

## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/539 НА КОМИСИЯТА

от 6 април 2016 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на обучението, изпитването и периодичната проверка на пилоти за навигация, основана на летателните характеристики

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО<sup>(1)</sup>, и по специално член 7, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията<sup>(2)</sup> установява условия за пилотите, участващи в експлоатацията на определени въздухоплавателни средства, както и за летателните тренажори, лицата и организациите, участващи в обучението, изпитването и проверката на тези пилоти.
- (2) Необходимо е в посочения регламент да се включат допълнителни изисквания за обучение, изпитване и периодична проверка за пилоти, които изпълняват полети в съответствие с процедури за навигация, основана на летателните характеристики (PBN), и следователно се нуждаят от права за PBN, отбелязани в тяхната квалификация за полети по прибори (IR). Отбелязването за PBN не следва да създава допълнителна административна тежест за компетентния орган.
- (3) Пилотите, притежаващи квалификация за полети по прибори, които въз основа на приложимите изисквания на националното законодателство или по друг начин са получили съответните теоретични знания и практически умения за операции при PBN преди началната дата на прилагане на настоящия регламент, следва да се смятат за изпълнили допълнителните изисквания, когато могат да докажат по удовлетворителен за компетентния орган начин, че така получените знания и умения са еквивалентни на получаваните чрез курсовете и обученията, изисквани съгласно настоящия регламент. Компетентните органи следва да вземат своите решения относно еквивалентността на такива знания и умения въз основа на обективна информация и критерии.
- (4) Особено в авиацията с общо предназначение не всички пилоти изпълняват полети в съответствие с процедури за PBN, тъй като например техните въздухоплавателни средства или местното летище може да не разполагат с подходящо оборудване, сертифицирано за тази цел. Следователно понастоящем е възможно тези пилоти да не се нуждаят от допълнително обучение и проверки, свързани с PBN. Като се има предвид темпът на въвеждане на оборудване и процедури за PBN в целия Европейски съюз, в настоящия регламент следва да се предвиди разумен период от време, след който допълнителните изисквания за обучението, изпитването и периодичната проверка на пилоти за PBN да станат приложими за тези пилоти.

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

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

- (5) Периодът, през който държавите членки могат да решат да не прилагат на своята територия разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на пилоти, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност и съответно свидетелство за медицинска годност, издадени от трета държава, която участва в нетърговската експлоатация на определени въздухоплавателни средства, следва да бъде удължен поради текущите преговори на Съюза с някои трети държави, насочени към улесняване на преобразуването на тези свидетелства за правоспособност и свидетелства за медицинска годност. Следва да се уточни, че когато държава членка взема или е взела такова решение, тя следва да го оповести по подходящ начин, който позволява на всички заинтересовани страни да се запознаят с него, и да гарантира, че изискванията за прозрачност и правна сигурност са изпълнени.
- (6) В Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъдат включени и допълнителни изисквания относно правата на пилотите, които извършват полетни изпитания, за да се даде възможност на тези пилоти да управляват въздухоплавателни средства за определени полети, без да спазват изискването да притежават квалификация за съответния клас или тип.
- (7) Регламент (ЕС) № 1178/2011 постановява, че курсът на обучение за свидетелство за правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL) се провежда само от одобрена организация за обучение, която е част от оператор на транспортни полети. Освен това посоченият регламент постановява, че притежателят на MPL не може да упражнява правата си по MPL, ако не е завършил курса на същия оператор за преподготовка. Има случаи, когато по вина на оператора някои притежатели на MPL не могат да завършат курс на този оператор за преподготовка, поради което не са в състояние да работят нито за въпросния, нито за друг оператор. Ограничението за упражняването другде на права по MPL поставя тези притежатели на MPL в неравностойно положение, без да е оправдано от съображения за безопасност. Пилоти, които сменят оператора, трябва да завършат курса на новия оператор за преподготовка, въпреки че са завършили такъв курс на предишния оператор. Освен това курсът за преподготовка на всеки оператор трябва да е изцяло съобразен с равнището на опитност на пилотите, постъпващи на работа при този оператор. Следователно е необходимо да се премахне това ограничение. Така изискванията за MPL се привеждат в съответствие и със стандартите на ИКАО.
- (8) Поради това Регламент (ЕС) № 1178/2011 следва да бъде съответно изменен.
- (9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становището <sup>(1)</sup>, издадено от Европейската агенция за авиационна безопасност в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

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

- 1) Въмъква се следният член 4а:

„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“).

<sup>(1)</sup> Становище на Европейската агенция за авиационна безопасност № 03/2015 от 31.3.2015 г. относно регламент на Комисията за преразглеждане на критериите за експлоатационното одобрение на навигация, основана на летателните характеристики (PBN).

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.“
- 2) В член 10а се добавя следният параграф 5:
- „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“).“
- 3) В член 12 параграф 4 се заменя със следното:
- „4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2017 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 4, параграф 1, буква б) или в) от Регламент (ЕО) № 216/2008. Държавите членки оповестяват публично тези решения.“
- 4) Приложения I и VII се изменят съгласно приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

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

Той се прилага от 8 април 2016 г.

Точки 1, 2 и 4 от член 1 обаче се прилагат от 25 август 2018 г., а точка 1, буква ж) от приложението се прилага от 8 април 2016 г.

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

Съставено в Брюксел на 6 април 2016 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I и VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) вмъкват се следните определения във FCL.010:

„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.

„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.

„LNAV“ (Lateral Navigation) означава странична навигация.

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

„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.

„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.

„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.

„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.

„VNAV“ (Vertical Navigation) означава вертикална навигация.“;

б) FCL.600.IR се заменя със следното:

„С изключение на случаите, посочени във FCL.825, операции съгласно IFR на самолети, вертолети, дирижабли или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, се извършват само от притежатели на:

а) PPL, CPL, MPL и ATPL, и

б) квалификация IR с права в съответствие с приложимите изисквания за въздушното пространство и категорията на въздухоплавателното средство, освен когато преминават проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, или се обучават от инструктор.“;

в) буква а) от FCL.605.IR се заменя със следното:

„а) Правата на притежателя на IR са да пилотира ВС съгласно IFR, включително операции при PBN, с височина за вземане на решение не по-малка от 200 фута (60 m)“;

- г) буква а) от FCL.700 се заменя със следното:
- „а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност нямат право да летят като пилоти на ВС, ако нямат валидна квалификация за съответния клас или тип, освен в следните случаи:
- i) за LAPL, SPL и BPL;
  - ii) когато преминават проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификация за клас или тип;
  - iii) когато преминават летателно обучение;
  - iv) когато притежават квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820.“;
- д) буква в) от FCL.700 се заличава;
- е) точка 3 от FCL.820, буква в) се заменя със следното:
- „(3) да изпълнява полети без квалификация за тип или клас, както е определено в подчаст 3, с изключение на това, че квалификацията за полетни изпитания не може да се използва за операции за търговски въздушен транспорт.“;
- ж) точка 2 от допълнение 5 се заменя със следното:
- „2. Одобрение за курсове за обучение за MPL се дава само на АТО, която е част от оператор на търговски въздушен транспорт, сертифициран в съответствие с „Част ORO“, или която има специално споразумение с такъв оператор.“;
- з) допълнение 7 се изменя, както следва:
- i) точка 1 се заменя със следното:
 

„1. Кандидатът за IR трябва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката, и то трябва да е подходящо оборудвано за целите на обучението и проверката.“;
  - ii) точка 11 се заменя със следното:
 

„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	$\pm 100$ 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	$\pm 5^\circ$
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 $\pm \frac{1}{2}$ 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 $- 75$ 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	$\pm 5^\circ$
при симулиран отказ на двигател	$\pm 10^\circ$

## Скорост

при работа на всички двигатели	$\pm 5$ възела
при симулиран отказ на двигател	+ 10 възела/- 5 възела

## СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

## 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 РПЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
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
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 излитане по прибори, включително излитане 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 в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен ъгъл от $45^\circ$ и остри завои при снижение

г (*)	Възстановяване от приближаване към срив в хоризонтален полет, завой в издигане/снижение и в конфигурация за кацане — важи само за самолети
д	Ограничено приборно табло: стабилизирано издигане или снижение, хоризонтални завой с темп 1 до западен курс, възстановяване от нехарактерни положения в пространството — важи само за самолети
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 тримване
г	Настройка на висотомера
д	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане (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
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: — 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), корекции на снижението (Stop Down Fixes — SDFs), 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
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.

(+)

(+)



**Хеликоптери****РАЗДЕЛ 1 — ОТЛИТАНЕ**

Използването на контролен лист, летателният професионализъм, противообледенителните процедури и т.н. важат за всички раздели

а	Използване на РПЕ (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
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

e	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	
a	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 (*)	
a	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
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 (*)	
a	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
<p><b>РАЗДЕЛ 6 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ</b></p> <p>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:</p>	
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
д	Ръчно извършване на 3D операции без директорна система (***) Ръчно извършване на 3D операции с директорна система (***)
<p>(†) За установяване или запазване на права за PBN — един подход в раздел 4 или раздел 5 трябва да е RNP APCH. Когато реалното извършване на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.</p> <p>(*) Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.</p> <p>(**) Само за многодвигателен вертолет.</p> <p>(***) Проверява се само един от елементите.“;</p>	

i) допълнение 8 се изменя, както следва:

i) бележката под линия към таблицата в раздел А се заменя със следното:

„(\*) Ако в рамките на предходните 12 месеца кандидатът е изпълнил най-малко три процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори (IFR), упражнявайки права за PBN, включително един подход RNP APCH на самолет от клас или тип SP (еднопилотен) в условия на еднопилотна експлоатация, или ако кандидатът е преминал раздел 6 от проверката на уменията за многодвигателни самолети, различни от сложните самолети с високи летателни характеристики (HP), за полет само по прибори в условия на еднопилотна експлоатация.“;

ii) бележката под линия към таблицата в раздел Б се заменя със следното:

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

ж) допълнение 9 се изменя, както следва:

i) точка 4 в раздел Б се заменя със следното:

„4. Приложими са следните ограничения, коригирани за отчитане на турбулентни условия и с оглед 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	+ 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“ отклонения

Страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до ± ½ 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“;

ii) добавя се следната буква з) в раздел Б, точка 5:

„з) За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното извършване на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.“;

iii) редове 3Б.4 и 3Б.5 от таблицата в точка 5 от раздел Б се заменят със следното:

3Б.4*	3D операции до 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 MDH/A		P—>	—>		M <sup>4</sup>	

iv) добавя се следната буква й) в раздел Б, точка 6:

„й) За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното извършване на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.“;

v) ред 3.9.3 от таблицата в точка 6 от раздел Б се заменя със следното:

„3.9.3*	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимума, 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 3.9.3.1 в случай на такова ограничение съгласно ръководството за летателна експлоатация).“

vi) редове 3.9.3.4 и 3.9.4 от таблицата в точка 6 от раздел Б се заменят със следното:

„3.9.3.4*	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 по време на цялата процедура за минаване на втори кръг 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 неточния подход, описан в 3.9.4. 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 минимална височина за снижение (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 3.9.3.4.			P—>	—>		M
3.9.4*	2D операции до MDH/A			P*—>	—>		M“

vii) ред 4.1 от таблицата в точка 6 от раздел Б се заменя със следното:

„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*—>	—>“		
------	--	--	--	------	-----	--	--

viii) ред 5.1 от таблицата в точка 6 от раздел Б се заменя със следното:

„5.1	Нормално кацане* с установяване на визуален контакт, когато се достигне DA/H (височината за вземане на решение) след подход по прибори			P“			
------	--	--	--	----	--	--	--

ix) в ред 6.2 от таблицата в точка 6 от раздел Б „ILS“ се заменя със следното: „CAT II/III“;

x) буква а) в раздел В, точка 4 се заменя със следното:

„а) IFR летателни ограничения

#### Височина

В общия случай 1.1.58. ± 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 задания курс

По радионавигационни средства ± 5°

3D „ъглови“ отклонения половин деление отклонение, по азимут и гледища (напр. LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линейно“ отклонение: страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до ± ½ 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

Нормални операции ± 5°

Необичайни/аварийни операции ± 10°

#### Скорост

В общия случай ± 10 възела

При симулиран отказ на двигателя + 10 възела/– 5 възела“;

xi) редове 5.4, 5.4.1 и 5.4.2 от таблицата в точка 12 от раздел В се заменят със следното:

„5.4	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимума, ако се изискват от процедурата за подход	P*	—>*	—>*			
5.4.1	Ръчно, без директорна система 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 5.4.1 в случай на такова ограничение съгласно ръководството за летателна експлоатация)	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	—>*	—>*		M**	

xii) редове 5.4.4 и 5.5 от таблицата в точка 12 от раздел В се заменят със следното:

„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*	
5.5	2D операции до минимална височина на снижение MDA/H	P*	—>*	—>*		M**	

2) В приложение VII буква а) от ORA.ATO.135 се заменя със следния текст:

„а) АТО трябва да разполага с достатъчно тренировъчни въздухоплавателни средства или FSTD, които да са подходящо оборудвани за предоставяните курсове на обучение.“