

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1974 НА КОМИСИЯТА

от 14 декември 2018 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ⁽²⁾ са определени технически изисквания за сертифицирането на тренировъчни средства за полетна симулация, сертифицирането на пилоти, участващи в експлоатацията на определени въздухоплавателни средства, и сертифицирането на лица и организации, участващи в летателни обучения, проверки и прегледи.
- (2) От десетилетие насам дестабилизирането или загубата на управление на самолета се посочват сред основните рискови фактори, които биха могли да доведат до злополуки с фатален край при търговския въздушен транспорт и тяхното предотвратяване се превърна в стратегически приоритет както в Европа ⁽³⁾, така и в целия свят. Това включваше нови изисквания за обучение с цел по-добра подготовка на пилотите за неблагоприятни ситуации на дестабилизиране или загуба на управление на въздухоплавателното средство.
- (3) С Регламент (ЕС) 2015/445 на Комисията ⁽⁴⁾ съществуващите изисквания за обучението на пилотите в търговското въздухоплаване бяха актуализирани, за да включват подготовка за предотвратяване на загубата на управление и възстановяване на управлението (UPRT) като задължителен елемент на теоретичната подготовка на пилотите. Необходими са допълнителни подробни елементи и цели на обучението, за да се развият уменията на пилотите както за предотвратяване на загубата на управление, така и за възстановяване на управлението на самолета, които могат да доведат до загуба на контрол и дори до злополука с фатален край.
- (4) Необходимо е UPRT да се интегрира на различни етапи от кариерата на професионалните пилоти и да бъде отразено в правата, вписани в индивидуалните им свидетелства. Следва да се гарантират добре развити и добре

⁽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 създаване 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).

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

⁽³⁾ Европейски план за безопасност на въздухоплаването, 2018—2022 г., т. 5.3.1, стр. 33.

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) 2015/445 на Комисията от 17 март 2015 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване (ОВ L 74, 18.3.2015 г., стр. 1).

поддържани умения на професионалните пилоти за предотвратяване на загубата на управление и за възстановяване на управлението. UPRT следва да стане задължителна част от курса за обучение за свидетелство за правоспособност на пилот в многочислен екипаж (MPL) и интегрирания курс за обучение на транспортни пилоти на самолет (ATP(A)), както и курса на обучение за свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL(A)) и курсовете за обучение за квалификация за клас или тип за еднопилотни самолети в многопилотна експлоатация, еднопилотни сложни самолети с ниски летателни характеристики, сложни самолети с високи летателни характеристики и многопилотни самолети. За да могат пилотите да развият усъвършенствани умения за предотвратяване на загубата на управление и за възстановяване на управлението, в съответните курсове на обучение следва да се включат свързаните с тези умения летателни упражнения в самолета.

- (5) В допълнение към въвеждането на новия курс, свързан с развиването на усъвършенствани пилотски умения за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението, следва да се преразгледат и изискванията към свидетелствата за правоспособност за инструктори, за да се гарантира, че лицата, провеждащи обучението в тези курсове, имат съответната квалификация.
- (6) Настоящият регламент отразява разпоредбите, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) през 2014 г. относно UPRT за свидетелствата за пилот в многочислен екипаж и квалификациите за тип за многопилотни самолети чрез изменение на приложение 1 към Чикагската конвенция за лицензиране на персонала.
- (7) В интерес на безопасността на въздухоплаването е новите UPRT елементи да бъдат въведени възможно най-скоро. Следва да се въведат преходни разпоредби, за да може курсовете за обучение, които са започнали преди влизането в сила на тези изменения на изискванията към обучението на пилоти във връзка с UPRT, да бъдат завършени без каквито и да било допълнителни промени. В този контекст следва да се има предвид, че пилотите, извършващи полети за търговски въздушни превозвачи в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ⁽¹⁾, трябва да преминават през редовно обучение на превозвачите, което понастоящем вече съдържа UPRT елементи. Освен това на организациите за обучение на пилоти следва да се предостави преходен период, за да адаптират своите програми за обучение към новите изисквания за UPRT. В края на този преходен период съответните курсове на обучение следва да се провеждат в съответствие с новите изисквания за UPRT.
- (8) Преговорите между Съюза и някои трети държави понастоящем все още не са приключили, в т. ч. относно преобразуването на свидетелствата за летателна правоспособност на пилотите и съответните свидетелства за медицинска годност. В контекста на тези преговори и с цел да се гарантира, че държавите членки могат да продължат да признават издадените от трети държави свидетелства за летателна правоспособност и за медицинска годност в продължение на междинен период, е необходимо да бъде удължен периодът, през който държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на своята територия 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 определени въздухоплавателни средства.
- (9) Европейската агенция за авиационна безопасност представи на Европейската комисия проект за правила за прилагане, заедно със своето Становище № 06/2017.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

- 1) след член 4а се добавя следният член 4б:

„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 ниски летателни характеристики,
- в) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, или
- г) многопилотни самолети,

съгласно приложение I (част FCL).

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

2. За курсовете за обучение, посочени в параграф 1, които започват преди 20 декември 2019 г. в одобрена организация за обучение (АТО), 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 АТО да признае обучение за предотвратяване на загубата на управление и възстановяване на управлението, завършено преди 20 декември 2019 г. съгласно националните изисквания за обучение.“;

2) в член 12 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 20 юни 2020 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.“;

3) в член 12 параграф 8 се заменя със следния текст:

„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.“;

4) Приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

Независимо от това:

- а) член 1, параграф 1 се прилага от 20 декември 2019 г.;
- б) член 1, параграф 4 се прилага от 20 декември 2019 г.;
- в) независимо от изискването на буква б) по-горе, точки 2, 4, 5 и 12 от приложението към настоящия регламент се прилагат от 31 януари 2022 г.

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

Съставено в Брюксел на 14 декември 2018 година.

За Комисията

Violeta BULC

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

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

1) Точка FCL.010 се изменя, както следва:

а) уводното изречение се заменя със следното:

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

б) преди определението за „фигурен пилотаж“ се добавя следното определение за „достъпно“:

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

- одобрената организация за обучение (АТО), 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.“;

в) определението за „фигурен пилотаж“ се заменя със следното:

„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.“;

г) след определението за „самолет, за който се изисква да бъде управляван с втори пилот“ се добавя следното ново определение за „обучение за предотвратяване на загуба на управление и за възстановяване на управлението на самолета“:

„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.“;

д) след определението за „дирижабъл“ се добавя следното ново определение за „наличен летателен тренажор“:

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

2) Точка FCL.310 се заменя със следното:

„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;

- л) принципи на полета; както и
- м) комуникации.“

3) Точка FCL.410.A се заменя със следното:

„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 (АТО) 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.“

4) Точка FCL.515 се заменя със следното:

„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.“

5) Точка FCL.615 се заменя със следното:

„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.“

6) В точка FCL.725 буква г) се заменя със следното:

„г) Кандидат, който вече притежава квалификация за даден тип ВС, с права за еднопилотна или многопилотна експлоатация, се счита за изпълнил теоретичните изисквания, когато кандидатства за добавяне на право за другата форма на експлоатация на същия тип ВС. Такъв кандидат завършва допълнително летателно обучение за другата форма на експлоатация при АТО или притежател на САО, който е изрично оправомощен от компетентния орган да провежда подобно обучение. Формата на експлоатация се вписва в свидетелството.“

7) Точка FCL.720.A се заменя със следното:

„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

Кандидатите за издаване на първа квалификация за клас или тип за еднопилотни самолети, които желаят да придобият правото да управляват самолет в многопилотна експлоатация, отговарят на изискванията на буква б), точки 4 и 5.

В допълнение, за:

(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, преминал в АТО; или

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

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.

(3) Еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

Кандидатите за издаване на квалификация за тип сложен еднопилотен самолет, класифициран като самолет с високи летателни характеристики, отговарят не само на изискванията, посочени в точка 2, но и притежават или са притежавали IR(A) за едновдигателни или многодвигателни самолети, според случая и както е определено в подчаст Ж, както и отговарят на изискванията, посочени в буква б), точка 5.

б) Многопилотни самолети

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

(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
- (5) са завършили курс на обучение, посочен в FCL.745.A.
- в) Независимо от буква б), държава членка може да издаде 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 буква б).
- 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.“
- 8) Точка FCL.725.A се заменя със следното:

„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
- 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.“
- 9) Добавя се нова точка FCL.745.A, както следва:

„FCL.745.A Курс UPRT за напреднали — самолети

- а) Курсът UPRT за напреднали се провежда в АТО и включва поне:
- (1) 5 часа теоретична подготовка;
 - (2) предполетни и следполетни разбори; както и
 - (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.

- б) При завършване на курса UPRT, АТО издава на кандидатите сертификат за завършен курс.“
- 10) Точка FCL.900, буква б), точка 1 се заменя със следното:
- „(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.“
- 11) Точка FCL.915 се изменя, както следва:

„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) Допълнителни изисквания за инструкторите, провеждащи летателно обучение на ВС

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
 - ii) са преминали оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС; както и
- (4) имат право да действат като командири на полет на ВС по време на такова летателно обучение.

в) Признание към допълнителни квалификации и за целите на потвърждаване на валидността

- (1) На кандидатите за допълнителни сертификати за инструктор може да бъдат признати уменията им да преподават и обучават, вече демонстрирани за притежавания сертификат.
- (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:
 - 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 АТО, по време на който компетентността на кандидатите е била непрекъснато оценявана; както и
 - iii) при завършването на курса АТО 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 АТО, 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.“
- 12) Допълнение 1 се заменя със следното:

„Допълнение 1

Признаване на теоретични познания

ПРИЗНАВАНЕ НА ТЕОРЕТИЧНИ ПОЗНАНИЯ ЗА СЪЩАТА ИЛИ ДРУГА КАТЕГОРИЯ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО — ПРИРАВНИТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОВЕРКАТА

1. LAPL, PPL, BPL и SPL

- 1.1. За издаването на LAPL, на притежателите на LAPL за друга категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичните познания по общите дисциплини, установени в FCL.120, буква а).
- 1.2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1.1, за да им бъде издадено LAPL, PPL, BPL или SPL, притежателите на свидетелство за правоспособност за друга категория въздухоплавателно средство трябва да получат теоретична подготовка и да положат теоретични изпити за съответното ниво по следните дисциплини:
- принципи на полета;
 - оперативни процедури;
 - летателни характеристики и планиране на полета;
 - общи познания за въздухоплавателните средства; както и
 - навигация.
- 1.3. За издаването на PPL, BPL или SPL на притежателя на LAPL за същата категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичното обучение и изискванията към проверката.
- 1.4. Независимо от точка 1.2, за издаването на LAPL(A), притежателите на LAPL(S) с разширение на правата за TMG трябва да покажат подходящо равнище на теоретични познания за клас SEP (твърда повърхност) съгласно FCL.135.A, буква а), точка 2.

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.
- 2.2. 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, както и
 - 080 — Принципи на полета.
- 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).

- 2.4. На кандидатите за CPL, които са преминали съответните теоретични изпити за IR или EIR в същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по дисциплината комуникации.

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.

- 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, както и

080 — Принципи на полета.

- 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

- 4.1. На кандидатите за издаване на IR или EIR, които са преминали съответните теоретични изпити за CPL за същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— човешки възможности,

— метеорология, както и

— комуникации.

- 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.“

- 13) В допълнение 3 раздел А се изменя, както следва:

- а) точка 4 се заменя със следното:

„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 АТР.“;

б) точка 5 се заменя със следното:

„5. Кандидати, които не се справят или не могат да завършат пълния курс на обучение за АТР(А), 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.“;

в) точка 7 се преномерираща на „7.1“ и се добавя следната точка 7.2:

„7.2. Обучението за придобиване на теоретични познания по UPRT се провежда съгласно FCL.745.A.“;

г) точка 9 се заменя със следното:

„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;

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;

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.

На кандидати, които притежават сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават; както и

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.“

14) Допълнение 5 се изменя, както следва:

а) точка 7 се заменя със следното:

„7. Одобреният теоретичен курс за MPL трябва да включва поне 750 часа обучение за нивото на теоретична подготовка за АТPL(А), както и съответния брой часове, необходими за:

а) теоретично обучение за съответната квалификация за тип в съответствие с Подчаст 3, както и

б) теоретични познания по UPRT съгласно FCL.745.A.“;

б) точка 8 се заменя със следното:

„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

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 MCC трябва да бъдат включени в съответните фази по-горе.

Обучението за полет с несиметрична тяга се провежда на самолет или на FFS.“;

в) добавя се нова точка 8а, както следва:

„8а. Летателният опит в реален полет включва:

а) всички изисквания за опит от част 3;

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.“

15) Допълнение 9 се заменя със следното:

„Допълнение 9

Обучение, проверка на уменията и проверка на професионалната подготовка за MPL, ATPL, квалификации за тип и клас и проверка на професионалната подготовка за полети по прибори (IR)

A. Общи положения

1. Кандидатите за проверка на уменията трябва да са завършили обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.

Обучението за квалификация за типове MPA и PL се провежда в 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 в FFS, ако е наличен.

Обучението, проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за класове или типове за SPA и вертолети се провежда в:

а) наличен и достъпен FFS, или

б) комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS, или

в) въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.

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.

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.
5. Освен в случая на проверки на уменията за издаване на ATPPL, 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. Провереният 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. Провереният 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. Провереният 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.

СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП МНОГОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП ЕДНОПИЛОТЕН САМОЛЕТ, КОГАТО СЕ УПРАВЛЯВА В МНОГОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ЗА MPL И ЗА ATPPL

13. Проверката на уменията за многопилотно въздухоплавателно средство или еднопилотен самолет, 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.
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 ATPPL показват също така умения да изпълняват функциите на PM. Кандидатите могат да избират лява или дясна седалка за проверката на уменията, ако всички елементи на проверката могат да се изпълняват от избраната седалка.

15. Посочените по-долу действия трябва специално да бъдат проверени от проверяващия по време на проверката, ако задълженията на кандидатите за ATPPL или за квалификация за тип за многопилотни въздухоплавателни средства или за многопилотна експлоатация на еднотелни самолети се разширяват до изпълнение на задълженията на PIC, независимо дали кандидатите изпълняват функциите на PF или PM:
- 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. Когато курсът за квалификация за тип е включвал по-малко от 2 часа летателно обучение на въздухоплавателното средство, проверката на уменията може да бъде проведена на FFS и може да бъде изпълнена преди полетното обучение във въздухоплавателното средство.
- Одобрено летателно обучение се провежда от квалифициран инструктор под отговорността на:
- а) АТО, или
 - б) организация, която притежава CAO, 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 еднотелни летателни средства в АТО или при притежател на CAO, 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 еднотелни самолети, с изключение на еднотелните 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 еднотелните многодвигателни самолети трябва да бъде преминат раздел 6 от съответната проверка, който се отнася за полетите с несиметрична тяга.
2. В случая на сложни многопилотни и еднотелни самолети с високи летателни характеристики кандидатите трябва да преминат успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не преминат повече от пет елемента, те са длъжни отново да преминат цялата проверка. Когато кандидатите не преминат 5 или по-малко елемента, те трябва да преминат отново тези елементи. Ако кандидатите не преминат който и да е елемент при повторната проверка, включително и елементите, които са преминали при предишен опит, те са длъжни отново да преминат цялата проверка. Раздел 6 не е част от проверката на уменията за ATPPL или MPL. Ако кандидатите не преминат или не издържат само раздел 6, квалификацията за тип се издава без права за CAT II или CAT III. За да може правата по квалификацията за тип да обхващат и CAT II или CAT III, кандидатите трябва да преминат успешно раздел 6 на съответния тип въздухоплавателно средство.

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	$\pm 5^\circ$
За „ъглови“ отклонения	Половин деление отклонение, по азимут и глisaда (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 $- 75$ 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	$\pm 5^\circ$
при симулиран отказ на двигател	$\pm 10^\circ$

Скорост

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

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

R# = 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 ($\longrightarrow$).

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 „М“, 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.
- ж) Ако кандидатстват за пръв път за права за многопилотна експлоатация, пилотите, които притежават права за еднопилотна експлоатация, трябва:
- (1) да завършат приравнителен курс в АТО, който 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; както и
 - (2) да преминат проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация.
- з) Ако кандидатстват за пръв път за права за еднопилотна експлоатация, пилотите, които притежават права за многопилотна експлоатация, трябва да преминат обучение в АТО и проверка за следните допълнителни маневри и процедури в еднопилотна експлоатация:
- (1) за едновдигателни самолети, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б, и
 - (2) за многодвигателни самолети, 1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б.
- и) Пилоти, които притежават права както за еднопилотна, така и за многопилотна експлоатация съгласно букви ж) и з), могат да потвърдят валидността на правата си за двата типа като преминат проверка на професионалната подготовка при многопилотна експлоатация в допълнение към упражненията, посочени в буква з), точка 1 или 2, според случая, в еднопилотна експлоатация.
- й) Ако проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка се изпълнява в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип е ограничена до многопилотна експлоатация. Ограничението се премахва, когато пилотите постигнат съответствие с буква з).
- 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

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Тип на операцията	SP		MP		SP → MP (първоначално)		MP → SP (първоначално)		SP + MP	
	Обучение	Изпит-ване/проверка	Обучение	Изпит-ване/проверка	Обучение	Изпит-ване/проверка	Обучение, изпит-ване и проверка (еднодвигателни самолети)	Обучение, изпит-ване и проверка (многодвигателни самолети)	Еднодвигателни самолети	Многодвигателни самолети
Първоначално издаване	Раздели 1-6	Раздели 1-6	Раздел 1-7	Раздели 1-7	MCC СУР	Раздели 1-7	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		
Еднопилотни сложни самолети	1-7	1-7			Човешките фактори ТЕМ Раздел 7					
Потвърждаване на валидността	не се прилага	Раздели 1-6	не се прилага	Раздели 1-7	не се прилага	не се прилага	не се прилага	не се прилага	Многопилотна експлоатация: Раздел 1-7	Многопилотна експлоатация: Раздел 1-7
Еднопилотни сложни самолети	1-7	1-7							Еднопилотна експлоатация: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б	Еднопилотна експлоатация: 1.6, раздел 6 и, ако е приложимо, един подход от раздел 3.Б
Подновяване	FCL.740	Раздели 1-6	FCL.740	Раздели 1-6	не се прилага	не се прилага	не се прилага	не се прилага	Обучение: FCL.740	Обучение: FCL.740
Еднопилотни сложни самолети	1-7	1-7							Проверка: Като за потвърждаването на валидността	Проверка: Като за потвърждаването на валидността

- л) 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.

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 РПЕ; както и — при страничен вятър (ако има подходящи условия).	P—>	—>		M	
1.7	Набор на височина: — V_x/V_y , — 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	Работа във въздуха (визуални метеорологични условия — VMC)	P—>	—>			
2.1	Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до V_{MCA} , когато е възможно)					

TMG и ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛ- НАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури		FSTD	A	Подпис на инструктора при завър- шване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извър- шване на проверката
2.2	Стръмни завой (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 еднодвигателни 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	Процедури за VFR по маршрута	P—>	—>			
3А.1	(вж. Б.5, букви в) и г)) Полетен план, полет по компас и часовник и ориентирание по карта					
3А.2	Поддържане на зададени височина, курс и скорост	P—>	—>			
3А.3	Ориентирание, 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	Полет по прибори	P—>	—>		M	
3Б.1*	Отлитане по прибори					

TMG и ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛ- НАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури		FSTD	A	Подпис на инструктора при завър- шване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извър- шване 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	Долитане и кацане	P—>	—>		M	
4.1	Процедура за долитане до летището					
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 ношта (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)					

TMG и ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛ- НАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури		FSTD	A	Подпис на инструктора при завър- шване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извър- шване на проверката
5.1	Прекратено излитане на подходяща скорост	P—>	—>		M	
5.2	Симулиран отказ на двигател след излитане (само за едnodвигателен самолет)		P		M	
5.3	Симулирано принудително кацане без тяга (само за едnodвигателен 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	P—>	—>X		M	
6.1*	(Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5) 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—>	—>			

TMG и ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛ- НАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури		FSTD	A	Подпис на инструктора при завър- шване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извър- шване на проверката
7.1.1.1	При различни скорости (включително бавен полет) и височини в обхвата на обучението на FSTD.	P——>	——>			
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 срыв при: — процедура на излитане; — чиста конфигурация на малка височина, — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина, както и — конфигурация за кацане	P——>	——>			
7.2.2	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 квали- фицирани за обучителната задача FFS	X Това упражнение не се изпълнява на самолет		само на FFS	
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——>	——>			

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.
- г) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.
- 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:
- квалификация на инструкторите;
 - квалификацията и обемът на подготовка по време на курса, осигурени на FSTD; както и
 - 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 еднопилотни за еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики в еднопилотна експлоатация.
- з) В случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато се извършва проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип се ограничава до многопилотна експлоатация. Ако целта е получаване на права за еднопилотно управление, маневрите/процедурите в 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и най-малко една маневра/процедура от раздел 3.4 трябва да бъдат изпълнени допълнително под формата на еднопилотна експлоатация.
- и) В случая на ограничена квалификация за тип, издадена в съответствие с FCL.720.A, буква д), кандидатите трябва да отговарят на същите изисквания като другите кандидати за тази квалификация, с изключение на практическите упражнения, свързани с фазите на излитане и кацане.
- 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.

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 свързка	P——>	——>		M	

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
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					
	(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→	→			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТРЛ/МРЛ/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
3.2.	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	
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 еднопilotни)	
3.4.9.	Средства за предупреждение и за предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	OTD P→→→	→→→→			
3.4.10.	Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомет, транспондер	P→→→	→→→→			
3.4.11.	Радиостанции, навигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	OTD P→→→	→→→→			

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	
	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури					
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/качане	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—>	—>			
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	X			
3.7.1. Възстановяване от случаи на срыв при: — процедура на излитане, — чиста конфигурация на малка височина, — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина, както и — конфигурация за кацане.	P само квалифицирани за обучителната задача FFS	X Това упражнение не се изпълнява на самолет			
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	

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	
	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. Маневри/Процедури					
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 РПЕ).

3.8.3.1.* Ръчно, без директорна система	P——>	——>		M (само проверка на уменията)	
3.8.3.2.* Ръчно, с директорна система	P——>	——>			
3.8.3.3.* С автопилот	P——>	——>			
3.8.3.4.* 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 3.8.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OSH/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 3.8.3.4.	P——>	——>		M	
3.8.3.5.* Ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане след прелитане на външния маркер (OM) на разстояние не повече от 4 мили, до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг	P——>	——>		M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ			ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/TIP	
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), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно неточния подход, описан в 3.8.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на обявената OCH/A, но не по-късно от достигане на MDH/A от 500 фута над превъзвешането 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 3.8.3.4.						
3.8.4*	2D операции до MDH/A	P*—>	——>		M	
3.8.5.	Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия: 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.	P*—>	——>			
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	

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
4.5. Прекратено кацане с всички работещи двигатели: — от различни височини под DH/MDH. — след опиране (/прекръстване 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→→	→→			
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 ВС, 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 РПЕ; както и — самолети с четири двигателя: два двигателя от едната страна		P	X		M само на FFS (само проверка на уменията)	

Общи забележки:

Има особени изисквания за разширяването на правата за тип за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 200 фута (60 m), напр. полети по CAT II/III.

РАЗДЕЛ 6

Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута) (CAT II/III)						
---	--	--	--	--	--	--

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
За разширяване на правата за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута), трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следните подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на самолета, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута).					
6.1* Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК	P*—>	—>X Това упражнение не се изпълнява на самолет		M*	
6.2* Подходи по САТ II/III: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (разпределение на задачите, стандартни доклади (call out), взаимно наблюдение, обмен на информация и взаимопомощ).	P—>	—>		M	
6.3* Минаване на втори кръг: след подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на самолета, по-голямо от допустимото за успешен подход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване.	P—>	—>		M*	
6.4* Кацане: с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.	P—>	—>		M	

ЗАБЕЛЕЖКА: Полетите по САТ II/III трябва да се изпълняват в съответствие с приложените изисквания за летателна експлоатация.

7. Квалификация за клас — ВС, кацащи на водна повърхност

Раздел 6 трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за клас многодвигателни ВС, 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 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
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		
1.8. Проверки преди отлитане: Подгряване на двигател (ако е приложимо)		
1.9. Процедура на излитане: — Нормално, със задкрилки съгласно РПЕ; 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°)		

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
2.3. Слив и възстановяване от слив: i) в чиста конфигурация; ii) приближаване към слив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; iii) приближаване към слив в конфигурация и с тяга за кацане; както и iv) приближаване към слив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за еднодвигателни 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		
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		

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
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 едномоторен самолет)		
5.3. Симулирано принудително кацане без тяга (само за едномоторен самолет)		
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		

В. Специални изисквания за категорията на вертолетите

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификации за тип и ATPPL, 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 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.
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.

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 ± 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 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

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.

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 преминават 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	
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	
2.6.1	За кацане в режим на авторотация за едновигателни вертолети (SEH) или за възстановяване на тягата за многодвигателни вертолети (MEH)	P	—>		M	
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	

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 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	—>			
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	—>			

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
4.5	Отказ на опасното носещо витло (ако е приложимо)	P	—>			
4.5.1	Загуба на опасното носещо витло (ако е приложимо)	P	Това упражнение не се изпълнява на вертолет			
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 РПЕ	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 високи минимуми, 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 РПЕ).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	—>*		M*	
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*	
5.5	2D операции до MDA/H	P*	—>*		M*	

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
5.6	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	—>			

Г. Специални изисквания за категорията на въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка

- 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

- Кандидатите трябва да покажат способност да:
 - управляват въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, в рамките на неговите ограничения;
 - изпълняват всички маневри гладко и точно;
 - оценяват правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилагат знания от областта на въздухоплаването;
 - поддържат непрекъснат контрол върху въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневър;
 - разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; както и
 - поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
- 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.

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 $\pm 5^\circ$

Точен подход половин деление отклонение, по азимут и глisaда

Курс

Нормални операции $\pm 5^\circ$

Необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

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 $\pm 5^\circ$

Необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

Скорост

В общия случай ± 10 възела

При симулиран отказ на двигателя $+ 10$ възела/ $- 5$ възела

Земно отклонение

изпитане 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 ($\longrightarrow$).

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

а) Кандидатите за проверка на уменията за издаване на квалификация за тип за ВС, задвижвано от силова установка, трябва да преминат раздели 1—5 и, ако е приложимо — раздел 6.

б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидност или подновяване на квалификация за тип за ВС, задвижвано от силова установка, трябва да преминат раздели 1—5 и, ако е приложимо — раздел 6 и/или 7.

в) 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.

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, ЗАПВИЖВАНИ 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 свързка	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Рулиране по указания от РВД или инструктор		P	—>	—>			
1.5	Предполетни процедури и проверки, вкл. проверка на тягата	P	—>	—>	—>		M	
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	

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	Нормални профили на кацане по VFR: операции на ПИК (STOL и VTOL) повдигнати вертолетни площадки вертолетни площадки на нивото на земята		P	—>	—>		M	
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 срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	P	—>	—>				
3.11	Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	—>	—>				

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
3.12	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/качане (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	
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	

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
4.10	Възстановяване от пълен срыв (включен и изключен двигател) или при сработване на средствата за предупреждение за срыв 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 PLE	P	——>	——>				
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симуирани 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*	——>*	——>*				
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 (ОМ) 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*	——>*	——>*				

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
5.6.1	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*	

РАЗДЕЛ 6 — Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута) (CAT II/III)

6	Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (CAT II/III). За разширяване на правата за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута), трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на ВС, задвижвани от силова установка, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута).							
6.1	Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК		P	——>			M*	
6.2	Подходи по ILS: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните оперативни процедури за взаимодействие в екипажа (SOP).		P	——>	——>		M*	

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
6.3	Минаване на втори кръг: след подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на ВС, по-голямо от допустимото за успешен подход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на ДН, и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване.		P	—>	—>		M*	
6.4	Кацане: с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.		P	—>			M*	
Раздел 7 — Незадължително оборудване								
7	Използване на незадължително оборудване		P	—>	—>			

Д. Специални изисквания за категорията на дирижаблите

- 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

- Кандидатите трябва да покажат способност да:
 - управляват дирижабъла в рамките на неговите ограничения;
 - изпълняват всички маневри гладко и точно;
 - оценяват правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилагат знания от областта на въздухоплаването;
 - поддържат непрекъснато контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
 - разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; както и
 - 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 $\pm 5^\circ$

Точен подход половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс

Нормални операции $\pm 5^\circ$

Необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

б) **VFR летателни ограничения:**

Височина

В общия случай ± 100 фута

Курс

Нормални операции $\pm 5^\circ$

Необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

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 ($\longrightarrow$).

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

- а) Кандидатите за проверка на уменията за издаване на квалификация за тип за дирижабли трябва да издържат раздели 1—5 и, ако е приложимо — раздел 6.

- б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за дирижабъл трябва да издържат раздели 1—5 и, ако е приложимо — раздел 6.

- в) 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.

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						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл		FFS дирижабъл	
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 свързка		P	——>	——>		M	
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.

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл		FFS дирижабъл	
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.
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	—>	—>	—>			

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл		FFS дирижабъл	
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 РПЕ	P	—>	—>	—>			
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симуирани 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)	
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 (ОМ), 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*	—>*	—>*	—>*			

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл		FFS дирижабъл	
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*	

РАЗДЕЛ 6 — Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута) (CAT II/III)

6	Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута) (CAT II/III). За разширяване на правата за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута), трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на дирижабъла, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута).							
6.1	Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК		P	——>			M*	
6.2	Подходи по ILS: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (SOP).		P	——>			M*	
6.3	Минаване на втори кръг След подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на ВС, по-голямо от допустимото за успешен подход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване.		P	——>			M*	

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	Дирижабъл		FFS дирижабъл	
6.4	Кацане: с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.		P	—>			M*	
РАЗДЕЛ 7 — Незадължително оборудване								
7	Използване на незадължително оборудване		P	—>“				