

▼M12

2) точка SFCL.315 буква а), подточка 7, ii) и точка SFCL.360, буква а), подточка 2 от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

▼M1

ARA.FCL.205 Наблюдение на проверяващи

а) Компетентният орган изготвя програма за надзор, за да наблюдава поведението и работата на проверяващи, като отчита:

(1) броя на проверяващите, които е сертифицирал, и

(2) броя на проверяващите, сертифицирани от други компетентни органи, които упражняват своите права на територията, на която компетентният орган осъществява надзор.

▼M3

б) Компетентният орган поддържа списък на проверяващите, които е сертифицирал. В този списък се посочват правата на проверяващите и той се публикува и актуализира от компетентния орган.

▼M1

в) Компетентният орган разработва процедури за определяне на проверяващи за провеждане на проверки на уменията.

▼M3

ARA.FCL.210 Информация за проверяващи

а) Компетентният орган уведомява Агенцията за националните административни процедури относно изискванията за защита на личните данни, отговорностите, застраховката срещу злополука и таксите, приложими на нейна територия, които трябва да бъдат използвани от проверяващите при провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия.

▼M3

б) За улесняване на разпространението и достъпа до информацията, получена от компетентните органи съгласно буква а), Агенцията публикува тази информация в предвидения от нея формат.

в) Компетентният орган може да предостави на проверяващите, които е сертифицирал, и на проверяващите, сертифицирани от други компетентни органи, които упражняват своите права на тяхна територия, критерии за безопасност, които трябва да се спазват при провеждането на проверки на уменията и на професионалната подготовка във въздухоплавателно средство.

▼M1

ARA.FCL.215 Срок на валидност

а) Когато издава или подновява квалификация или свидетелство за правоспособност, компетентният орган или, в случай на подновяване, специално упълномощеният от него проверяващ, удължава срока на валидност до края на съответния месец.

б) Когато потвърждава валидността на квалификация, свидетелство за правоспособност на инструктор или проверяващ, компетентният орган или специално упълномощеният от него проверяващ, удължава срока на валидност на квалификацията или свидетелството за правоспособност до края на съответния месец.

в) Компетентният орган, или специално упълномощеният от него за тази цел проверяващ, вписва датата на изтичане на срока на валидност в свидетелството за правоспособност.

г) Компетентният орган може да разработи процедури, за да даде възможност на притежателите на свидетелство за правоспособност да упражняват своите права за максимален срок от 8 седмици след успешното приключване на приложимите изпити преди заверката в свидетелството за правоспособност.

ARA.FCL.220 Процедура за преиздаване на свидетелство за правоспособност на пилот

а) Компетентният орган преиздава свидетелство за правоспособност, когато това се налага по административни причини, и:

(1) след първоначално издаване на квалификация, или

(2) когато параграф XII от свидетелството за правоспособност, установено в допълнение I към настоящата част, е попълнен и не остава свободно място.

б) В новия документ за правоспособност се включват само валидни квалификации и свидетелства за правоспособност.

ARA.FCL.250 Ограничаване, временно прекратяване или отнемане на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения

а) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, когато е приложимо, свидетелство за правоспособност на пилот и свързаните с него квалификации или удостоверения съгласно ARA.GEN.355 при следните обстоятелства, но не само при тях:

(1) получаване на свидетелство за правоспособност на пилот чрез фалшифициране на представените документи;

(2) фалшифициране на дневника и записите на свидетелството за правоспособност или удостоверението;

▼M12

(3) притежателят на свидетелството за летателна правоспособност вече не отговаря на съответните изисквания от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията;

▼M1

(4) упражняване на правата, които предоставя свидетелство за правоспособност, квалификация или удостоверение под неблагоприятното въздействие на алкохол или наркотици;

▼M1

(5) несъответствие с приложимите експлоатационни изисквания;

(6) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на сертификата; или

(7) неприемливо изпълнение на някой от етапите на задълженията и отговорностите на проверяващия полети.

б) Компетентният орган може също така да ограничи, временно да прекрати или да отнеме свидетелство за правоспособност, квалификация или удостоверение след писмено искане на притежателя на свидетелството или удостоверението.

в) Всички летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, проведени по време на временното прекратяване или след отнемането на свидетелството за правоспособност на проверяващ, ще бъдат невалидни.

РАЗДЕЛ III

Теоретични изпити

ARA.FCL.300 Изпитни процедури

▼M12

а) Компетентният орган въвежда необходимите мерки и процедури, даващи възможност на кандидатите да преминат изпити по теоретична подготовка съгласно съответните изисквания от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията или приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

▼M1

б) В случай на ATPL, MPL, свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL) и квалификации за полети по прибори, тези процедури трябва да отговарят на следните условия:

(1) Изпитите се провеждат в писмена форма или с помощта на компютър.

(2) Въпросите за изпита се подбират от компетентния орган от Европейската централна база въпроси (ECQB) съгласно общ метод, който позволява да се обхване цялата учебна програма по всеки предмет. ECQB е база данни от въпроси с възможност за избор на правилен отговор, поддържана от Агенцията.

▼M18

(3) Изпитът по комуникации може да се провежда отделно от изпитите по други дисциплини.

▼M1

в) Компетентният орган информира кандидатите за езиците, на които ще се провеждат изпитите.

г) Компетентният орган установява подходящи процедури, за да гарантира честното провеждане на изпитите.

д) Ако компетентният орган констатира, че кандидатът не спазва изпитните процедури по време на провеждането на изпита, това се оценява като непреминал успешно изпита по един предмет или изпита като цяло.

е) Компетентният орган забранява на кандидати, за които е доказано, че си служат с измама, да се явяват на други изпити за срок най-малко 12 месеца след датата на изпита, на който е констатирано, че си служат с измама.

ПОДЧАСТ CC

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С КАБИННИЯ ЕКИПАЖ

РАЗДЕЛ I

Атестации на кабинния екипаж

ARA.CC.100 Процедури за атестиране на кабинния екипаж

а) Компетентният орган установява процедури за издаване, водене на отчетност и надзор на атестациите на кабинните екипажи съответно съгласно ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 и ARA.GEN.300.

б) Атестациите на кабинните екипажи се издават, като се използват формата и спецификациите, установени в приложение II към настоящата част,

▼M1

или

(1) от компетентния орган

и/или, ако е решено от държава-членка,

(2) от организация, одобрена от компетентния орган за тази цел.

в) Компетентният орган оповестява публично:

(1) кои органи издават атестации на кабинния екипаж на своята съответна територия; и

(2) списъка на организациите, ако има такива, одобрени за тази цел.

ARA.CC.105 Временно прекратяване или отнемане на атестации на кабинни екипажи

Компетентният орган предприема мерки съгласно ARA.GEN.355, включително временно прекратяване или отнемане на атестация на кабинен екипаж, най-малко в следните случаи:

а) несъответствие с Част CC или с приложимите изисквания на Част ORO и Част CAT, ако е установен проблем с безопасността;

б) получаване или запазване на валидността на атестацията на кабинния екипаж чрез фалшифициране на представените документи;

в) упражняване на правата съгласно атестацията на кабинния екипаж под неблагоприятното въздействие на алкохол или наркотици; и

г) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на атестацията на кабинния екипаж.

РАЗДЕЛ II

Организации, които предоставят обучение на кабинни екипажи или издават атестации на кабинни екипажи

ARA.CC.200 Одобрение на организации да предоставят обучение на кабинни екипажи или да издават атестации на кабинни екипажи

а) Преди да издаде одобрение на организация за обучение или оператор в търговския въздушен транспорт да предоставя обучение на кабинни екипажи, компетентният орган проверява дали:

(1) провеждането, учебните планове и свързаните с тях програми на курсовете за обучение, предоставяни от организацията, съответстват на съответните изисквания на Част CC;

(2) тренажорите, използвани от организацията, пресъздават реалистично условията в пътническата кабина на типовете въздухоплавателни средства и техническите характеристики на оборудването, което ще се експлоатира от кабинния екипаж; и

(3) обучаващите и инструкторите, които провеждат обучението, са с подходящ опит и квалификация по обхванатия предмет на обучение.

б) Ако в дадена държава-членка е възможно да бъдат одобрявани организации, които да издават атестации на кабинни екипажи, компетентният орган дава такива одобрения само на организации, които са изпълнили изискванията по буква а). Преди даването на такова одобрение компетентният орган:

(1) прави оценка на способността и отговорността на организацията да изпълнява свързаните с това задачи;

(2) гарантира, че организацията е установила документирани процедури за изпълнението на свързаните задачи, включително за провеждането на изпити от персонал, който е квалифициран за тази цел и няма конфликт на интереси, и за издаването на атестации на кабинни екипажи съгласно ARA.GEN.315 и ARA.CC. 100, буква б); и

▼M1

(3) изисква организацията да представи информация и документация, свързана с атестациите на кабинни екипажи, които издава, и техните притежатели, която е от значение за компетентния орган във връзка с воденето на отчетност, и задачите по надзора и изпълнението.

ПОДЧАСТ ATO

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (ATO)

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ARA.ATO.105 Програма за надзор

Програмата за надзор на ATO включва наблюдение на стандартите на курса, включително подбора на учебните полети, ако това е уместно с оглед на използваното въздухоплавателно средство.

▼M12

ARA.ATO.110 Одобряване на списъци на минималното оборудване

Когато компетентният орган получи заявление за одобрение на списък на минималното оборудване съгласно точка ORO.MLR.105 от приложение III (Част ORO) и точка NCC.GEN.101 от приложение VI (Част NCC) към Регламент (ЕС) № 965/2012, той действа в съответствие с точка ARO.OPS.205 от приложение II (Част ARO) към посочения регламент.

▼M1

ARA.ATO.120 Водене на отчетност

Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност подробна информация за курсовете, предоставяни от ATO, и ако е приложимо, отчети, свързани с използваните за обучението FSTD.

ПОДЧАСТ FSTD

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С КВАЛИФИЦИРАНЕТО НА ЛЕТАТЕЛНИ ТРЕНАЖОРИ (FSTD)

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ARA.FSTD.100 Процедура за първоначална оценка

а) След като получи заявление за сертификат за квалификация на FSTD, компетентният орган:

(1) прави оценка на представения за първоначална оценка или за повишаване на квалификацията FSTD спрямо приложимата основа за квалификация;

(2) оценява FSTD в онези области, които са съществени за завършване процеса на обучение, изпитване и проверка на членове на полетния екипаж, когато е приложимо;

(3) провежда обективни, субективни и функционални тестове съгласно основата за квалификация и преглежда резултатите от тези тестове, за да изготви ръководство за тестване и експертна оценка (QTG); и

(4) проверява дали организацията, която експлоатира FSTD, е в съответствие с приложимите изисквания. Това не се прилага за първоначална оценка на тренажори за основна подготовка за полети по прибори (BITD).

б) Компетентният орган одобрява QTG само след приключване на първоначалната оценка на FSTD и когато всички несъответствия в QTG са отстранени по удовлетворителен за органа начин. QTG, което се получава в резултат на процедурата на първоначална проверка, става главно QTG (MQTG), което е основа за квалификацията на FSTD и последващите периодични оценки на FSTD.

▼M1

в) Основа за квалификация и специални условия.

(1) Компетентният орган може да предпише специални условия за основата за квалификация на FSTD, когато са изпълнени изискванията на ORA.FSTD.210, буква а) и когато е доказано, че специалните условия гарантират ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.

(2) Когато компетентният орган, ако е различен от Агенцията, определи специални условия за основата за квалификация на FSTD, той незабавно уведомява Агенцията за това. Уведомлението се придружава от пълно описание на предписаните специални условия и оценка на безопасността, която доказва, че е постигнато ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.

ARA.FSTD.110 Издаване на сертификат за квалификация на FSTD

а) След приключване на оценката, при положение че FSTD отговаря на приложимата основа за квалификация съгласно ORA.FSTD.210 и организацията, която го експлоатира, отговаря на приложимите изисквания за поддържане на квалификацията на FSTD съгласно ORA.FSTD.100, компетентният орган издава сертификат за квалификация на FSTD с неограничен срок, като използва формата, установена в допълнение IV към настоящата част.

ARA.FSTD.115 Временна квалификация на FSTD

а) В случай на въвеждане на програми за нови въздухоплавателни средства, когато не е възможно съответствие с изискванията, установени в настоящата подчаст за квалификация на FSTD, компетентният орган може да издаде на FSTD междинно ниво на квалификация.

б) За тренажори за пълна имитация на полета (FFS) междинното ниво на квалификация може да бъде само A, Б или B.

в) Това междинно ниво на квалификация е валидно до момента, когато може да се издаде окончателно ниво на квалификация, но при всички случаи не повече от три години.

▼M18

ARA.FSTD.120 Продължаване на квалификация на FSTD

а) Като част от програмата за надзор компетентният орган непрекъснато наблюдава организацията, която експлоатира FSTD, за да се увери, че са изпълнени следните условия:

1) пълният набор от тестове в главното QTG се провежда редовно в рамките на 12-месечен период;

2) резултатите от периодичните оценки продължават да съответстват на основата за квалификация и са датирани и запазени;

3) съществува система за контрол на конфигурацията, гарантираща трайната цялост на хардуера и софтуера на квалифицирания FSTD.

б) Компетентният орган провежда периодични оценки на FSTD в съответствие с процедурите, описани в точка ARA.FSTD.100. Тези оценки се извършват:

▼M18

(1) всяка година в случай на тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) или тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT). Началото на всеки 12-месечен период е краят на месеца на първоначалната квалификация, освен ако не е уговорена друга дата между компетентния орган и организацията, която експлоатира FSTD. Всяка периодична оценка на FSTD се извършва в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период;

(2) на всеки 3 години за BITD.

в) Компетентният орган може да удължи периода за периодична оценка на FSTD, посочен в точка ARA.FSTD.120, буква б), точка 1, до максимум 36 месеца, ако са приложими всички изброени по-долу условия:

1) през предходните 36 месеца организацията, която експлоатира този FSTD, отговаря на критериите, посочени в точка ARA.GEN.305, буква в, точки 1—4;

2) FSTD е бил предмет на първоначална и най-малко на една периодична оценка, при които е установено неговото продължаващо съответствие с основата за квалификация;

3) компетентният орган извършва на всеки 12 месеца проверка на елементите на системата за управление на организацията, както е посочено в точка ORA.GEN.200, буква а), точки 3 и 6 от приложение VII;

4) организацията е разработила процедури за изпълнение на задачите, посочени в точка ORA.FSTD.225, буква б) от приложение VII.

▼M1

ARA.FSTD.130 Промени

а) След получаване на заявление за промяна на сертификата за квалификация на FSTD, компетентният орган спазва приложимите елементи на изискванията на процедурата за първоначална оценка, описани в ARA.FSTD.100, букви а) и б).

б) Компетентният орган може да извърши специална оценка след големи промени или когато изглежда, че FSTD не работи на първоначалното си ниво на квалификация.

в) Компетентният орган винаги провежда специална оценка преди да даде по-високо ниво на квалификация на FSTD.

ARA.FSTD.135 Констатации и коригиращи действия — сертификат за квалификация на FSTD

Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, когато е приложимо, сертификат за квалификация на FSTD съгласно ARA.GEN.350, наред с другото, в следните случаи:

а) получаване сертификат за квалификация на FSTD чрез фалшифициране на представените документи;

б) организацията, която експлоатира FSTD, вече не може да докаже, че FSTD съответства на притежаваното от нея ниво на квалификация; или

в) организацията, която експлоатира FSTD, вече не съответства на приложимите изисквания на Част ORA.

ARA.FSTD.140 Водене на отчетност

В допълнение към записите, изисквани по ARA.GEN.220, компетентният орган води и актуализира списък на квалифицираните FSTD под негов надзор, датите на които следва да се извършат оценки, и датите, на които са извършени оценките.

▼M1

ПОДЧАСТ AeMC

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ (AeMC)

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ARA.AeMC.110 Процедура на първоначално сертифициране

Процедурата на сертифициране за AeMC следва разпоредбите, предвидени в ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Констатации и коригиращи действия — AeMC

Без да се накърнява ARA.GEN.350, констатациите от ниво 1 включват, наред с другото, следните случаи:

а) неопределяне на ръководител на AeMC;

б) неосигуряване на медицинска поверителност на авиомедицинската документация; и

в) непредставяне на компетентния орган на медицински и статистически данни за целите на надзора.

ПОДЧАСТ MED

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С АВИОМЕДИЦИНСКО ОСВИДЕТЕЛСТВАНЕ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ARA.MED.120 Медицински оценители

Компетентният орган назначава един или повече медицински оценители за изпълнение на задачите, описани в настоящия раздел. Медицинският оценител притежава необходимата квалификация и правоспособност за упражняване на медицинска професия и разполага със:

а) професионален медицински опит след дипломирането най-малко 5 години;

б) специални познания и опит в авиационната медицина; и

в) специално обучение по медицинско сертифициране.

ARA.MED.125 Отнасяне до лицензиращия орган

Когато AeMC или авиомедицински експерт (AME) отнесе решението относно годността на даден заявител до лицензиращия орган:

а) медицинският оценител или медицинският персонал, определен от компетентния орган, прави оценка на съответната медицинска документация и изисква допълнителна документация, прегледи или изследвания, когато е необходимо; и

б) медицинският оценител определя годността на заявителя за издаване на медицинско свидетелство с едно или повече ограничения, ако е необходимо.

▼M3

ARA.MED.130 Формат на медицинското свидетелство

Медицинското свидетелство съответства на следните спецификации:

а) Съдържание

(1) Държава, където е издадено свидетелството за правоспособност на пилот (I),

(2) Клас медицинско свидетелство (II),

(3) Номер на свидетелството, който започва с кода на ООН за държавата, в която е издадено свидетелството за правоспособност на пилота или е подадено заявлението за него, последван от код от арабски цифри и/или латински букви (III),

(4) Име на притежателя (IV),

▼M3

(5) Гражданство на притежателя (VI),

(6) Дата на раждане на притежателя: (дд/мм/гггг) (XIV),

(7) Подпис на притежателя (VII),

(8) Ограничения (XIII),

(9) Дата на изтичане на валидността на медицинското свидетелство (IX) за:

(i) Клас 1 еднопилотни търговски операции за превоз на пътници,

(ii) Клас 1 други търговски операции,

(iii) Клас 2,

(iv) LAPL

(10) Дата на медицинския преглед

(11) Дата на последната електрокардиограма

(12) Дата на последната аудиограма

(13) Дата на издаване и подпис на AME или медицинския оценител, издал свидетелството. Към това поле може да се добавят общопрактикуващи лекари, ако имат правомощия да издават медицински свидетелства съгласно националното законодателство на държавата членка, в която е издадено свидетелството.

(14) Печат или щемпел (XI).

б) Материал: освен в случаите на издадени от общопрактикуващи лекари LAPL, хартията или използваният материал от друг вид трябва да предотвратява или ясно да показва всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра ясно се одобряват от лицензиращия орган.

в) Език: свидетелствата са написани на националните езици и на английски език, както и на всички други езици, които лицензиращият орган счете за необходими.

г) Всички дати в медицинското свидетелство се изписват във формат дд/мм/гггг.

▼M1

ARA.MED.135 Авиомедицински формуляри

Компетентният орган използва формуляри за:

а) заявление за медицинско свидетелство;

б) доклад от медицински преглед за кандидати за клас 1 и клас 2; и

в) доклад от медицински преглед за кандидати за свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства (LAPL).

ARA.MED.145 Уведомяване на компетентния орган от общопрактикуващите лекари

Когато е приложимо, компетентният орган установява процес на уведомяване за общопрактикуващи лекари (GMP), за да гарантира, че са им известни медицинските изисквания, посочени в MED.B.095.

ARA.MED.150 Водене на отчетност

а) Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност подробна информация за авиомедицинските прегледи и оценки, представени от AME, AeMC или GMP.

б) Цялата авиомедицинска документация за притежателите на свидетелства за правоспособност се пази най-малко 10 години след изтичането на последното им медицинско свидетелство.

▼M1

в) За целите на авиомедицинските оценки и стандартизирането авиомедицинската документация се предоставя след писмено съгласие на кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност на:

(1) AeMC, AME или GMP с цел извършване на авиомедицинска оценка;

(2) медицинска комисия, която може да бъде създадена от компетентния орган за втори преглед на съмнителните случаи;

(3) съответни медицински специалисти с цел извършване на авиомедицинска оценка;

(4) медицинския оценител на компетентния орган на друга държава-членка за целите на съвместен надзор;

(5) кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност, в отговор на писмена молба; и

(6) Агенцията, за целите на стандартизирането, след като информацията, позволяваща идентифициране на кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност, бъде отстранена от документацията.

г) Компетентният орган може да предостави достъп до авиомедицинската документация за цели, различни от посочените в буква в), в съответствие с националните разпоредби за прилагане на Директива 95/46/ЕО.

д) Компетентният орган поддържа списъци:

(1) на всички авиомедицински експерти (AME), притежаващи валиден сертификат, издаден от този орган; и

(2) на всички общопрактикуващи лекари, изпълняващи функциите на AME на тяхната територия.

Тези списъци се предоставят при поискване на други държави-членки и на Агенцията.

▼M9

ARA.MED.160 Обмен на информация относно свидетелствата за медицинска годност посредством централизирано хранилище

а) Агенцията създава и управлява централизирано хранилище — европейското хранилище за авиомедицински данни (EAMR).

б) За целите на медицинското освидетелстване и надзор над заявители и притежатели на свидетелства за медицинска годност Клас 1 и за надзора над авиомедицинските експерти и авиомедицинските центрове, лицата, посочени в буква в), обменят следната информация посредством европейското хранилище за авиомедицински данни:

(1) основни данни на заявителя или притежателя на свидетелство за медицинска годност Клас 1: лицензиращ орган; име и фамилия; дата на раждане; гражданство; адрес за електронна кореспонденция и номер на един или повече документи за самоличност (лична карта или паспорт), както е посочено от заявителя;

(2) данни за свидетелството за медицинска годност: дата на медицинския преглед или, ако същият не е приключил, дата на започване на медицинския преглед; дати на издаване и на изтичане на срока на валидност на свидетелството за медицинска годност Клас 1; място на извършване на прегледа; наложени ограничения; статут на съответното свидетелство (ново, издадено, със спряно действие или отнето); уникален референтен номер на медицинския оценител на лицензиращия орган, авиомедицинския експерт или авиомедицинския център, който издава това свидетелство, както и на компетентния орган.

в) За целите на буква б) следните лица имат достъп до европейското хранилище за авиомедицински данни и до съдържимата в него информация:

(1) медицинските оценители на лицензиращия орган на заявителя или притежателя на свидетелство за медицинска годност Клас 1, както и всеки друг надлежно оправомощен персонал на посочения орган, който отговаря за създаването или обработването на досието на съответния заявител или притежател на свидетелство, съгласно изискванията на настоящия регламент;

▼M9

(2) авиомедицинските експерти и всеки надлежно оправомощен персонал на авиомедицинските центрове, до които съответният заявител или притежател на свидетелство е подал декларация в съответствие с точка MED.A.035, буква б), параграф 2;

(3) всеки надлежно оправомощен персонал на компетентния орган, който отговаря за надзора върху авиомедицинските експерти или авиомедицинските центрове, които извършват авиомедицински оценки на съответните заявители или притежатели на свидетелства.

В допълнение, Агенцията и компетентните национални органи могат да предоставят достъп до европейското хранилище за авиомедицински данни и до съдържимата в него информация на други лица, когато това е необходимо с цел гарантиране на доброто функциониране на хранилището, по-специално с оглед на неговото техническо обслужване. В такива случаи Агенцията или съответните компетентни национални органи гарантират, че въпросните лица са надлежно оправомощени и квалифицирани, че техният достъп се свежда до необходимото за целите, за които той е бил предоставен, и че лицата са преминали предварително обучение за приложимото законодателство за защита на личните данни и свързаните с това предпазни мерки. Когато компетентният орган предоставя такъв достъп на дадено лице, той уведомява предварително Агенцията за това.

г) Лицензиращите органи, авиомедицинските експерти и авиомедицинските центрове, посочени в буква в), всеки път, незабавно след извършване на преглед на заявител или притежател на свидетелство за медицинска годност Клас 1, вписват данните, посочени в буква б), в европейското хранилище за авиомедицински данни или актуализират тези данни, според случая.

д) Ако данните представляват лични данни по смисъла на член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 45/2001 ([1]), всеки път, когато вписват или актуализират тези данни, те информират предварително за това заявителя или притежателя на свидетелството за медицинска годност Клас 1.

е) Агенцията гарантира целостта и сигурността на европейското хранилище за авиомедицински данни, както и на съдържимата в него информация чрез подходяща информационно-технологична инфраструктура. След съгласуване с компетентните национални органи, Агенцията установява и прилага протоколите и технологичните мерки, необходими за гарантиране, че всеки достъп до европейското хранилище за авиомедицински данни, както и на съдържимата в него информация е законосъобразен и сигурен.

ж) Агенцията гарантира, че всяка информация, съдържаща се в европейското хранилище за авиомедицински данни, бива заличена след изтичане на десетгодишен срок. Този срок се изчислява от датата на изтичане на валидността на последното свидетелство за медицинска годност Клас 1, издадено на съответния заявител или притежател на свидетелство за медицинска годност, или от датата на последното вписване или актуализиране на данни по отношение на съответния заявител или притежател на свидетелство за медицинска годност, в зависимост от това коя дата е по-късна.

з) Агенцията гарантира, че заявителите или притежателите на свидетелства за медицинска годност Клас 1 имат достъп до цялата информация, свързана с тях, която се съдържа в европейското хранилище за авиомедицински данни, и че те са информирани, че могат да поискат тази информация да бъде поправена или заличена. Лицензиращите органи правят оценка на подобни искания и, ако считат, че съответната информация е невярна или не е необходима за целите, посочени в буква б), гарантират, че информацията бива поправена или заличена.

▼M1

РАЗДЕЛ II

Авиомедицински експерти (AME)

ARA.MED.200 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или променяне на сертификат за AME

а) Процедурата на сертифициране за AME следва разпоредбите, предвидени в ARA.GEN.315. Преди да издаде сертификат, компетентният орган разполага с доказателства, че кабинетът на AME е напълно оборудван за осъществяване на авиомедицински прегледи в рамките на обхвата на сертификата за AME, за който се кандидатства.

([1]) Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

▼M3

б) Ако АМЕ отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или променя сертификата за АМЕ за период не по-дълъг от три години, като използва формата, установена в допълнение VII към настоящата част.

▼M1

ARA.MED.240 Общопрактикуващи лекари (GMP), които действат като АМЕ

Компетентният орган на държава-членка уведомява Агенцията и компетентните органи на други държави-членки дали авиомедицинските прегледи на LAPL могат да се извършват на неговата територия от GMP.

ARA.MED.245 Продължаващ надзор на АМЕ и GMP

При разработването на програмата за продължаващ надзор, посочена в ARA.GEN.305, компетентният орган взема предвид броя на АМЕ и GMP, които упражняват своите права на територията, където компетентният орган осъществява надзор.

ARA.MED.250 Ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификат за АМЕ

а) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема сертификат за АМЕ в следните случаи:

(1) АМЕ вече не отговаря на приложимите изисквания;

(2) не са изпълнени критериите за сертифициране или продължаване на сертифицирането;

(3) пропуски във воденето на авиомедицинска отчетност или представяне на неточни данни или информация;

(4) фалшифициране на медицинска документация, свидетелства или документи;

(5) укриване на факти, засягащи кандидат за медицинско свидетелство или притежател на такова, или представяне на фалшиви или подправени отчети и декларации на компетентния орган;

(6) некоригиране на констатации от проверка на кабинета на АМЕ; и

(7) по искане на сертифицирания АМЕ.

б) Сертификатът на АМЕ автоматично се отнема в един от следните два случая:

(1) отнемане на разрешителното за практикуване на медицинската професия; или

(2) отписване от медицинския регистър.

ARA.MED.255 Мерки за изпълнение

Ако по време на надзора или чрез каквито и да било други средства се констатират доказателства, които показват несъответствие на АеМС, АМЕ или GMP, лицензиращият орган разполага с процес за преглед на медицинските свидетелства, издадени от АеМС, АМЕ или GMP, и може да ги обяви за невалидни, когато е необходимо, за да гарантира безопасността на полетите.

РАЗДЕЛ III

Медицинско освидетелстване

ARA.MED.315 Преглед на докладите от медицински прегледи

Лицензиращият орган трябва да разполага с процес за:

а) извършване на преглед на докладите от медицински прегледи и оценки, получени от АеМС, АМЕ и GMP, както и за информирането им за каквито и да било несъответствия, грешки или отклонения; и

б) подпомагане на АМЕ и АеМС по тяхна молба във връзка с вземането на решение относно авиомедицинската годност при спорни случаи.

▼M1

ARA.MED.325 Процедура на втори преглед

Компетентният орган установява процедура за преглед на съмнителните и спорни случаи с участието на независими медицински консултанти с опит в практикуването на авиационна медицина, които да разгледат и дадат становище относно годността на даден кандидат за медицинско сертифициране.

▼M4

ARA.MED.330 Специални медицински обстоятелства

а) Когато се открият нови медицински технологии, лекарства или процедури, чрез които кандидати, иначе неотговарящи на изискванията, основателно може да бъдат оценени като годни, могат да се проведат научни изследвания, за да се съберат доказателства за безопасното упражняване на правата по свидетелството за правоспособност.

б) С цел да предприеме изследвания, даден компетентен орган може — в сътрудничество с поне един друг компетентен орган — да разработи и оцени медицински протокол за оценка, въз основа на който тези компетентни органи могат да издадат определен брой свидетелства за медицинска годност на пилоти със съответни ограничения.

в) Авиомедицинските центрове (AeMC) и авиомедицинските експерти (AME) могат да издават свидетелства за медицинска годност само въз основа на протокол за изследване, ако получат указания за това от компетентния орган.

г) Съответните компетентни органи трябва да се споразумеят за протокола и той трябва да съдържа най-малко:

(1) оценка на риска;

(2) преглед и оценка на литературата с цел да се предоставят доказателства за това, че издаването на свидетелство за медицинска годност въз основа на протокола за изследване няма да наруши безопасното упражняване на правата по свидетелството за правоспособност;

(3) подробни критерии за подбор на пилотите, които се допускат до протокола;

(4) ограниченията, които ще бъдат посочени в свидетелството за медицинска годност;

(5) процедурите за мониторинг, които трябва да се прилагат от съответните компетентни органи;

(6) определянето на крайни точки за прекратяване на протокола.

д) Протоколът трябва да отговаря на съответните етически принципи.

е) Упражняване на правата по свидетелството за правоспособност от страна на притежатели на свидетелство за правоспособност със свидетелство за с медицинска годност, издадено въз основа на протокола, се ограничава до полети на въздухоплавателни средства, регистрирани в държавите членки, участващи в протокола за изследване. Това ограничение се посочва в свидетелството за медицинска годност.

ж) Участващите компетентни органи:

(1) предоставят на агенцията:

i) протокола за изследване преди прилагането му;

ii) подробностите за назначения координатор на всеки участващ компетентен орган и квалификацията на този координатор;

iii) документирани доклади за редовни оценки на ефективността му;

(2) предоставят за информация на AeMC и AME, които са под тяхна юрисдикция, подробностите от протокола преди прилагането му.

▼M7

ПОДЧАСТ DTO

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ДЕКЛАРИРАНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (DTO)

ARA.DTO.100 Декларация пред компетентния орган

а) След получаването на декларация на DTO, компетентният орган проверява дали декларацията съдържа цялата информация, посочена в приложение VIII, точка DTO.GEN.115 (част DTO), и потвърждава на представителя на DTO получаването на декларацията, като включително определя и индивидуален референтен номер на DTO.

▼M12

б) Ако декларацията не съдържа необходимата информация или съдържа информация, която сочи, че не са спазени съществените изисквания, посочени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, изискванията от приложение I (Част FCL) и приложение VIII (Част DTO) към настоящия регламент или тези от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, компетентният орган действа в съответствие с точка ARA.GEN.350, буква га).

▼M7

ARA.DTO.105 Промени на декларациите

При получаване на уведомление за промяна в информацията, която се съдържа в декларацията на DTO, компетентният орган предприема действия в съответствие с точка ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Проверка на съответствието на програмата за обучение

▼M12

а) След получаване на програмите за обучение на DTO с всички съответни промени, за които е бил уведомен в съответствие с точка DTO.GEN.115, буква в) от приложение VIII (Част DTO), или на заявлението за одобрение на програмите за обучение на DTO, подадено към него в съответствие с точка DTO.GEN.230, буква в) от посоченото приложение, компетентният орган проверява съответствието на тези програми за обучение с изискванията от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая.

▼M7

б) Когато прецени, че програмата на съответното DTO за обучение, както и всички последващи нейни промени са в съответствие с изискванията, компетентният орган писмено информира за това представителя на DTO или ако е налице случаят, посочен в точка DTO.GEN.230, буква в) от приложение VIII (част DTO) — одобрява програмата за обучение. За одобрението компетентният орган използва образеца в допълнение VIII към настоящото приложение (част ARA).

в) В случай на несъответствие компетентният орган действа съгласно точка ARA.GEN.350, буква га) или ако е налице случаят, посочен в точка DTO.GEN.230, буква в) от приложение VIII (част DTO), отхвърля заявлението за одобрение на програмата за обучение.

▼M4

Допълнение I

Свидетелство за летателна правоспособност на полетния екипаж

▼M12

Свидетелството за правоспособност на летателния екипаж, издадено от държава членка в съответствие с приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, трябва да отговаря на следните спецификации:

▼M4

а) Съдържание. Показаният номер на позицията винаги се отпечатва във връзка със заглавието на позицията. Позиции от I до XI са „постоянни“, а от XII до XIV са „променливи“ позиции, които могат да бъдат на отделна или подвижна част от основния формуляр. Всяка отделна или подвижна част трябва ясно да може да се определи като част от свидетелството за правоспособност.

(1) Постоянни позиции:

(I) държава, която издава свидетелството за правоспособност;

(II) заглавие на свидетелството;

▼M12

(III) сериен номер на свидетелството, който започва с кода на ООН за държавата, която издава свидетелството за летателна правоспособност, последван от „FCL“, „BFCL“ или „SFCL“, според случая, и код от арабски цифри и/или латински букви;

▼M4

(IV) име на притежателя (с латински букви, дори и ако азбуката на националния(те) език(езици) е различна от латинската);

(IVa) дата на раждане;

(V) адрес на притежателя;

(VI) гражданство на притежателя;

(VII) подпис на притежателя;

(VIII) компетентен орган и когато е необходимо, условия, при които се издава свидетелството за правоспособност;

(IX) сертифициране на валидността и разрешение за даваните права;

(X) подпис на служителя, който издава свидетелството и дата на издаване; и

(XI) печат или щемпел на компетентния орган.

(2) Променливи позиции:

▼M12

(XII) квалификации, сертификати, а в случая на аеростати и планери — права: клас, тип, сертификати за инструктор и др., според случая, със съответните им дати на изтичане срока на валидност. Правата за радиотелефония (R/T) могат да бъдат вписани в свидетелството за летателна правоспособност или в отделен сертификат;

▼M18

(XIII) забележки: т.е. специални заверки, свързани с ограничения и заверки за права, включително заверки за езикови умения, и забележки относно автоматично потвърждаване на валидността на свидетелството; и

▼M4

(XIV) всяка друга информация, изисквана от компетентния орган (напр. място на раждане/място на произход).

б) Материал. Хартията или използваният друг материал следва да предотвратява или ясно да показва всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра се одобряват от компетентния орган по видим начин.

▼**M4**

в) Език. Свидетелствата се печатат на националния(те) език(езици) и на английски език, както и на всички други езици, които компетентният орган счете за необходими.

Заглавна страница

Наименование на компетентния орган и лого (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган) ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ (само на английски език)		Изисквания За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „European Union“
СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПОЛЕТНИЯ ЕКИПАЖ (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган) ►(1) „Издадено в съответствие с Част FCL/Част BFCL/Част SFCL“ (заличават се частите, които не са приложими) ◄ ►(2) Настоящото свидетелство отговаря на стандартите на ИКАО, с изключение на правата, предоставени по LAPL и BIR, или когато е придружено от свидетелство за медицинска годност за LAPL ◄ (Английски език и всеки(всички) език(езици), определен(и) от компетентния орган) Формуляр 141 на EASA, издание 2		Размерът на всяка страница е една осма от формат А4

►(1) (2) **M12**

Страница 2

I	**Държава на издаване**		Изисквания
III	**Номер на свидетелството**		►(1) Серийният номер на свидетелството винаги започва с кода на ООН за държавата, издаваща свидетелството, последван от „FCL.“, „BFCL.“ или „SFCL.“, според случая. ◄
IV	**Фамилия и име на притежателя**		
IVa	**Дата на раждане** (вж. указанията)		Използва се стандартен формат на датата (дд/мм/гггг) в пълен размер.
XIV	**Място на раждане**		
V	**Адрес на притежателя:** Улица, град, област, пощенски код		
VI	**Гражданство**		
VII	**Подпис на притежателя**		
VIII	**Издаващ компетентен орган** Напр. Това CPL(A) е издадено на базата на ATPL, издадено на ..... (трета държава)		
X	**Подпис на служителя, който издава свидетелството, и дата на издаване**		
XI	**Печат на издаващия компетентен орган**		

►(1) **M12**

▼**M4**

Страница 3

II	**Заглавие на свидетелството, дата на първоначално издаване и код на страната**		▶(1) Използваните съкращения са същите като в Част FCL (напр. PPL(H), ATPL(A) и др.), Част BFCL и Част SFCL; ◀ Използва се стандартен формат на датата (дд/мм/гггг) в пълен размер.
IX	**Валидност:** Правата на свидетелството се упражняват единствено ако притежателят има валидно свидетелство за медицинска годност за исканото право. Трябва да се носи документ със снимка с цел идентифициране на притежателя на свидетелството за правоспособност.		Този документ не се уточнява, но паспорт би бил достатъчен извън държавата, издала свидетелството.
XII	**Права за радиотелефония:** Притежателят на настоящото свидетелство е показал компетентност да работи с R/T оборудване на борда на въздухоплавателното средство ..... (уточнете езика/езиците).		
XIII	**Забележки:** Езикови умения: (Език(езици)/ниво на владеене/дата на валидност)		Тук се вписва цялата допълнителна информация, свързана с лицензирането, и правата, установени от ИКАО, директиви/регламенти на ЕО или ЕС. Включва(т) се заверка(и) за езикови умения, ниво и дата на валидност. За LAPL: LAPL, което не е издадено съгласно стандартите на ИКАО ▶(2) За SPL, с изключение на случаите, посочени в ▶(3) член 3б, параграф 2, буква а) ◀ от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията: Права за фигурен пилотаж и за полети с планер в облаците, както и за методи на излитане, които се упражняват в съответствие с точки SFCL.155, SFCL.200 и SFCL.215 от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая. ◀

▶(1) (2) **M12**

▶(3) **M14**

Допълнителни страници — изисквания:

Страници 1, 2, и 3 от свидетелството трябва да бъдат в съответствие с формата, посочен в образеца в тази точка. Компетентният орган трябва да включи допълнителни специални страници, които съдържат таблици, съдържащи поне следната информация:

— квалификационни класове, сертификати, заверки и права,

— дата на изтичане на срока на валидност на квалификационните класове, правата по сертификата на инструктора и изпитващия,

— дати на проверката,

— забележки и ограничения (експлоатациионни ограничения),

— полета за номер на сертификата на изпитващия и/или на инструктора и подпис, ако е приложимо,

— съкращения.

Тези допълнителни страници са предназначени за ползване от компетентния орган или от специално упълномощени инструктори или изпитващи.

Първоначалните издания на квалификационни класове и сертификати се вписват от компетентния орган. Потвърждаването на валидността и подновяването на квалификационни класове и сертификати може да се впише от компетентния орган или от специално упълномощени инструктори или изпитващи.

Експлоатационните ограничения трябва да се впишат в полето „Забележки и ограничения“ срещу съответното ограничено право, например проверка на уменията за IR, премината с втори пилот, права на инструктор, ограничени до въздухоплавателно средство тип 1.

Квалификационните класове, които не са потвърдени, се отписват от свидетелството от компетентния орган.

▼M1

Допълнение II към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-ARA

Стандартен формат на EASA за атестации на кабинния екипаж

Атестациите на кабинния екипаж, издадени от държава-членка съгласно Част CC, трябва да отговарят на следните спецификации:

1. **АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ**
Издадена съгласно Част CC

2. **Референтен номер:**
3. **Държава на издаване:**
4. **Трите имена на притежателя на лиценза:**
5. **Дата и място на раждане:**
6. **Гражданство:**
7. **Подпис на притежателя:**
8. **Компетентен орган:**
9. **Издаващ орган:** *Официален печат, щемпел или лого*
10. **Подпис на издаващото длъжностно лице:**
11. **Дата на издаване:**
12. Притежателят може да упражнява права като член на кабинен екипаж на въздухоплавателно средство, което участва в операции на търговския въздушен транспорт единствено ако отговаря на изискванията на Част CC за продължаваща годност и валидни квалификации за тип въздухоплавателно средство.

Формуляр 142 на EASA Издание 1

Указания:

▼M3

а) Атестацията на кабинен екипаж включва всички позиции, посочени във формуляр 142 на EASA, съгласно позиции 1—12, изброени и описани по-долу.

б) Размерът е или 105 mm x 74 mm (една осма от формат A4), или 85 mm x 54 mm, и използваният материал предотвратява или ясно показва всякакви изменения или заличавания.

▼M1

в) Документът е отпечатан на английски език и на всички други езици, които компетентният орган счита за необходими.

г) Документът се издава от компетентния орган или от организация, одобрена да издава атестации на кабинни екипажи. Във втория случай се посочва одобрението от компетентния орган на държавата-членка.

д) Атестацията на кабинни екипажи се признава във всички държави-членки и не е необходимо да се подменя документът при работа в друга държава-членка.

Позиция 1: Заглавието „АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ“ и позоваване на Част CC

Позиция 2: Референтният номер на атестацията започва с кода на ООН за държавата, последван от най-малко двете последни цифри на годината на издаване и индивидуален референтен номер съгласно код, установен от компетентния орган (например BE-08-xxxx).

Позиция 3: Държава-членка, в която е издадена атестацията:

Позиция 4: Име и фамилия, посочени в официалния документ за самоличност на притежателя.

▼**M1**

Позиции 5 и 6: Дата и място на раждане, както и гражданство, посочени в официалния документ за самоличност на притежателя.

Позиция 7: Подпис на притежателя.

▼**M3**

Позиция 8: Попълват се данни, идентифициращи компетентния орган на държавата членка, в която е издадена атестацията, сред които пълното наименование на компетентния орган, пощенски адрес, официален печат, щемпел или лого, ако е приложимо.

▼**M4**

Позиция 9: Ако компетентният орган е издаващият орган, се вписва терминът „компетентен орган“ и се поставя официален печат, щемпел или лого. Само в този случай, компетентният орган може да определи дали неговият официален печат, щемпел или лого да се впишат също и в позиция 8.

▼**M1**

Позиция 10: Подпис на служителя, който действа от името на издаващия орган.

Позиция 11: Използва се стандартен формат на датата: т.е. ден/месец/година, написана изцяло (например 22/02/2008).

Позиция 12: Същото изречение на английски език и точен превод на други езици, които компетентният орган счете за необходими.

▼**M12**

Допълнение III към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-ARA

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (АТО)

Европейски съюз *

Компетентен орган

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ

[РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА]

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията [и Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията/Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията (КОРИГИРА СЕ СПОРЕД СЛУЧАЯ)] и ако са спазени условията, посочени по-долу, [Компетентният орган] сертифицира с настоящото

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

[АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

като организация за обучение, сертифицирана в съответствие с Част ORA, с права да предлага курсове на обучение по Част FCL, в това число използването на FSTD, както е посочено в приложеното одобрение на курс на обучение/курсове на обучение по Част BFCL/ курсове на обучение по Част SFCL [КОРИГИРА СЕ СПОРЕД СЛУЧАЯ].

УСЛОВИЯ:

Настоящият сертификат е ограничен до правата и обхвата за предоставяне на курсове на обучение, в това число използването на FSTD, изброени в приложеното одобрение за курсове на обучение.

Този сертификат е валиден, докато одобрената организация продължава да отговаря на изискванията от Част ORA, Част FCL, Част BFCL, Част SFCL [КОРИГИРА СЕ СПОРЕД СЛУЧАЯ] и други приложими разпоредби.

При спазване на предходните условия той остава валиден, освен ако не бъде върнат, заменен, ограничен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване:

Подпис:

[Компетентен орган]

▼**M18**

* За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.

Формуляр 143 на ЕААБ, издание 3 — страница 1/2

▼**M12**

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ

ОДОБРЕНИЕ НА КУРСОВЕ НА ОБУЧЕНИЕ

Приложение към сертификат за АТО номер:

[РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА]

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

е придобила правата да предлага и провежда следните курсове на обучение в съответствие с Част FCL/Част BFCL/Част SFCL [КОРИГИРА СЕ СПОРЕД СЛУЧАЯ], както и да използва следните FSTD:

Курс на обучение	Използван(и) FSTD, включително буквен код ([1])

([1]) Както е посочен в сертификата за квалификация.

Настоящото одобрение на курсовете на обучение е валидно, при условие че:

а) сертификатът за АТО не е върнат, заменен, ограничен, временно прекратен или отнет; и

б) всички операции се извършват в съответствие с Част ORA, Част FCL, Част BFCL, Част SFCL [КОРИГИРА СЕ СПОРЕД СЛУЧАЯ], други приложими разпоредби и, когато е целесъобразно, с процедурите в документите на организацията съгласно изискванията от Част ORA.

Дата на издаване:

Подпис: [Компетентен орган]

За държавата членка/ЕААБ

▼**M18**

Формуляр 143 на ЕААБ, издание 3 — страница 2/2

▼**M1**

Допълнение IV към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-ARA

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ЛЕТАТЕЛЕН ТРЕНАЖОР

Въведение

За сертификат за квалификация на FSTD се използва формуляр 145 на EASA. Този документ съдържа спецификацията на FSTD, включително всякакви ограничения и специални разрешения или одобрения, когато е приложимо, за въпросния FSTD. Сертификатът за квалификация е отпечатан на английски език и на всички други езици, определени от компетентния орган.

Конвертируемите FSTD имат отделен сертификат за всеки тип въздухоплавателно средство. Различните двигатели и оборудване, монтирани на един FSTD, не изискват отделни сертификати за квалификация. Всички сертификати за квалификация носят сериен номер, пред който има код от букви, които са специфични за този FSTD. Буквеният код е специфичен за компетентния орган, който издава сертификата.

▼**M1**

Европейски съюз (*)

Компетентен орган

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ЛЕТАТЕЛЕН ТРЕНАЖОР

ПОЗОВАВАНЕ:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира, че

FSTD [ТИП И БУКВЕН КОД]

намиращ се [АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

е покрил изискванията за квалификация, посочени в част OR, при условията на приложената спецификация на FSTD.

Настоящият сертификат за квалификация остава валиден, при условие че FSTD и притежателят на сертификата за квалификация продължават да съответстват на приложимите изисквания на част OR, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване: .....

Подпис: .....

▶(1) (*) За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.
Формуляр 145 на ЕААБ, издание 2 — страница 1/2 ◀

▶(1) **M18**

▼M1

[компетентен орган]

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА FSTD: [Референтен номер]

СПЕЦИФИКАЦИИ НА FSTD

А. Тип или вариант на въздухоплавателно средство:

Б. Квалификационно ниво на FSTD:

В. Първичен референтен документ:

Г. Визуална система:

Д. Система за движение:

Е. Монтиран двигател:

Ж. Монтирани прибори:

З. Монтирана бордна система за избягване на сблъсък във въздуха:

И. Срез на вятъра:

Й. Допълнителни способности:

К. Ограничения:

Л. **Информация за ръководство на обучението, изпитването и проверкат**

CAT I	RVR	m	DH	фута	
CAT II	RVR	m	DH	фута	
CAT III (най-ниска минимална стойност)	RVR	m	DH	фута	
LVTO	RVR	m			
Скорошен опит					
IFR-обучение/проверка					/
Квалификация за тип					
Проверки на професионалната подготовка					
Автоматично свързване					
Автоматично кацане/насочване за рулиране					/
ACAS I/II					/
Система за предупреждение за срез на вятъра/предсказваща срез на вятъра					/
WX-радар					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
Капацитет за ETOPS					
GPS					
Други					

Дата на издаване: .....

Подпис: .....

За държавата-членка/EASA

▶(1) Формуляр 145 на ЕААБ, издание 2 — страница 2/2 ◀

▶(1) M18

▼M3

Допълнение V към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ ARA

СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ (AeMC)

Европейски съюз ([1])

Компетентен орган

СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТЪР

ПОЗОВАВАНЕ:

Съгласно Регламент (ЕС) №1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

[АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

като авиомедицински център, сертифициран по Част ORA с правата и обхвата на дейностите, посочени в приложените условия на одобрението.

УСЛОВИЯ:

1. Настоящият сертификат е ограничен до посочения в обхвата на раздела за одобрение на приетия наръчник на организацията.
2. Настоящият сертификат изисква спазване на процедурите, посочени в документацията на организацията, изисквана от Част ORA.
3. Настоящият сертификат остава валиден, при условие че съответства на изискванията на Част ORA, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване ..... Подпис: .....

([1]) За държавите, които не са членки на ЕС, „Европейски съюз“ се заличава.
Формуляр 146 на EASA, издание 1

▼**M1**

Допълнение VI към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-ARA

▼**M3**

(ПРАЗНА СТРАНИЦА)

▼**M1**

Допълнение VII към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-ARA

СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ (AME)

Европейски съюз (*)
Компетентен орган

СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТ

РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира

[ИМЕ НА АВИОМЕДИЦИНСКИЯ ЕКСПЕРТ]

[АДРЕС НА АВИОМЕДИЦИНСКИЯ ЕКСПЕРТ]

като авиомедицински експерт

УСЛОВИЯ:

1. Действието на настоящия сертификат е ограничено до правата, посочени в неговото приложение.

2. С настоящия сертификат се изисква спазване на правилата и процедурите за прилагане, посочени в Част MED.

3. Настоящият сертификат е валиден за период от три години до [xx/yy/zzzz (**)] г., при условие че съответства на изискванията на Част MED, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване: xx/yy/zzzz

Подпис: [компетентен орган]

(*) За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „Европейски съюз“.

(**) Срок на валидност: ден/месец/година.

Формуляр 148 на EASA Издание 1

▼**M1**

СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТ

Приложение към номера на сертификат за АМЕ:

ПРАВА И ОБХВАТ

[Име и академично звание на авиомедицинския експерт] придобива правото да провежда авиомедицински прегледи и оценки с цел издаване на медицински свидетелства, както е посочено в таблицата по-долу, да издава такива медицински свидетелства за:

LAPL	[да/дата]
Клас 2	[да/дата]
Клас 1 потвърждаване на валидност/подновяване	[да/дата]/[не]

Дата на издаване: xx/yy/zzzz

Подпис: [компетентен орган]

▼**M12**

Допълнение VIII към приложение VI (част ARA)

Одобрение на програма за обучение

за декларирана организация за обучение (DTO)

Европейски съюз (*)

Компетентен орган

Издаващ орган:

Наименование на DTO:

Референтен номер на DTO:

Одобрена(и) програма(и) за обучение:	*Референтен номер на документа:*	*Забележки:*
Стандартизационен курс за проверяващи — FE(S), FE(B) (**)		
Опреснителен курс за проверяващи — FE(S), FE(B) (**)		

Горепосочената(ите) програма(и) за обучение е(са) проверена(и) от гореспоменатия компетентен орган и е установено, че отговаря(т) на изискванията от приложение I (Част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

Дата на издаване:

Подпис: [компетентен орган]

(*) За държавите, които не са членки на ЕС, „Европейски съюз“ се заличава.
(**) Коригира се според случая.

►**M14** Формуляр 157 на ЕААБ — издание 2 ◄ — страница 1/1

▼M1

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ОРГАНИЗАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ЕКИПАЖА

[ЧАСТ-ORA]

ПОДЧАСТ GEN

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ORA.GEN.105 Компетентен орган

а) За целите на настоящата част, компетентният орган, който осъществява надзор върху:

(1) организации, подлежащи на задължение за сертифициране, е:

i) за организации с основно място на стопанска дейност в държава-членка — органът, определен от тази държава-членка;

ii) за организации с основно място на стопанска дейност в трета държава — Агенцията;

(2) FSTD е:

i) Агенцията за:

— FSTD, разположени извън територията на държавите-членки; или

— FSTD, разположени на територията на държавите-членки и експлоатирани от организации с основно място на стопанска дейност в трета държава;

ii) за FSTD, които са разположени на територията на държавите-членки и се експлоатират от организации с основно място на стопанска дейност в държава-членка — органът, определен от държавата-членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на организацията, която експлоатира летателния тренажор, или Агенцията, ако това бъде поискано от въпросната държава-членка.

б) Ако FSTD, разположен извън територията на държава-членка, се експлоатира от организация, която е сертифицирана от държава-членка, Агенцията квалифицира този летателен тренажор съвместно с държавата-членка, която е сертифицирала организацията, експлоатираща въпросния FSTD.

ORA.GEN.115 Кандидатстване за сертификат на организация

а) Кандидатстването за сертификат на организация или изменение на съществуващ сертификат става във форма и по начин, установени от компетентния орган, като се отчитат приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

б) Кандидатите за първоначален сертификат представят на компетентния орган документация, която показва как спазват изискванията, установени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази документация включва процедура, която описва как промените, които не изискват предварително одобрение, ще се управляват и съобщават на компетентния орган.

ORA.GEN.120 Средства за съответствие

а) В допълнение към приетите от Агенцията АМС за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане от организациите могат да се използват алтернативни средства за съответствие.

▼M1

б) Ако дадена организация желае да използва дадено алтернативно средство за съответствие, тя предоставя на компетентния орган неговото пълно описание преди да го приложи. Описанието включва всички преработки на наръчници или процедури, които могат да бъдат от значение, както и оценка, доказваща изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

Организацията може да въведе тези алтернативни средства за съответствие след предварително одобрение от компетентния орган и след получаване на уведомлението, предвидено в ARA.GEN.120, буква г).

ORA.GEN.125 Условия на одобрението и права на организацията

Сертифицираната организация спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението, приложени към сертификата на организацията.

ORA.GEN.130 Промени на организации

а) Всяка промяна, която влияе на:

(1) обхвата на сертификата или условията на одобрение на организацията, или

(2) някои от елементите на системата за управление на организацията, изисквани в ORA.GEN.200, буква а), точки 1 и 2,

предварително се одобрява от компетентния орган.

б) За всички промени, които изискват предварително одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, организацията кандидатства и получава одобрение от компетентния орган. Заявлението се подава преди осъществяването на такава промяна, за да се даде възможност на компетентния орган да установи продължаващото съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, сертификата на организацията и съответните приложени към него условия.

Организацията представя на компетентния орган всички съответни документи.

Промяната се въвежда единствено след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARA.GEN.330.

Организацията работи при условията, предписани от компетентния орган за периода на такива промени, когато е приложимо.

в) Всички промени, които не изискват предварително одобрение, се управляват и съобщават на компетентния орган съгласно процедурата, одобрена от компетентния орган съгласно ARA.GEN.310, буква в).

ORA.GEN.135 Продължаваща валидност

а) Сертификатът на организацията остава валиден, при условие че:

(1) организацията продължава да отговаря на съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, отчитайки разпоредбите, свързани с обработката на констатациите, както е посочено в ORA.GEN.150;

(2) на компетентния орган е предоставен достъп до организацията, както е посочено в ORA.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; и

(3) сертификатът не е върнат или отнет.

б) След отнемане или връщане сертификатът незабавно се предава на компетентния орган.

▼M1

ORA.GEN.140 Достъп

С цел определяне на съответствието със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане организацията предоставя достъп до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, отнасящи се до дейността ѝ, предмет на сертифицирането, независимо дали са договорени или не, на всяко лице, упълномощено от:

а) компетентния орган, определен в ORA.GEN.105; или

б) органа, действащ съгласно разпоредбите на ARA.GEN.300, букви г) и д) или ARO.RAMP.

ORA.GEN.150 Констатации

След получаване на уведомление за констатациите организацията:

а) определя основната причина за несъответствието;

б) съставя план с коригиращи действия; и

в) доказва изпълнението на плана с коригиращи действия по удовлетворителен за компетентния орган начин в рамките на срока, договорен с този орган, както е посочено в ARA.GEN.350, буква г).

ORA.GEN.155 Незабавна реакция по проблем на сигурността

Организацията изпълнява:

а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARA.GEN.135, буква в); и

б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

▼M14

ORA.GEN.160 Докладване на събития

а) Като част от своята система за управление организацията създава и поддържа система за докладване на събития, в т.ч. задължително и доброволно докладване. За организациите, чието основно място на стопанска дейност се намира в държава членка, тази система отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014 и на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на тези регламенти.

б) Организацията докладва на компетентния орган, а в случай на въздухоплавателно средство, което не е регистрирано в държава членка — на държавата на регистрация, за всяко свързано с безопасността събитие или условие, което застрашава или — ако не бъде коригирано или разгледано, би могло да застраши въздухоплавателно средство, лицата на борда му или всяко друго лице, и по-специално всяко произшествие или сериозен инцидент.

в) Без да се накърнява предвиденото в буква б), организацията докладва на компетентния орган и на притежателя на одобрението на проекта на въздухоплавателното средство всеки инцидент, неизправност, технически дефект, надвишаване на техническите ограничения, събитие, което може да изтъкне неточна, непълна или неясна информация, съдържаща се в данни, събрани в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, или друго необичайно обстоятелство, което е застрашило или е могло да застраши въздухоплавателно средство, лицата на борда му или всяко друго лице, но не е довело до произшествие или сериозен инцидент.

г) Без да се засягат Регламент (ЕС) № 376/2014 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, докладите в съответствие с буква в):

▼M14

1) се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на 72 часа, след като организацията е установила събитието или състоянието, за което се отнася докладът, освен ако извънредни обстоятелства не попречат на това;

2) се изготвят под форма и по начин, установени от компетентния орган, както е определено в точка ORA.GEN.105;

3) съдържат цялата необходима информация за състоянието, която е известна на организацията.

д) За организации, чието основно място на стопанска дейност не е в държава членка:

1) първоначалните задължителни доклади:

i) гарантират по подходящ начин поверителността на самоличността на докладващия и на лицата, посочени в доклада;

ii) се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на 72 часа, след като организацията е установила събитието, освен ако извънредни обстоятелства не попречат на това;

iii) се изготвят под форма и по начин, определени от Агенцията;

iv) съдържат цялата необходима информация за състоянието, която е известна на организацията;

2) когато е уместно, се изготвя последващ доклад, в който се предоставят подробности за действията, които организацията възнамерява да предприеме, за да предотврати подобни събития в бъдеще, веднага след като тези действия бъдат набелязани; тези доклади за последващи действия:

i) се изпращат на съответните субекти, на които е изпратен първоначалният доклад в съответствие с букви б) и в);

ii) се изготвят под форма и по начин, определени от Агенцията.

▼M1

РАЗДЕЛ II

Управление

ORA.GEN.200 Система за управление

а) Организацията установява, въвежда и поддържа система за управление, която включва:

(1) ясно определени области на отговорност и отчетност в цялата организация, включително пряка отговорност за безопасността на отговорния ръководител;

(2) описание на всички правила и принципи на организацията по отношение на безопасността, наричани политика за безопасност;

(3) определяне на заплахите за авиационната безопасност, произтичащи от дейността на организацията, тяхната оценка и управлението на свързаните рискове, включително предприемане на действия за намаляване на риска и проверка на тяхната ефективност;

(4) поддържане на персонал, обучен и квалифициран за изпълнение на задачите;

▼M1

(5) документация за всички основни процеси на системата за управление, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;

(6) функция за наблюдение на съответствието на организацията със съответните изисквания. Наблюдението на съответствието включва система за последваща информация на констатациите на отговорния ръководител, за да се осигури ефективно изпълнение на коригиращи действия, когато е необходимо; и

▼M14

(7) всички допълнителни съответни изисквания, предвидени в Регламент (ЕС) 2018/1139 и в Регламент (ЕС) № 376/2014, както и в делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на тях.

▼M1

б) Системата за управление трябва да съответства на размера на организацията и на естеството и сложността на нейната дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност.

▼M4

в) Независимо от разпоредбите в буква а), в организация, която провежда обучение само за LAPL, PPL, SPL или BPL и свързаните с тях квалификационни класове или сертификати, управлението на рисковете за безопасността и мониторингът на съответствието, определен в буква а), точки 3 и 6 могат да бъдат осъществявани с организационен преглед, който следва да се провежда поне веднъж на календарна година. Компетентният орган трябва да бъде уведомен за резултатите от този преглед от организацията без излишно забавяне.

▼M1

ORA.GEN.205 Договорени дейности

а) Договорените дейности включват всички дейности в рамките на обхвата на одобрението на организацията, които се изпълняват от друга организация, която е сертифицирана да извършва такива дейности или, ако не е сертифицирана, работи съгласно одобрението на организацията възложител. Организацията гарантира, че когато договаря или купува каквато и да било част от своята дейност, договорената или закупена услуга или продукт съответстват на приложимите изисквания.

б) Когато сертифицираната организация възложи с договор част от своята дейност на организация, която не е сертифицирана съгласно тази част да извършва такава дейност, организацията изпълнител работи съгласно одобрението на организацията възложител. Организацията възложител осигурява достъп на компетентния орган до организацията изпълнител, за да определи продължаващото съответствие с приложимите изисквания.

ORA.GEN.210 Изисквания към персонала

а) Организацията определя отговорен ръководител, който има пълномощия да гарантира, че всички дейности могат да бъдат финансирани и извършвани съгласно приложимите изисквания. Отговорният ръководител отговаря за установяване и поддържане на ефективна система за управление.

б) Организацията определя лице или група от лица, които носят отговорност организацията да продължи да съответства на приложимите изисквания. Тези лица са подчинени на отговорния ръководител.

▼M1

в) Организацията разполага с достатъчно квалифициран персонал за изпълнение на планираните задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.

г) Организацията води подходяща отчетност за опита, квалификациите и обучението, за да покаже съответствие с буква в).

д) Организацията гарантира, че целият персонал е информиран за правилата и процедурите, отнасящи до изпълнението на техните задължения.

ORA.GEN.215 Изисквания към съоръженията

Организацията разполага със съоръжения, които позволяват изпълнението и управлението на всички планирани задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.

ORA.GEN.220 Водене на отчетност

а) Организацията създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение и надеждно проследяване на всички разработени дейности, като обхваща по-специално всички елементи, посочени в ORA.GEN.200.

б) Форматът на отчетите се уточнява в процедурите на организацията.

в) Отчетите се съхраняват по начин, който гарантира защита от повреда, промяна или кражба.

ПОДЧАСТ ATO

ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ORA.ATO.100 Обхват

Настоящата подчаст определя изискванията, на които трябва да отговарят организациите, които предоставят обучение за свидетелства за правоспособност на пилот, и свързаните с тях квалификации и удостоверения.

ORA.ATO.105 Кандидатстване

а) Кандидатите за издаване на сертификат за одобрена организация за обучение (ATO) представят на компетентния орган:

(1) следната информация:

i) наименование и адрес на организацията за обучение;

ii) дата, на която възнамеряват да започнат дейността;

iii) лични данни и квалификации на началника по обучението (HO), полетните инструктори, инструкторите за обучение на полетен симулатор и инструкторите за теоретично обучение;

iv) наименования и адреси на летищата и/или експлоатационните площадки, на които ще се провежда обучението;

v) списък на въздухоплавателните средства, които ще се използват за обучението, включително тяхната група, клас или тип, регистрация, собственици и категория на сертификата за летателна годност, ако е приложимо;

vi) списък на летателните тренажори (FSTD), които организацията за обучение възнамерява да използва, ако е приложимо;

▼M1

vii) вид обучение, който организацията желае да предоставя, и съответната програма на обучение; и

(2) ръководствата за експлоатация и обучение.

б) Организации за полетни изпитания. Независимо от разпоредбите на буква а), точка 1, подточки iv) и v), организации за обучение, които осигуряват подготовка на лица за полетни изпитания трябва да представят:

(1) наименования и адреси на основните летища и/или експлоатационни площадки, на които ще се провежда обучението; и

(2) списък на типовете или категориите въздухоплавателни средства, които ще се използват за полетни изпитания.

в) В случай на промяна на сертификата кандидатите представят на компетентния орган съответните части от информацията и документацията, посочени в буква а).

ORA.ATO.110 Изисквания към персонала

а) Определя се НО. НО трябва да притежава богат опит като инструктор в областите, необходими за обучението, осигурявано от АТО, и да притежава добри управленски способности.

б) Отговорностите на НО включват:

▼M12

(1) гарантира, че предлаганото обучение е в съответствие с приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията, приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая, и за обучения за летателни изпитания — че са установени съответните изисквания съгласно приложение I (Част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията, както и програмата за обучение;

▼M1

(2) осигуряване на задоволително интегриране на летателно обучение на въздухоплавателно средство или летателен тренажор (FSTD) и теоретично обучение; и

(3) следене на развитието на всеки отделен обучаем.

в) Инструкторите за теоретично обучение трябва да имат:

(1) практически опит в авиацията в областта, засягаща обучението, и да са преминали курс на обучение за инструктори; или

(2) предишен опит като преподаватели и подходящи теоретични познания по предмета, който ще преподават.

▼M12

г) Полетните инструктори и инструкторите за обучение на летателни тренажори трябва да притежават квалификациите, изисквани в приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията за вида обучение, което предлагат.

▼M1

ORA.ATO.120 Водене на отчетност

▼M7

Следните данни трябва да се съхраняват по време на курса на обучение и за период от три години след завършване на обучението:

▼M1

а) подробна информация за наземно, летателно и симулирано летателно обучение, което е получил всеки обучаем;

б) подробни и редовни доклади за напредъка от инструкторите, включващи оценки и редовни полетни проверки и наземни изпити; и

▼M1

в) информация относно свидетелствата за правоспособност и свързаните с тях квалификации и удостоверения на обучаемите, включително дати на изтичане валидността на медицински свидетелства и квалификации.

ORA.ATO.125 Програма за обучението

а) За всеки предлаган вид курс се изготвя програма за обучението.

▼M12

б) Програмата за обучение трябва да отговаря на изискванията от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията, приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая, и за обучения за летателни изпитания — на съответните изисквания съгласно приложение I (Част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията.

▼M1

ORA.ATO.130 Ръководство за обучение и експлоатация

а) АТО изготвя и поддържа ръководство за обучение и ръководство за експлоатация, съдържащи информация и инструкции, които дават възможност на персонала да изпълнява своите задължения и дават насоки на обучаемите как да изпълняват изискванията на курса.

б) АТО предоставя на персонала и, когато е уместно, на обучаемите информацията, която се съдържа в ръководството за обучение, ръководството за експлоатация и документацията за одобрение на АТО.

в) Ако АТО осигурява подготовка на лица за полетни изпитания, ръководството за експлоатация трябва да отговаря на изискванията за ръководство за експлоатация при полетни изпитания, както е предвидено в Част 21.

г) Ръководството за експлоатация установява схеми за ограничаване на полетното време за полетните инструктори, включително максималните летателни часове, максималното работно време и минималното време за почивка между изпълнение на задълженията като инструктор съгласно Част ORO.

ORA.ATO.135 Въздухоплавателни средства за обучение и FSTD

▼M11

а) АТО трябва да разполага с достатъчен флот от въздухоплавателни средства за обучение или FSTD, които да са подходящо оборудвани за предоставяните курсове на обучение. Флотът от въздухоплавателни средства се състои от въздухоплавателни средства, които отговарят на всички изисквания, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. Въздухоплавателни средства, които попадат в обхвата на букви а), б), в) или г) от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/1139, може да се използват за обучение, ако отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) в рамките на процес на оценка компетентният орган е потвърдил равнище на безопасност, сравнимо с това, определено от всички съществени изисквания, предвидени в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139;

2) компетентният орган е разрешил използването на въздухоплавателни средства за обучение в АТО.

▼M1

б) АТО предоставя обучение на FSTD само, когато докаже на компетентния орган:

(1) че спецификациите на FSTD отговарят на съответната програма за обучение;

(2) че използваните FSTD удовлетворяват съответните изисквания на Част FCL;

(3) че тренажорът отговаря с точност на съответния тип въздухоплавателно средство, когато става въпрос за тренажор за пълна имитация на полета (FFS); и

▼M1

(4) че е въвела система за наблюдение на промените в FSTD и гарантиране, че тези промени не засягат съответствието на програмата за обучение.

в) Ако въздухоплавателното средство, използвано за летателната проверка, е от тип, различен от типа на FFS, използван за обучението за визуални полети, максимално признатите точки се ограничават до предвиденото за тренажор за полетни и навигационни процедури II (FNPT II) за самолети и FNPT II/III за хеликоптери в съответната програма за летателно обучение.

г) Организации за полетни изпитания. Въздухоплавателното средство, използвано за подготовка на лица за полетни изпитания, трябва да е подходящо оборудвано с прибори за полетни изпитания съгласно целите на обучението.

ORA.ATO.140 Летища и експлоатационни площадки

Когато предоставя летателно обучение на въздухоплавателно средство, АТО използва летища или експлоатационни площадки, които имат подходящи съоръжения и характеристики, позволяващи обучение по съответните маневри, като взема предвид обучението и категорията и типа използвано въздухоплавателно средство.

▼M2

ORA.ATO.145 Предварителни условия за обучението

а) АТО гарантира, че обучаемите отговарят на всички предварителни условия за обучение, определени в част MED, част FCL и, ако е приложимо, както е определено в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

б) В случай че АТО осигурява подготовката на лица за полетни изпитания, обучаемите трябва да отговарят на всички предварителни условия за обучение, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

▼M1

ORA.ATO.150 Обучение в трети държави

Когато АТО е одобрена да предоставя обучение за квалификация за полети по прибори (IR) в трети държави:

а) програмата за обучение включва адаптиращи полети в държавите-членки преди летателната проверка за IR; и

б) летателната проверка за IR се провежда в една от държавите-членки.

РАЗДЕЛ II

Допълнителни изисквания за АТО,осигуряващи обучение за CPL, MPL и ATPL и свързаните с тях квалификации и удостоверения

ORA.ATO.210 Изисквания към персонала

а) *Началник по обучението (НО).* С изключение на АТО, осигуряващи подготовка за полетни изпитания, определеният НО трябва да притежава богат опит като инструктор за обучение за свидетелства за правоспособност за професионални пилоти и свързаните с тях квалификации и удостоверения.

б) *Главен полетен инструктор (CFI).* АТО, която предоставя летателно обучение определя главен полетен инструктор, който отговаря за наблюдението на полетните инструктори и инструкторите за обучение на полетен симулатор и за стандартизирането на цялото летателно обучение и симулаторно обучение. Този инструктор притежава свидетелство за професионален пилот от най-висока степен и свързаните с него квалификации по отношение на провежданото летателно обучение и свидетелство за правоспособност на инструктор с право да обучава поне по един от предоставяните курсове на обучение.

в) *Главен инструктор за теоретично обучение (CTKI).* Одобрената организация за теоретично обучение определя главен инструктор за теоретично обучение, който е отговорен за надзора на теоретичното обучение и за стандартизационните изисквания. Този инструктор притежава богат опит като инструктор в областта, която се отнася за обучението, осигурявано от АТО.

▼M1

ORA.ATO.225 Програма за обучението

а) Програмата за обучение включва детайлно описание на летателното и теоретичното обучение по седмици или по фази, списък от стандартни упражнения и резюме на учебната програма.

б) Съдържанието и подредбата на програмата за обучение се уточнява в ръководството за обучение.

ORA.ATO.230 Ръководство за обучение и експлоатация

а) Ръководството за обучение описва стандартите, темите и целите на обучението за всеки етап от обучението, които обучаемите трябва да спазват, и трябва да включва следното:

— план на обучение,

— инструктаж и летателни упражнения,

— летателно обучение на FSTD, ако е приложимо,

— теоретично обучение.

б) Ръководството за експлоатация съдържа съответна информация за отделни групи персонал, като например полетни инструктори, инструктори за обучение на полетен симулатор, инструктори за теоретично обучение, експлоатационен и технически персонал, и съдържа обща, техническа, маршрутна информация и информация за обучение на персонала.

РАЗДЕЛ III

Допълнителни изисквания за АТО, осигуряващи специфични типове обучение

Глава 1

Дистанционно обучение

ORA.ATO.300 Общи разпоредби

АТО може да бъде одобрена за провеждане на обучение по програми за модулни курсове, като използва дистанционно обучение в следните случаи:

а) модулни курсове за теоретично обучение;

б) курсове за допълнителни знания за квалификация за клас или тип; или

в) курсове за одобрено предварително теоретично обучение за квалификация за първи тип многодвигателен хеликоптер.

ORA.ATO.305 Обучение в класна стая

а) При всички модулни курсове на дистанционно обучение е включено обучение в класна стая.

б) Времето на обучение в класна стая не е по-малко от 10 % от общата продължителност на курса.

в) В тази връзка класна стая е налична или в основното място на стопанска дейност на АТО, или в рамките на подходящо помещение на друго място.

ORA.ATO.310 Инструктори

Всички инструктори са напълно запознати с изискванията за програмите за дистанционно обучение.

Глава 2

Летателно обучение само на земя

ORA.ATO.330 Общи разпоредби

а) Одобрение за летателно обучение само на земя (ZFTT), както е посочено в Част FCL, се дава само на АТО, които имат и права да провеждат операции на търговския въздушен транспорт, или АТО, които имат специални споразумения с оператори в търговския въздушен транспорт.

▼M1

б) Одобрение за ZFTT може да бъде дадено единствено ако операторът има опит в експлоатацията на типа самолет от не по-малко от 90 дни.

в) Когато ZFTT се предлага от ATO, която има специално споразумение с оператор, изискването за 90 дни експлоатационен опит не се прилага, ако инструкторът за квалификация за тип TRI(A), ангажиран с изпълнението на изискването на Част ORO за допълнителни излитания и кацания, притежава опит в експлоатацията на типа самолет.

ORA.ATO.335 Тренажор за пълна имитация на полета

а) Одобреният за ZFTT FFS е изправен по критериите на системата за управление на ATO.

б) Имитацията на движение и визуализацията на FFS са напълно изправни в съответствие с приложимите сертификационни спецификации за FSTD, както е посочено в ORA.FSTD.205.

Глава 3

Курсове за свидетелство за правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL)

ORA.ATO.350 Общи разпоредби

Права да провежда интегрирани курсове на обучение за MPL и курсове за инструктори за MPL се дават на ATO единствено ако има правото да провежда операции на търговския въздушен транспорт или има специално споразумение с оператор в търговския въздушен транспорт.

Глава 4

Подготовка на лица за полетни изпитания

ORA.ATO.355 Организации за полетни изпитания

а) ATO, която е одобрена за провеждане на подготовка на лица за полетни изпитания за издаване на категория 1 или 2 квалификации за полетни изпитания съгласно Част FCL, може да има допълнителни права за провеждане на обучение за други категории от полетните изпитания и други категории лица за тази дейност, при условие че:

(1) са изпълнени съответните изисквания на Част 21; и

(2) съществуват точно определени договорености между ATO и организацията, одобрена по Част 21, която назначава или има намерение да назначи такъв персонал.

б) Отчетите за обучението включват писмени доклади от обучаемите съгласно изискванията на програмата за обучение, включително, когато е приложимо, обработка на данни и анализ на отчетените параметри, отнасящи се до типа полетно изпитание.

ПОДЧАСТ FSTD

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ, КОИТО ЕКСПЛОАТИРАТ ЛЕТАТЕЛНИ ТРЕНАЖОРИ (FSTD), И КВАЛИФИКАЦИЯ НА FSTD

РАЗДЕЛ I

Изисквания за организациите, които експлоатират FSTD

ORA.FSTD.100 Общи разпоредби

а) Кандидатът за сертификат за квалификация на FSTD доказва на компетентния орган, че е въвел система за управление съгласно раздел II от ORA.GEN.200. По този начин кандидатът показва, че пряко или чрез договор има капацитет да поддържа ефективността, функциите и други характеристики, определени за квалификационното ниво на FSTD, и да контролира инсталацията на FSTD.

▼M1

б) Когато кандидатът е притежател на сертификат за квалификация, издаден в съответствие с настоящата част, спецификациите на FSTD са описани:

(1) в условията на сертификата на АТО; или

(2) в ръководството за обучение, когато става въпрос за притежател на свидетелство за авиационен оператор.

ORA.FSTD.105 Поддържане на квалификацията на FSTD

а) С цел поддържане на квалификацията на FSTD, притежателят на такъв сертификат се подлага на пълния набор от тестове, който се съдържа в главното ръководство за тестване и експертна оценка (MQTG), както и на функционални и субективни тестове в продължение на 12-месечен период.

б) Резултатите се датират, маркират като анализирани и оценени, и запазват съгласно ORA.FSTD.240, за да се докаже, че стандартите на FSTD се поддържат.

в) Въвежда се система за контрол на конфигурацията за гарантиране на непрекъснатата цялост на хардуера и софтуера на квалифицирания FSTD.

ORA.FSTD.110 Модификации

а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD въвежда и поддържа система за идентифициране, оценка и включване на всички важни модификации във FSTD, който експлоатира, особено:

(1) всякакви модификации на въздухоплавателни средства, които са от съществено значение за обучението, изпитването и проверката, независимо дали са наложени от директива за летателна годност; и

(2) всяка модификация на FSTD, включително имитацията на движение и визуализацията, когато е от съществено значение за обучението, изпитването и проверката, като в случая с корекции на данните.

б) Модификации на хардуера и софтуера на FSTD, които засягат характеристиките, възможностите за действие и функционирането на системите, или каквито и да било важни модификации на имитацията на движение и визуализацията се оценяват, за да се определи въздействието върху първоначалните критерии за квалификация. Организацията изготвя изменения за всяка от засегнатите проверки на съответствие. Тя изпитва FSTD спрямо новите критерии.

в) Организацията предварително информира компетентния орган за всички основни промени, с цел да определи дали извършените тестове са задоволителни. Компетентният орган решава дали е необходима специална оценка на FSTD преди използването му отново за обучение след модификацията.

ORA.FSTD.115 Инсталации

а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD гарантира, че:

(1) FSTD е инсталиран в подходящи условия, които подпомагат безопасна и надеждна експлоатация;

(2) всички лица на борда на FSTD и техническият персонал са инструктирани относно безопасността в FSTD, за да гарантира, че са информирани за цялото оборудване, осигуряващо безопасност, и всички процедури за безопасност на FSTD в случай на аварийна ситуация; и

▼M1

(3) FSTD и неговите инсталации съответстват на местното законодателство в областта на здравето и безопасността.

б) Характеристиките за безопасност на FSTD, като аварийно спиране и аварийно осветление, се проверяват поне веднъж годишно и се записват.

ORA.FSTD.120 Допълнително оборудване

Когато към FSTD е добавено допълнително оборудване, въпреки че не е необходимо за квалификацията, компетентният орган му прави оценка, за да гарантира, че то няма неблагоприятно въздействие върху качеството на обучението.

РАЗДЕЛ II

Изисквания за квалификацията на FSTD

ORA.FSTD.200 Кандидатстване за квалификация на FSTD

а) Кандидатстването за сертификат за квалификация на FSTD се извършва във форма и по начин, определени от компетентния орган:

(1) в случая на тренажори за основна подготовка за полети по прибори (BITD) — от производителя на BITD;

(2) във всички останали случаи — от организацията, която възнамерява да експлоатира FSTD.

б) Кандидатите за първоначална квалификация представят на компетентния орган документация, която показва как са спазени изискванията, установени в настоящия регламент. Тази документация включва процедурата, установена с цел да се гарантира съответствие с ORA.GEN.130 и ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Сертификационни спецификации за FSTD

а) Съгласно член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008 Агенцията разработва сертификационни спецификации като стандартно средство за доказване на съответствие на FSTD със съществените изисквания на приложение III към Регламент (ЕО) № 216/2008.

б) Тези сертификационни спецификации са достатъчно подробни и конкретни, за да информират кандидатите за условията, при които ще бъдат издадени квалификации.

ORA.FSTD.210 Основа за квалификация

а) Сертификат за квалификация на FSTD се издава на основата на:

(1) приложимите сертификационни спецификации, установени от Агенцията, които са в сила към датата на заявлението за първоначална квалификация;

▼M2

(2) данните за съответствие на въздухоплавателното средство, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, одобрени съгласно Регламент (ЕС) № 748/2012, ако е приложимо; и

▼M1

(3) всички специални условия, предписани от компетентния орган, ако съответните сертификационни спецификации не съдържат подходящи стандарти за FSTD, тъй като FSTD има нови или различни характеристики от тези, на които се основават приложимите сертификационни спецификации.

б) Основата за квалификация е приложима за бъдещи периодични квалификации на FSTD, освен ако не бъде категоризирана наново.

▼M1

ORA.FSTD.225 Срок на действие и продължаваща валидност

а) ►M18 Сертификатът за квалификация на FSTD остава валиден, при положение че: ◄

(1) FSTD и експлоатиращата го организация продължават да отговарят на приложимите изисквания;

▼M18

(2) на компетентния орган е предоставен достъп до организацията, както е посочено в точка ORA.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕС) 2018/1139 и приетите въз основа на него актове за изпълнение и делегирани актове;

▼M1

(3) сертификатът за квалификация не е върнат или отнет.

▼M18

б) Ако компетентният орган е удължил периода за периодична оценка на FSTD в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква в) от приложение VI (част ARA), организацията определя лице или група лица с подходящ опит, които да извършат всички изброени по-долу действия в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период за периодична оценка в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква б), точка 1 от приложение VI:

1) прави преглед на редовното провеждане на пълния набор от тестове в главното QTG;

2) провежда съответните функционални и субективни тестове;

3) изпраща доклад с резултатите на компетентния орган.

в) Квалификацията за базов тренажор за полети по прибори (BITD) остава валидна, при условие че компетентният орган провежда редовно оценка на съответствието спрямо съответната основа за квалификация съгласно точка ARA.FSTD.120 от приложение VI.

▼M1

г) След връщане или отнемане сертификатът за квалификацията на FSTD се предава на компетентния орган.

ORA.FSTD.230 Промени на квалифициран FSTD

а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD информира компетентния орган за всички предлагани промени на FSTD като:

(1) важни модификации;

(2) преместване на FSTD; и

(3) деактивиране на FSTD.

б) В случай на повишаване на квалификационното ниво на FSTD, организацията се обръща към компетентния орган за оценка с цел повишаване на нивото. Организацията провежда всички проверки за съответствие за исканото квалификационно ниво. Резултати от предишни оценки не се използват за проверка на съответствието на характеристиките на FSTD за настоящото повишаване.

▼M1

в) Когато FSTD се премества, организацията уведомява компетентния орган преди започване на планираната дейност и предоставя график на съответните събития.

Преди пускането на FSTD в експлоатация на новото място, организацията извършва минимум една трета от проверките за съответствие и функционалните и субективните тестове, за да гарантира, че функционирането на FSTD отговаря на първоначалния му квалификационен стандарт. Копие от документацията за тестовете се съхранява заедно с отчетите за FSTD за преглед от компетентния орган.

Компетентният орган може да извърши оценка на FSTD след преместването. Оценката е в съответствие с първоначалната основа за квалификация на FSTD.

г) Ако организацията планира да деактивира FSTD за продължителни периоди от време, компетентният орган трябва да бъде уведомен и да бъдат създадени подходящи мерки за контрол за периода, през който FSTD не е активен.

Организацията съгласува с компетентния орган план за деактивиране, съхранение и повторно активиране, за да гарантира, че FSTD може да бъде активиран на неговото първоначално квалификационно ниво.

ORA.FSTD.235 Прехвърляне на квалификация на FSTD

а) Когато има промяна на организацията, която експлоатира FSTD, новата организация информира предварително компетентния орган, за да съгласува план за прехвърлянето на FSTD.

б) Компетентният орган може да извърши оценка в съответствие с първоначалната основа за квалификация на FSTD.

в) Когато FSTD престане да отговаря на своята първоначална основа за квалификация, организацията кандидатства за нов сертификат за квалификация на FSTD.

ORA.FSTD.240 Водене на отчетност

Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD съхранява:

а) всички документи, които описват и доказват първоначалната основа за квалификация и квалификационно ниво на FSTD за срока на жизнения цикъл на FSTD; и

б) всички периодични документи и доклади за всеки FSTD и дейностите по наблюдение на съответствието за срок от минимум 5 години.

ПОДЧАСТ AeMC

АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

ORA.AeMC.105 Обхват

Настоящата подчаст установява допълнителните изисквания, на които трябва да отговаря дадена организация, за да бъде квалифицирана за получаването или продължаването на одобрение за работа като авиомедицински център (AeMC) за издаване на медицински свидетелства, включително начални медицински свидетелства клас 1.

▼M1

ORA.AeMC.115 Кандидатстване

Кандидатите за сертификат за АеМС:

а) отговарят на условията на MED.D.005; и

б) представят, в допълнение към документацията за одобрение на организация, изискваните съгласно ORA.GEN.115 данни за клинични връзки с болници или медицински институти с цел извършване на прегледи от специалисти.

ORA.AeMC.135 Продължаваща валидност

Сертификатът за АеМС се издава за неопределен срок. Той остава валиден, при условие че притежателят и авиомедицинските експерти на организацията:

а) отговарят на условията на MED.D.030; и

б) гарантират, че продължават да разполагат с необходимия опит, като извършват подходящ брой медицински прегледи клас 1 всяка година.

РАЗДЕЛ II

Управление

ORA.AeMC.200 Система за управление

АеМС установява и поддържа система за управление, която включва позициите, споменати в ORA.GEN.200, и освен това процеси за:

а) медицинско сертифициране в съответствие с Част MED; и

б) гарантиране по всяко време на медицинска поверителност.

ORA.AeMC.210 Изисквания към персонала

а) АеМС:

(1) разполага с авиомедицински експерт (AME), определен за ръководител на АеМС, с права да издава медицински свидетелства клас 1 и достатъчно опит по авиационна медицина, за да изпълнява своите задължения; и

(2) има на щат подходящ брой напълно квалифицирани AME и друг технически персонал и експерти.

б) Ръководителят на АеМС отговаря за координиране на оценката на резултатите от прегледите и за подписване на доклади, удостоверения и начални медицински свидетелства клас 1.

ORA.AeMC.215 Изисквания към съоръженията

АеМС е оборудван с медицинска техника, подходяща за извършване на авиомедицински прегледи, необходими за упражняване на правата, включени в обхвата на разрешението.

ORA.AeMC.220 Водене на отчетност

Освен документите, изисквани в ORA.GEN.220, АеМС:

а) съхранява отчети с подробна информация за медицинските прегледи и оценки, извършени за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на медицински свидетелства и техните резултати за срок от минимум 10 години след датата на последния преглед; и

б) съхранява цялата медицинска документация по начин, който гарантира по всяко време медицинската поверителност.

▼M7

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ДЕКЛАРИРАНИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (DTO)

[ЧАСТ DTO]

DTO.GEN.100 Общи положения

В съответствие с член 10a, параграф 1, втора алинея, в настоящото приложение (част DTO) са определени изискванията, приложими към организациите за обучение на пилоти, които осигуряват обучението, посочено в точка DTO.GEN.110, въз основа на декларация, направена в съответствие с точка DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Компетентен орган

За целите на настоящото приложение (част DTO) компетентният орган по отношение на дадена DTO е органът, определен от държавата членка, на чиято територия се намира основното място на стопанска дейност на съответната DTO.

DTO.GEN.110 Обхват на обучението

а) Дадена DTO има правото да предоставя следното обучение, при условие че DTO е подала декларация в съответствие с точка DTO.GEN.115:

(1) за самолети:

а) теоретична подготовка за LAPL(A) и PPL(A);

б) полетна подготовка за LAPL(A) и PPL(A);

в) обучение за квалификация за клас за SEP(land), SEP(sea) и TMG;

г) обучение за допълнителни квалификации: нощни условия, въздушна акробатика, планинска обстановка, планери и теглене на банери;

(2) за вертолети:

а) теоретична подготовка за LAPL(H) и PPL(H);

б) полетна подготовка за LAPL(H) и PPL(H);

в) квалификация за тип еднодвигателни вертолети, чиято максимална сертифицирана конфигурация на местата не надхвърля пет места;

г) обучение за квалификация за нощни условия;

▼M12

(3) за планери — в съответствие с изискванията от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията:

а) теоретична подготовка за SPL;

б) летателно обучение за SPL;

в) обучение за разширяване на правата за планери или TMG в съответствие с точка SFCL.150;

г) обучение за допълнителни методи на излитане в съответствие с точка SFCL.155;

д) обучение за допълнителни квалификации и права: основни и разширени права за фигурен пилотаж, квалификация за теглене на планери и теглене на рекламни плакати, квалификация за нощни полети с TMG и права за полети с планер в облаците;

▼M12

е) обучение за сертификат за полетен инструктор на планери — FI(S);

ж) опреснителен курс за FI(S);

(4) за аеростати — в съответствие с изискванията от приложение III (Част BFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията:

а) теоретична подготовка за BPL;

б) летателно обучение за BPL;

в) обучение за разширяване на класа или групата в съответствие с точка BFCL.150;

г) обучение за допълнителни квалификации: квалификации за привързани полети с аеростати с горещ въздух, за нощни полети и за търговски операции;

ж) обучение за сертификат за полетен инструктор на аеростати — FI(B);

з) опреснителен курс за FI(B).

б) DTO има право да предлага и курсовете за проверяващи, посочени в точка BFCL.430 и точка BFCL.460, буква б), подточка 1 от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията за FE(B), както и в точка SFCL.430 и точка SFCL.460, буква б), подточка 1 от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията за FE(S), при условие че DTO е подала декларация съгласно точка DTO.GEN.115 и компетентният орган е одобрил програмата за обучение в съответствие с точка DTO.GEN.230, буква в).

▼M7

DTO.GEN.115 Декларация

а) Преди предоставянето на обученията, посочени в точка DTO.GEN.110, организацията, възнамеряваща да организира такова обучение, подава декларация пред компетентния орган. Декларацията съдържа най-малко следната информация:

(1) наименованието на DTO;

(2) данните за връзка на основното място на стопанска дейност на DTO и, ако е приложимо, данните за връзка на летищата и експлоатационните площадки на DTO;

(3) имената и данните за връзка на следните лица:

i) представителя на DTO;

ii) началника по обучението на DTO; и

iii) всички заместник-началници по обучението, ако се изисква по точка DTO.GEN.250, буква б), точка (1);

(4) вида обучение, както е посочен в точка DTO.GEN.110, организирано на всяко от летищата и/или експлоатационните площадки;

(5) списък на всички въздухоплавателни средства и FSTD, които се използват за обучението, ако е приложимо;

(6) датата, предвидена за началото на обучението;

(7) изявление, потвърждаващо, че DTO е разработила политика за безопасност и че ще прилага тази политика по време на всички обучаващи дейности, обхванати от декларацията, в съответствие с точка DTO.GEN.210 буква а), точка (1), подточка ii);

▼M12

(8) заявление, в което DTO потвърждава, че спазва и че по време на всички обучителни дейности, обхванати от декларацията, ще продължава да спазва съществените изисквания, посочени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, изискванията от приложение I (Част FCL) и приложение VIII (Част DTO) към настоящия регламент, както и тези от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията.

▼M7

б) Декларацията, както и всякакви последващи промени в нея, се изготвят, като се използва образецът, включен в допълнение 1.

в) Заедно с декларацията, DTO представя на компетентния орган програмата или програмите за обучение, която(ито) възнамерява да използва за предоставянето на обучението, както и заявлението си за одобрение на програмата или програмите за обучение, когато такова одобрение се изисква съгласно точка DTO.GEN.230, буква в).

г) Чрез дерогация от буква в), дадена организация, която притежава одобрение, издадено в съответствие с подчаст ATO на приложение VII (част ORA), може заедно с декларацията да представи само позоваване на вече одобреното ръководство или ръководства за обучението.

DTO.GEN.116 Уведомяване за промени и прекратяване на обучаващите дейности

DTO уведомява своевременно компетентния орган за следното:

а) всякакви промени в информацията, съдържаща се в декларацията и посочена в точка DTO.GEN.115, буква а), както и в програмата или програмите за обучение или одобреното ръководство или ръководства за обучението, посочени съответно в точка DTO.GEN.115, букви в) и г);

б) прекратяването на някои или на всички обучаващи дейности, обхванати от декларацията.

▼M18

DTO.GEN.135 Прекратяване на правото за предоставяне на обучение

а) Дадена DTO губи правото да предоставя някои или всички обучения, посочени в нейната декларация, на базата на същата декларация, когато настъпи едно от следните условия:

1) DTO е уведомила компетентния орган за преустановяване на някои или на всички обучаващи дейности, обхванати от декларацията, в съответствие с точка DTO.GEN.116, буква б);

2) DTO не е предоставяла обучението повече от 36 последователни месеца.

б) DTO връща незабавно на компетентния орган сертификатите за одобрение в съответствие с точка DTO.GEN.230, буква в):

1) в случай на прекратяване на дейностите по обучение в съответствие с буква а);

2) в случай на отнемане в съответствие с точка ARA.GEN.350, буква га), точка 3 от приложение VI (част ARA).

▼M7

DTO.GEN.140 Достъп

С цел да се определи дали дадена DTO действа в съответствие със своята декларация, DTO предоставя достъп по всяко време до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, свързани с нейните обучаващи дейности, обхванати от декларацията, на всяко лице, упълномощено от компетентния орган.

▼M7

DTO.GEN.150 Констатации

След като компетентният орган съобщи на DTO за констатация в съответствие с точка ARA.GEN.350, буква га), точка (1), DTO предприема следните стъпки в рамките на срока, определен от компетентния орган:

а) установява първопричината за несъответствието;

б) предприема необходимите коригиращи действия за прекратяване на несъответствието и, когато е уместно, за отстраняване на последствията от него;

в) информира компетентния орган за предприетите от него коригиращи действия.

DTO.GEN.155 Реакция по проблем с безопасността

Като реакция по проблем с безопасността, DTO изпълнява:

а) мерките за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в точка ARA.GEN.135, буква в);

б) съответната задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указанията за летателна годност.

DTO.GEN.210 Изисквания към персонала

а) DTO определя:

(1) представител, който отговаря и е надлежно упълномощен да извършва най-малко следното:

i) осигурява съответствието на DTO и дейностите ѝ с приложимите изисквания и с нейната декларация;

ii) разработва и установява политика за безопасност, която гарантира, че дейностите на DTO се извършват безопасно, осигурява придържането на DTO към тази политика за безопасност и предприема необходимите мерки с цел постигане на целите на тази политика за безопасност;

iii) насърчава безопасността в рамките на DTO;

iv) гарантира наличието на достатъчно ресурси в рамките на DTO, така че дейностите, посочени в подточки i), ii) и iii) да могат да се извършват ефективно.

(2) началник по обучението, който отговаря и е квалифициран да осигури най-малко следното:

▼M12

i) че предлаганото обучение отговаря на изискванията от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, както и на програмата за обучение на DTO;

▼M7

ii) задоволително интегриране на летателното обучение във въздухоплавателно средство или на тренировъчно средство за симулиране на полет (FSTD) и теоретичното обучение;

iii) надзора на напредъка на обучаващите се;

iv) в случая, посочен в DTO.GEN.250, буква б), надзора на заместник-началника(ците) по обучението.

▼M7

б) DTO може да определи едно и също лице за свой представител и за началник по обучението.

в) DTO не определя дадено лице за свой представител или началник по обучението, ако са налице обективни данни, че на съответното лице не може да се има доверие за изпълнението на задачите, изброени в буква а), по начин, който запазва и задълбочава безопасността на въздухоплаването. Фактът, че дадено лице е било обект на мярка за изпълнение, предприета в съответствие с точка ARA.GEN.355 през последните три години, се счита за такива обективни данни, освен ако това лице може да докаже, че констатираните факти, довели до мярката, по своята същност, мащаб или въздействие не са такива, че да показват че на съответното лице не може да се има доверие да изпълнява тези задачи по посочения начин.

г) DTO гарантира, че инструкторите за теоретичното обучение притежават една от следните квалификации:

(1) практически опит във въздухоплаването в областите, свързани с предоставяното обучение, както и завършен курс на обучение за инструкторски техники;

(2) предишен опит в преподаването на теоретична подготовка и подходящи теоретични познания по предмета, който ще преподават.

▼M12

д) Полетните инструктори и инструкторите за обучение на летателни тренажори трябва да притежават квалификациите, изисквани в приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията за вида обучение, което предлагат.

▼M7

DTO.GEN.215 Изисквания към съоръженията

Дадената DTO трябва да разполага със съоръжения, които позволяват изпълнението и управлението на всички нейни дейности в съответствие със съществените изисквания от приложение III към Регламент (ЕО) № 216/2008 и с изискванията от настоящото приложение (част DTO).

DTO.GEN.220 Водене на отчетност

а) DTO съхранява за всеки отделен обучаващ се следната документация през целия курс на обучение и за срок от три години след приключване на последната сесия за обучение:

(1) подробна информация за наземното, летателното обучение и обучението при симулиран полет;

(2) информация относно индивидуалния напредък;

(3) информация относно свидетелствата за правоспособност и свързаните с тях квалификации, имащи отношение към предоставяното обучение, включително дати на изтичане на срока на валидност на квалификациите и на свидетелствата за медицинска годност.

б) DTO съхранява доклада от годишния вътрешен преглед и доклада за дейността, посочени съответно в точка DTO.GEN.270, букви а) и б), в продължение на три години, считано от датите на изготвяне на тези доклади от DTO.

в) DTO съхранява своята програма за обучение в продължение на три години, считано от датата, на която е предоставила последния курс на обучение по тази програма.

г) В съответствие с приложимото право в областта на защитата на личните данни DTO съхранява документацията, посочена в буква а), по начин, който осигурява защитата ѝ чрез подходящи инструменти и протоколи и взема необходимите мерки за ограничаване на достъпа до тези документи до лица, които са надлежно оправомощени да имат достъп до тях.

▼M7

DTO.GEN.230 Програма на DTO за обучение

а) DTO изготвя програма за обучение за всяко от обученията, посочени в точка DTO.GEN.110, които DTO предоставя.

▼M12

б) Програмите за обучение трябва да отговарят на изискванията от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая.

в) DTO има право да предлага обучението, посочено в точка DTO.GEN.110, буква б), само когато неговата програма за това обучение с всички съответни промени е издадена от компетентния орган по заявление от страна на DTO и е одобрена в съответствие с точка ARA.DTO.110, като потвърждение на факта, че програмата за обучение и всичките промени към нея отговарят на изискванията от приложение I (Част FCL), приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията, според случая. DTO кандидатства за такова одобрение, като подава декларацията си в съответствие с точка DTO.GEN.115.

▼M7

г) Буква в) не се прилага за организации, които притежават и одобрение, издадено в съответствие с подчаст ATO на приложение VII (част ORA), което включва права за съответното обучение.

DTO.GEN.240 Въздухоплавателни средства за обучение и FSTD

▼M11

а) DTO трябва да разполага с достатъчен флот от въздухоплавателни средства за обучение или FSTD, които да са подходящо оборудвани за предоставяния курс на обучение. Флотът от въздухоплавателни средства се състои от въздухоплавателни средства, които отговарят на всички изисквания, определени в Регламент (ЕС) 2018/1139. Въздухоплавателни средства, които попадат в обхвата на букви а), б), в) или г) от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/1139, може да се използват за обучение, ако отговарят на всички посочени по-долу условия:

1) в рамките на процес на оценка компетентният орган е потвърдил равнище на безопасност, сравнимо с това, определено от всички съществени изисквания, предвидени в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1139;

2) компетентният орган е разрешил използването на въздухоплавателни средства за обучение в DTO.

▼M7

б) DTO изготвя и поддържа актуализиран списък на всички въздухоплавателни средства, включително техните регистрационни обозначения, използвани за обучението, което предоставя.

DTO.GEN.250 Летища и експлоатационни площадки

а) Когато предоставя летателно обучение на въздухоплавателно средство, DTO използва само летища или експлоатационни площадки, които имат подходящи съоръжения и характеристики, позволяващи обучение в съответните маневри, като се вземат предвид предоставяното обучение и категорията и типът на използваното въздухоплавателно средство.

б) Когато DTO използва повече от едно летище за предоставянето на обучението, посочено в DTO.GEN.110, буква а), точки (1) и (2), тя:

(1) определя заместник-началник по обучението за всяко допълнително летище, който отговаря за задачите, посочени в точка DTO.GEN.210, буква а), точка (2), подточки i)—iii), на това летище; и

(2) осигурява наличието на достатъчно ресурси за безопасна експлоатация на всички летища, в съответствие с изискванията на настоящото приложение (част DTO).

▼**M7**

DTO.GEN.260 Теоретична подготовка

а) Когато предоставя теоретична подготовка, дадена DTO може да прилага обучение на място или дистанционно обучение.

б) DTO наблюдава и документира напредъка на всеки обучаващ се в курса по теоретична подготовка.

DTO.GEN.270 Годишен вътрешен преглед и годишен доклад за дейността

DTO предприема следните стъпки:

а) извършва годишен вътрешен преглед на задачите и отговорностите, описани в точка DTO.GEN.210, и изготвя доклад относно прегледа;

б) изготвя годишен доклад за дейността;

в) представя доклада от годишния вътрешен преглед и годишния доклад за дейността на компетентния орган в срока, определен от компетентния орган.

▼M7

Допълнение 1 към приложение VIII (част DTO)

ДЕКЛАРАЦИЯ

съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията.

☐ Първоначална декларация

☐ Уведомяване за промени ([1]) — референтен номер на DTO:

1.	**Декларирана организация за обучение (DTO)** Наименование:
2.	**Място (места) на стопанска дейност** Данни за връзка (адрес, телефон, е-поща) на основното място на стопанска дейност на DTO:
3	**Персонал** Име и данни за връзка (адрес, телефон, е-поща) на представителя на DTO: Име и данни за връзка (адрес, телефон, е-поща) на началника по обучението на DTO и, ако е приложимо, на заместник-началника(ците) по обучението на DTO:
4.	**Обхват на обучението** Списък на всички предоставяни обучения: Списък на всички програми за обучение, използвани за предоставянето на обучение (документите се прилагат към настоящата декларация) или в случая по точка DTO.GEN.230, буква г) от приложение VIII (част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, позоваването на всички одобрени наръчници за обучение, използвани за предоставяне на обучението:
5.	**Въздухоплавателни средства за обучение и FSTD** Списък на въздухоплавателните средства, използвани за обучение: Списък на квалифицираните FSTD, използвани за обучението (ако е приложимо, включително буквен код, както е посочен в сертификата за квалификация):
6.	**Летище(а) и експлоатационна(и) площадка(и)** Данни за връзка (адрес, телефон, е-поща) на всички летища и експлоатационни площадки, използвани от DTO за предоставяне на обучението:
7	**Дата, предвидена за начало на обучението:**
8.	**Заявление за одобрение на стандартизационни курсове и опреснителни семинари за проверяващи (ако е приложимо)** ☐ С настоящото DTO подава заявление за одобрение на гореупоменатата(ите) програма(и) за обучение за курсове за проверяващ за планери или балони в съответствие с точки DTO.GEN.110, буква б) и DTO.GEN.230, буква в) от приложение VIII (част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

▼M12

9.	**Заявление** DTO е разработила политика за безопасност в съответствие с приложение VIII (Част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, и по-специално с точка DTO.GEN.210, буква а), подточка 1, ii) от него, и ще прилага тази политика по време на всички обучителни дейности, обхванати от декларацията. DTO спазва и ще продължава да спазва по време на всички обучителни дейности, обхванати от декларацията, съществените изисквания, посочени в приложение IV към Регламент (ЕС) 2018/1139, изискванията от приложение I (Част FCL) и приложение VIII (Част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията, както и тези от приложение III (Част BFCL) към Регламент (ЕС) 2018/395 на Комисията и от приложение III (Част SFCL) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 на Комисията. Потвърждаваме, че цялата информация в настоящата декларация, включително приложенията към нея (ако е приложимо), е пълна и точна. Име, дата и подпис на представителя на DTO. Име, дата и подпис на началника на DTO по обучението.

▼M7

([1]) В случай на промени се попълват само точка 1 и полетата, съдържащи промени.