

Официален вестник

на Европейския съюз

L 311



Издание
на български език

Законодателство

Година 54
25 ноември 2011 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ 1

Цена: 8 EUR

(¹) Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА

от 3 ноември 2011 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО⁽¹⁾, и по-специално член 7, параграф 6, член 8, параграф 5 и член 10, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 216/2008 цели установяване и поддържане на високо и еднородно ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа. В посочения регламент са предоставени средствата за постигане на тази цел, както и на други цели, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване.
- (2) Пилотите, участващи в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, както и на тренировъчни средства за полетна симулация, лицата и организациите, участващи в обученията, проверки или прегледи на тези пилоти, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, посочени в приложение III към Регламент (ЕО) № 216/2008. В съответствие с горепосочения регламент пилотите, както и лицата и организациите, участващи в обучението им, следва да бъдат сертифицирани, след като се установи, че те отговарят на съответните съществени изисквания.
- (3) Аналогично на пилотите следва да се издаде свидетелство за медицинска годност, а авиомедицинските експерти, натоварени със задължението да оценяват медицинската годност на пилотите, следва да получат сертификат, след като бъде установено, че отговарят на съответните

съществени изисквания. В Регламент (ЕО) № 216/2008 обаче се предвижда възможността общи медицински специалисти да изпълняват функциите на авиомедицински експерти при определени условия, ако това е разрешено съгласно националното право.

- (4) Кабинният екипаж, участващ в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, трябва да отговаря на съответните съществени изисквания, определени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В съответствие с посочения регламент членовете на кабинния екипаж следва периодично да преминават медицински преглед, удостоверяващ тяхната годност да изпълняват възложените им задължения, свързани с безопасността. Годността трябва да бъде доказана чрез подходяща оценка въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.
- (5) С Регламент (ЕО) № 216/2008 от Комисията се изисква да приеме необходимите правила за прилагане във връзка с определяне на условията за сертифициране на пилотите, както и на лицата, участващи в техни обученията, проверки или прегледи, а също и за издаване на свидетелства на членовете на кабинния екипаж и за оценка на тяхната медицинска годност.
- (6) Следва да бъдат определени изискванията и процедурите за преобразуване на националните свидетелства за летателна правоспособност за пилоти и бордни инженери в свидетелства за летателна правоспособност за пилоти, за да се гарантира, че те могат да извършват своите дейности при хармонизирани условия. Квалификациите за летателни изпитания следва също да бъдат преобразувани в съответствие с настоящия регламент.
- (7) Когато може да бъде гарантирано равнище на безопасност, еквивалентно на определеното в Регламент (ЕО) № 216/2008, държавите-членки следва да получат възможност да приемат свидетелствата за летателна правоспособност, издадени от трети държави. Следва да бъдат определени условия за приемане на свидетелства за летателна правоспособност, издадени от трети държави.

(¹) ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

- (8) С цел да се гарантира, че обучение, започнало преди прилагането на настоящия регламент, може да бъде взето предвид за целите на получаване на свидетелство за летателна правоспособност, следва да бъдат определени условията за признаване на вече приключили обучения. Условията за признаване на военни свидетелства за летателна правоспособност следва също да бъдат определени.
- (9) Преди влизането в сила на настоящия регламент е необходимо да се осигури достатъчно време на въздухоплавателния сектор и администрациите на държавите-членки за приспособяване към новата регулаторна рамка, така че държавите-членки да разполагат с необходимото време за издаване на специфични видове свидетелства за летателна правоспособност и свидетелства за медицинска годност, които не са в обхвата на „JAR“, и за признаване при определени условия на валидността на издадените свидетелства и сертификати, както и на проведената авиомедицинска оценка.
- (10) Директива 91/670/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимно приемане на лицензите на персонала за упражняване на функции в гражданската авиация ⁽¹⁾ се отменя в съответствие с член 69, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008. За съответни мерки следва да се считат мерките, приети с настоящия регламент.
- (11) С цел да се осигури плавен преход и еднородно високо равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, мерките за прилагане следва да отразяват съвременните технологии, включително най-добрите практики и научния и техническия прогрес в областта на обучението на пилоти и авиомедицинската годност на екипажите на въздухоплавателни средства. В съответствие с това следва да се вземат предвид техническите изисквания и административните процедури, одобрени от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и Обединените авиационни власти до 30 юни 2009 г., както и съществуващото законодателство, отнасящо се до специфична национална среда.
- (12) Агенцията подготви проект на правилник за прилагане, който предостави на Комисията като становище в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- (13) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден по силата на член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

Настоящият регламент определя подробни правила за:

1. различните квалификации по свидетелствата за летателна правоспособност за пилоти, както и условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно отменяне или прекратяване на свидетелства, правата и отговорностите на притежателите на свидетелства за правоспособност, както и условията за преобразуването на съществуващи национални свидетелства за правоспособност за пилоти и бордни инженерни в свидетелства за правоспособност за пилоти, както и условията за признаване на свидетелства за правоспособност, издадени от трети държави;
2. сертифицирането на лицата, отговарящи за предоставяне на летателно обучение или обучение на полетен симулатор и за оценката на пилотските умения;
3. различните свидетелства за медицинска годност за пилоти, условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно отменяне или прекратяване на свидетелствата за медицинска годност, правата и отговорностите на притежателите на свидетелства за медицинска годност, както и условията за преобразуването на националните свидетелства за медицинска годност в общопризнати такива;
4. сертифицирането на авиомедицинските експерти, както и условията, при които общопрактикуващи лекари могат да изпълняват функциите на авиомедицински експерти;
5. периодичната авиомедицинска оценка на членове на кабинния екипаж, както и професионалната квалификация на лицата, отговорни за тази оценка.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL“ означава свидетелство за правоспособност на летателния екипаж, което е в съответствие с изискванията на приложение I;
2. „JAR“ означава общите авиационни изисквания (joint aviation requirements), приети от Обединените авиационни власти, които са били приложими към 30 юни 2009 г.;
3. „свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL)“ означава свидетелство за правоспособност на любител пилот в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 216/2008;
4. „свидетелство за летателна правоспособност, отговарящо на JAR“ означава свидетелството за летателна правоспособност и свързаните с него квалификации, сертификати и разрешения, издадено или признато съгласно националното законодателство, отразяващо общите авиационни изисквания и процедури, от държава-членка, която изпълнява съответните общи авиационни изисквания и е препоръчана за взаимно признаване в системата на Обединените авиационни власти по отношение на тези изисквания;
5. „свидетелство за летателна правоспособност, неотговарящо на JAR“ означава свидетелството за летателна правоспособност, издадено или признато съгласно националното законодателство от държава-членка, която не е препоръчана за взаимно признаване по отношение на съответните общи авиационни изисквания;

⁽¹⁾ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 21.

6. „признаване“ означава признаване на предходен опит или квалификации;
 7. „доклад за признаване“ означава доклад, въз основа на който могат да бъдат признати предходен опит или квалификации;
 8. „доклад за преобразуване“ означава доклад, въз основа на който дадено свидетелство за летателна правоспособност може да бъде превърнато в свидетелство за правоспособност по Част-FCL;
 9. „свидетелство за медицинска годност за пилоти, отговарящо на JAR, и свидетелство за авиомедицински експерти, отговарящо на JAR“ означава свидетелство, издадено или признато съгласно националното законодателство, отразяващо общите авиационни изисквания и процедури, от държава-членка, която е препоръчана за взаимно признаване в системата на Обединените авиационни власти по отношение на тези изисквания;
 10. „свидетелство за медицинска годност за пилоти, неотговарящо на JAR, и свидетелство за авиомедицински експерти, неотговарящо на JAR“ означава свидетелство, издадено или признато съгласно националното законодателство от държава-членка, която не е препоръчана за взаимно признаване по отношение на съответните общи авиационни изисквания.
4. Докладът за преобразуване:
 - а) се изготвя от държавата-членка, издала свидетелството за летателна правоспособност, след консултация с Европейската агенция за авиационна безопасност („агенцията“);
 - б) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени свидетелствата за летателна правоспособност;
 - в) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;
 - г) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;
 - д) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговаря пилотът, за да бъдат премахнати тези ограничения.
 5. Докладът за преобразуване съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на елементите, определени в параграф 4, букви а)–д), включително копия на съответните национални изисквания и процедури. При изготвянето на доклада за преобразуване държавите-членки се стремят да позволят на пилотите да запазят, доколкото е възможно, обхвата на дейности, с който разполагат към момента.
 6. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 и 3, инструкторските сертификати за квалификация за клас или сертификатите за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни сложни въздухоплавателни средства с високи летателни характеристики, се преобразуват в сертификати за инструктори за квалификация за тип или за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни самолети.
 7. Държавите-членки могат да разрешат на обучаващ се пилот да упражнява ограничени права без наблюдение, преди да е изпълнил всички изисквания за издаването на LAPL, при следните условия:
 - а) правата са ограничени до националната територия на държавата или част от нея;
 - б) правата важат за ограничена географска зона, за самолети с един бутален двигател, чиято максимална излетна маса не надвишава 2 000 kg и които не превозват пътници;
 - в) тези разрешения се издават въз основа на индивидуална оценка на риска, извършена от инструктор, след като съответната държава-членка е извършила принципна оценка на риска;
 - г) държавите-членки представят периодични доклади на Комисията и агенцията на всеки три години.

Член 3

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

Без да се засягат разпоредбите на член 7, пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) и член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, трябва да отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение I и приложение IV към настоящия регламент.

Член 4

Съществуващи национални свидетелства за летателна правоспособност за пилоти

1. Свидетелства за летателна правоспособност, отговарящи на JAR, издадени или признати от държава-членка до 8 април 2012 г., се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент. Държавите-членки заменят тези свидетелства със свидетелства в съответствие с формата, определен в Част-ARA, не по-късно от 8 април 2017 г.

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

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

- а) разпоредбите на приложение II; или
- б) елементите, определени в доклада за преобразуване.

Член 5

Съществуващи национални свидетелства за медицинска годност за пилоти и свидетелства за авиомедицински експерти

1. Свидетелства за медицинска годност за пилоти и свидетелства за авиомедицински експерти, отговарящи на JAR, които са издадени или признати от държава-членка преди влизането в сила на настоящия регламент, се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент.
2. Държавите-членки заменят свидетелствата за медицинска годност за пилоти и свидетелствата за авиомедицински експерти със свидетелства в съответствие с формата, определен в Част-ARA, не по-късно от 8 април 2017 г.
3. Свидетелствата за медицинска годност за пилоти и свидетелствата за авиомедицински експерти, неотговарящи на JAR, които са издадени от държава-членка преди влизането в сила на настоящия регламент, остават валидни до датата на следващото подновяване, но най-късно до 8 април 2017 г.
4. Подновяването на сертификатите, посочени в параграфи 1 и 2, се извършва в съответствие с разпоредбите на приложение IV.

Член 6

Преобразуване на квалификациите за летателни изпитания

1. Квалификациите за летателни изпитания на пилоти, които преди прилагането на настоящия регламент са извършвали летателни изпитания от категории 1 и 2 съгласно приложението към Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията⁽¹⁾, или на инструктори, които са обучавали пилоти, извършващи летателни изпитания, се преобразуват в квалификации за летателни изпитания в съответствие с приложение I към настоящия регламент и съответно, когато това е приложимо — в сертификати за инструктори от държавите-членки, в които са издадени квалификациите за летателни изпитания.
2. Това преобразуване се извършва в съответствие с установените елементи в доклада за преобразуване, който е съобразен с изискванията, посочени в член 4, параграфи 4 и 5.

Член 7

Съществуващи национални свидетелства за правоспособност за бордни инженери

1. Притежателите на свидетелства за правоспособност за бордни инженери, издадени съгласно изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция, кандидатстват за преобразуване на тези свидетелства в такива по Част-FCL в държавата-членка, която е издала свидетелствата за правоспособност.
2. Свидетелствата за правоспособност за бордни инженери се преобразуват в свидетелства по Част-FCL в съответствие с доклада за преобразуване, който е съобразен с изискванията, посочени в член 4, параграфи 4 и 5.

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

Член 8

Условия за признаване на свидетелства за летателна правоспособност, издадени от трети държави

1. Без да се засягат разпоредбите на член 12 от Регламент (ЕО) № 216/2008, когато не съществуват споразумения, сключени между Съюза и дадена трета държава относно лицензирането на пилоти, държавите-членки могат да приемат свидетелства за летателна правоспособност от трети държави и съответните свидетелства за медицинска годност, издадени от трети държави или от името на трети държави, в съответствие с разпоредбите на приложение III към настоящия регламент.
2. Кандидатите за свидетелства за правоспособност по Част-FCL, които вече притежават най-малкото еквивалентно свидетелство, квалификация или сертификат, издадени от трета държава в съответствие с приложение I към Чикагската конвенция, трябва да отговорят на всички изисквания от приложение I към настоящия регламент, с изключение на изискванията за продължителност на курса, брой на занятията и специалните часове на обучение, които могат да бъдат намалени.
3. Признаването на предишен опит на кандидата се определя от държавата-членка, за която кандидатства пилотът, въз основа на препоръка от одобрена организация за обучение.
4. На притежателите на ATPL, издадени от трета държава или от нейно име в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, които отговарят на изискванията за опит, необходим за придобиване на ATPL за съответната категория въздухоплавателни средства съгласно подчаст Е на приложение I към настоящия регламент, може да се признае изцяло покриването на изискванията за преминаване на курс за обучение преди да се явят на теоретични изпити и проверка на уменията, при условие че свидетелството за летателна правоспособност от третата държава съдържа валидна квалификация за тип за въздухоплавателното средство, което ще бъде използвано при проверката на уменията, необходими за ATPL.
5. Квалификациите за тип самолет или вертолет могат да бъдат издавани на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност по Част-FCL, които отговарят на изискванията за придобиване на такива квалификации, установени от третата държава. Подобни квалификации ще бъдат ограничени до въздухоплавателни средства, регистрирани в тази трета държава. Това ограничение може да се премахне, ако пилотът отговаря на изискванията по точка В.1 от приложение III.

Член 9

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

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

⁽¹⁾ ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.

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

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

Член 10

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

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

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

3. Докладът за признаване:

- а) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени военните свидетелства за летателна правоспособност, квалификациите, сертификатите и разрешителните;
- б) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;
- в) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;
- г) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговарят пилотите, за да бъдат премахнати тези ограничения;
- д) съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на горепосочените елементи, както и копия на съответните национални изисквания и процедури.

Член 11

Медицинска годност на кабинния екипаж

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

2. Медицински прегледи и оценки на членове на кабинния екипаж, които са били извършени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета⁽¹⁾ и все още са валидни към датата на влизане в сила на настоящия регламент, се считат за валидни в съответствие с настоящия регламент до изтичането на периода на валидност:

- а) определен от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3922/91; или
- б) предвиден в точка MED.C.005 на приложение IV (до настъпване на първото от двете събития).

Периодът на валидност се отчита от датата на последния медицински преглед или оценка.

До края на периода на валидност всяка следваща авиомедицинска оценка се извършва в съответствие с приложение IV.

Член 12

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 8 април 2012 г.

2. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2015 г. следните разпоредби на приложение I:

- а) разпоредбите, свързани със свидетелствата за летателна правоспособност за пилоти на задвижвани от силови установки въздухоплавателни средства, дирижабли, балони и планери;
- б) разпоредбите на подчаст Б;
- в) разпоредбите на точки FCL.800, FCL.805, FCL.815 и FCL.820;
- г) за вертолетите — разпоредбите на раздел 8 (MCC1) на подчаст Й;
- д) разпоредбите на раздели 10 и 11 (от подчаст Й).

3. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не преобразуват свидетелства за летателна правоспособност за самолет и вертолет, които не отговарят на JAR и са били издадени от тях до 8 април 2014 г.

⁽¹⁾ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на настоящия регламент по отношение на пилоти, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност и съответно свидетелство за медицинска годност, издадени от трета държава до 8 април 2014 г., които участват в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, буква б) или в) от Регламент (ЕО) № 216/2008.

5. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на подчаст Б, раздел 3 от приложение IV, до 8 април 2015 г.

6. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на подчаст В на приложение IV до 8 април 2014 г.

7. Когато държава-членка използва разпоредбите на параграфи 2—6, тя трябва да уведоми Комисията и агенцията. В това уведомление трябва да се посочват причините за такава дерогация, както и програмата за прилагане, съдържаща планираните дейности и свързаните с тях срокове.

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

Съставено в Брюксел на 3 ноември 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

[ЧАСТ-FCL]

ПОДЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

FCL.001 Компетентен орган

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

FCL.005 Приложно поле

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

FCL.010 Определения

За целите на настоящата част се прилагат следните определения:

„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 за правоспособност или квалификации, различни от тези за фигурен пилотаж.

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

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

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

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

„Дирижабъл“ означава силово задвижвано, по-леко от въздуха ВС, с изключение на дирижаблите с горещ въздух, които за целите на тази част са включени в определението за балон.

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

„Средство за основно обучение по прибори (ВПО)“ означава наземен симулатор, който пресъздава работното място на обучаемия пилот за клас самолети. Може да използва основни екранни приборни табла и пружинно натоварени органи за управление, осигуряващи платформа на обучение най-малко за процедурните аспекти на полета по прибори.

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

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

„Клас балон“ означава категоризация на въздушни балони с отчитане на средствата за издигане, използвани за поддържане на полета.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Полетно време“:

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

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

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

за планери означава цялото време от момента, в който планерът започне пробег, за да изпълни излитане, до момента, в който той спре в края на полета;

за балони означава цялото време от момента, в който кошът се отдели от земята, за да се изпълни излитане, до момента на окончателно спиране в края на полета.

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

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

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

„Група балони“ означава категоризация на балони, като се вземат предвид размерът и капацитетът на обшивката на балона.

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

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

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

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

„Многопилотна експлоатация“:

за самолети означава експлоатация, изискваща най-малко двама пилоти, използващи взаимодействието в многочленен екипаж на многопилотни или еднопилотни самолети;

за вертолети означава експлоатация, изискваща най-малко двама пилоти, използващи взаимодействието в многочленен екипаж на многопилотни вертолети.

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

„Многопилотно ВС“:

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

за вертолет, дирижабъл и ВС, задвижвано от силова установка, означава тип ВС, в екипажа на което е необходим втори пилот, съгласно изискванията на ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) или свидетелството за авиационен оператор или на еквивалентен документ.

„Нощ“ означава периода между края на гражданското здрачаване и началото на гражданското зазоряване, или друг период между залеза и изгрева на слънцето, който може да е предвиден от съответния орган, определен от държавата-членка.

„Други средства за обучение (ОТД)“ означава средства за обучение, различни от полетни симулатори, технически средства за летателно обучение или тренажори за полетни и навигационни процедури, които предоставят възможности за обучение, без да е необходимо цялостно симулиране на пилотската кабина.

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

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

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

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

„Мотопланер“ означава ВС, оборудвано с един или няколко двигателя, което при неработещ(и) двигател(и) има характеристиките на планер.

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

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

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

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

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

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

„Еднопилотно ВС“ означава ВС, сертифицирано за експлоатация от един пилот.

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

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

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

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

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

„Туристически мотопланер (TMG)“ означава конкретен клас мотопланер, снабден с вграден неприбираем двигател и неприбираемо витло. Той трябва да може да излита и набира височина, използвайки собствената си тяга, в съответствие с неговото ръководство за летателна експлоатация (PJE).

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

FCL.015 Кандидатстване и издаване на свидетелства за правоспособност, квалификации и сертификати

- a) Заявление за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за летателна правоспособност и свързаните с тях квалификации и сертификати, се подава до компетентния орган под форма и по начин, установени от този орган. Към заявлението се прилагат доказателства, че кандидатът отговаря на изискванията за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелството за правоспособност или сертификата и свързаните с него квалификации или заверки, предвидени в настоящата част и в Част-Медицински изисквания.
- b) Всички ограничения или разширения на правата, предоставени от свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, се заверяват от компетентния орган в свидетелството за правоспособност или сертификата.
- в) Никое лице не може да притежава повече от едно свидетелство за правоспособност за категория въздухоплавателно средство, издадено в съответствие с настоящата част.
- г) Заявление за издаване на свидетелство за правоспособност за друга категория въздухоплавателно средство или за издаване на допълнителни квалификации и сертификати, както и за изменение, потвърждаване на валидността или подновяване на тези свидетелства, квалификации или сертификати се подава до компетентния орган, който ги е издал първоначално, освен когато пилотът е поискал смяна на компетентния орган и прехвърляне на документацията, свързана с лицензирането, и медицинския картон на друг орган.

FCL.020 Обучаем пилот

Обучаемият пилот не трябва да лети сам, освен ако има разрешение за това и е наблюдаван от инструктор.

Преди първия си самостоятелен полет обучаемият пилот трябва да е най-малко:

в случая на самолети, вертолети и дирижабли: 16-годишен;

в случая на планери и балони: 14-годишен.

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

a) Задължения на кандидата

- (1) Кандидатите трябва да издържат пълния набор от изпити за конкретно свидетелство или квалификация в дадена държава-членка.
- (2) Кандидатите се явяват на изпит само когато бъдат препоръчани от одобрената организация за обучение (АТО), отговорна за тяхното обучение, след като са завършили на задоволително ниво съответните дисциплини, включени в курса за теоретична подготовка.
- (3) Препоръката от АТО е валидна 12 месеца. Ако кандидатът не се яви поне веднъж на теоретичен изпит в рамките на този срок на валидност, въз основа на нуждите на кандидата АТО определя дали е необходимо допълнително обучение.

б) Стандарти за успешно преминаване

- (1) Успешното преминаване на дадена дисциплина се зачита, ако кандидатът е посочил поне 75 % от възможните верни отговори на изпитния формуляр. Не се отнемат точки за грешни отговори.
- (2) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, кандидатът е положил успешно задължителния изпит за проверка на теоретичните познания за съответното свидетелство за летателна правоспособност или квалификация, ако успешно е преминал всички задължителни дисциплини в рамките на 18 месеца, считано от края на календарния месец, в който кандидатът се е явил на първия си изпит.
- (3) Ако кандидатът направи четири неуспешни опита да премине дадена дисциплина или ако не премине успешно всички дисциплини в рамките на шест изпитни сесии или в рамките на периода, посочен по-горе в параграф 2, той трябва да се яви отново на всички изпити.

Преди да се яви отново на изпитите, кандидатът преминава допълнително обучение в АТО. Степента и обхватът на необходимото обучение се определят от организацията за обучение въз основа на нуждите на кандидата.

в) Срок на валидност

- (1) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания е валидно:
 - i) за издаването на свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства, на любител пилот, на пилот на планери и на пилот на балони — за период от 24 месеца;
 - ii) за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот или квалификация за полети по прибори (IR) — за период от 36 месеца;
 - iii) сроковете, предвидени в подточки i) и ii), започват да текат от деня, в който пилотът премине успешно теоретичния изпит в съответствие с буква б), точка 2.
- (2) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) остава валидно за издаването на ATPL за период от 7 години от последната дата на валидност на:
 - i) IR, вписана в свидетелството, или
 - ii) в случая на вертолети — квалификацията за тип вертолет, вписана във въпросното свидетелство.

FCL.030 Практическа проверка на уменията

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

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

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

FCL.035 Признаване на полетно време и теоретични познания**а) Признаване на полетно време**

- (1) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, полетното време, което ще бъде признато за свидетелство, квалификация или сертификат, трябва да е било пролетяно на въздухоплавателно средство от същата категория, за която се иска свидетелство или квалификация.
- (2) Командир на полет или обучаем командир на полет
 - i) При покриването на общото полетно време, необходимо за издаване на свидетелство, квалификация или сертификат, на кандидата за съответното свидетелство, квалификация или сертификат се признава цялото самостоятелно полетно време, полетното време с инструктор и полетното време като командир на полет.
 - ii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за ATP дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.
 - iii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за CPL/IR дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.

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

б) *Признаване на теоретични познания*

(1) На кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, се признават теоретичните познания за свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства, на любител пилот, на професионален пилот и, с изключение на случая с вертолети, IR в същата категория въздухоплавателни средства.

(2) На кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за свидетелство за правоспособност на професионален пилот, се признават теоретичните познания за свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства и на любител пилот в същата категория въздухоплавателни средства.

(3) На притежател на IR или кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за полети по прибори за категория въздухоплавателно средство, се признават изцяло теоретичното обучение и изпитът за IR в друга категория въздухоплавателни средства.

(4) На притежател на свидетелство за летателна правоспособност се признават теоретичното обучение и изпитът за свидетелство в друга категория въздухоплавателно средство в съответствие с допълнение 1 към настоящата част.

Това признаване също се прилага за кандидати за свидетелство за летателна правоспособност, преминали успешно теоретичните изпити, изисквани за издаването на това свидетелство в друга категория въздухоплавателни средства, при условие че е спазен срокът на валидност, посочен във FCL.025, буква в).

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

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

FCL.045 Задължение за носене и представяне на документи

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

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

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

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

FCL.050 Записване на полетно време

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

FCL.055 Езикова компетентност

а) Общи положения. Пилотите на самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, и дирижабли, от които се изисква да използват радиовръзка, не могат да упражняват правата, предоставени им от техните свидетелства за летателна правоспособност и квалификации, ако нямат заверка за езикова компетентност в свидетелството — за английски или друг език, използван при поддържането на радиовръзка по време на полета. Заверката посочва езика, степента на владенето му и дата на валидност.

б) Кандидатите за заверка за езикова компетентност демонстрират в съответствие с допълнение 2 към настоящата част най-малко оперативното ниво на владене на езика както при използване на радиотелефонна фразеология, така и на обикновения език. За тази цел кандидатите демонстрират способност да:

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

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

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

- (4) се справят успешно с езикови усложнения, появили се от усложнен или неочакван обрат на събитията, произтичащи в контекста на обичайна работна ситуация или комуникативна задача, с която те иначе са запознати; и
- (5) използват диалект или акцент, който е разбираем от авиационната общност.
- в) С изключение на пилотите, които са демонстрирали владение на езика на експертно ниво в съответствие с допълнение 2 към настоящата част, заверката за езикова компетентност се преразглежда на всеки:
- (1) 4 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е оперативно; или
- (2) 6 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е разширено.
- г) Специални изисквания за притежателите на квалификация за полети по прибори (IR). Без да се засягат разпоредбите на горните параграфи, притежателите на IR трябва да покажат способност да използват английски език на ниво, което им позволява:
- (1) да разбират цялата информация, свързана с осъществяването на всички етапи от полета, включително предполетната подготовка;
- (2) да използват радиовръзка по време на всички етапи от полета, включително при аварийни ситуации;
- (3) да комуникират с другите членове на екипажа по време на всички етапи от полета, включително предполетната подготовка.
- д) Демонстрирането на езиковата компетентност и използването на английски език за притежателите на IR се извършва чрез метод на оценка, определен от компетентния орган.

FCL.060 Скорошен опит

- а) Балони. Пилот не може да управлява балони в търговския въздушен транспорт или за превоз на пътници, освен ако през последните 180 дни е излѣнил:
- (1) поне 3 полета като пилот на балон, от които поне 1 на балон от съответния клас и група; или
- (2) 1 полет със съответния клас и група балон под наблюдението на инструктор, квалифициран в съответствие с Подчаст Й.
- б) Самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, дирижабли и планери. Пилот не може да управлява въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт или за превоз на пътници:
- (1) като командир на полет или втори пилот, освен ако през последните 90 дни не е извършил поне 3 излитания, подхода и кацания с въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас. Трите излитания и кацания се извършват при многопилотна или еднотелна експлоатация, в зависимост от правата, които притежава пилотът; и
- (2) като командир на полет през нощта, освен ако пилотът:
- i) през последните 90 дни е излѣнил поне 1 излитане, подход и кацане през нощта като пилот на въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас; или
- ii) притежава IR;
- (3) като заместващ втори пилот в полет, освен ако пилотът:
- i) отговаря на изискванията, посочени в буква б), точка 1; или
- ii) през последните 90 дни е излѣнил поне 3 сектора като заместващ пилот в полет на същия тип или клас въздухоплавателно средство; или
- iii) е преминал опреснително (recency/refresh) обучение за летателни умения на FFS на интервали не повече от 90 дни. Това опреснително обучение може да се съчетае с опреснително обучение на оператор, предвидено в Част-OR.OPS.

- (4) Ако пилотът притежава права да пилотира повече от един тип самолет със сходни характеристики на управление и експлоатация, трите излитания, подхода и кацания, изисквани в точка 1, могат да бъдат извършени, както е определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
- (5) Ако пилотът притежава права да пилотира повече от един тип несложен вертолет със сходни характеристики на управление и експлоатация, както е определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, трите излитания, подхода и кацания, изисквани в точка 1, могат да бъдат извършени само с един от типове, при условие че пилотът е изпълнил полет от поне 2 часа на всеки от типове вертолети през последните 6 месеца.
- в) Специални изисквания за търговския въздушен транспорт:
- (1) В случая на търговски въздушен транспорт 90-дневният срок, предвиден в буква б), точки 1 и 2 по-горе, може да бъде удължен до максимум 120 дни, при условие че пилотът изпълни полети в рейсови условия под наблюдението на инструктор за обучение за квалификация за тип или проверяващ за тип.
- (2) Ако пилотът не отговаря на изискването, предвидено в точка 1, той преминава летателно обучение с въздухоплавателното средство или FFS на типа ВС, който ще се използва, което включва поне изискванията, описани в буква б), точки 1 и 2, преди да може да упражнява своите права.

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

- а) Възраст 60—64 години. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 60 години, не може да действа като пилот на ВС в търговския въздушен транспорт, освен:
- (1) като член на многопилотен екипаж; и
- (2) при условие че той е единственият пилот в летателния екипаж, който е навършил 60 години.
- б) Възраст 65 години. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 65 години, не може да действа като пилот на ВС в търговския въздушен транспорт.

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

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

ПОДЧАСТ Б

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ЛЕКИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА — LAPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.100 LAPL — Минимална възраст

Кандидатите за LAPL трябва да са навършили:

- а) в случая на самолети и вертолети — поне 17 години;
- б) в случая на планери и балони — поне 16 години.

FCL.105 LAPL — Права и условия

- а) Общи положения. Правата на притежателя на LAPL са да действа без възнаграждение като командир на полет на въздухоплавателно средство от съответната категория, използвано в нетърговски операции.
- б) Условия. Кандидатите за LAPL трябва да отговарят на изискванията за съответната категория въздухоплавателно средство и, ако е приложимо, за класа или типа ВС, използвано при проверката на уменията.

FCL.110 LAPL — Признание за същата категория въздухоплавателно средство

- а) На кандидатите за LAPL, които са притежавали друго свидетелство за летателна правоспособност в същата категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията за LAPL в тази категория ВС.
- б) Без да се засягат разпоредбите на горния параграф, ако срокът на свидетелството е изтекъл, кандидатът трябва да премине проверка на уменията в съответствие с FCL.125 за издаване на LAPL в съответната категория ВС.

FCL.115 LAPL — Курс на обучение

Кандидатите за LAPL завършват курс на обучение в АТО. Курсът включва теоретични познания и летателно обучение, подходящи за предоставяните права.

FCL.120 LAPL — Теоретичен изпит

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

- а) общи дисциплини:
- въздушно право,
 - човешки възможности,
 - метеорология, и
 - комуникации;
- б) специални дисциплини по отношение на различните категории ВС:
- принципи на полета,
 - оперативни процедури,
 - характеристики на полета и планиране,
 - общи познания за ВС, и
 - навигация.

FCL.125 LAPL — Проверка на уменията

- а) При преминаване на проверка на уменията кандидатите за LAPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.
- б) Кандидатите за проверка на уменията трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, на който ще се проведе проверката. Правата се ограничават до класа или типа, на който е проведена проверката на уменията, до вписването на други разширения в свидетелството в съответствие с настоящата подчаст.
- в) Положителни оценки
- (1) Проверката на уменията се разделя на различни раздели, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на категорията ВС, с което се извършва полетът.
 - (2) Ако кандидатът не успее да премине някой елемент от даден раздел означава, че кандидатът не е преминал целия раздел. Ако кандидатът не успее да премине само 1 раздел, той се явява отново само на този раздел. Ако той не успее да премине повече от 1 раздел означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.
 - (3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка 2, неуспешното преминаване на който и да е раздел, включително на раздели, взети успешно предишния път, означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.
 - (4) При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от 2 опита се изисква допълнителна практическа подготовка.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за LAPL за самолети — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Права и условия

- а) Правата на притежателя на LAPL за самолети са да действат като командир на полет на еднодвигателни бутални самолети, кацащи на твърда повърхност, или TMG с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 kg или по-малка, превозващи максимум 3-ма пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 лица.
- б) Притежателите на LAPL(A) превозват пътници, само ако след издаването на свидетелството за правоспособност имат 10 часа полетно време като командир на полет на самолет или TMG.

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

- а) Кандидатите за LAPL(A) трябва да имат най-малко 30 часа летателно обучение на самолети или TMG, в т. ч. поне:
- (1) 15 часа полетно време с инструктор на класа самолет, на който ще се проведе проверката на уменията;
 - (2) 6 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т. ч. поне 3 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.
- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG. Кандидатите за LAPL(A), които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG, трябва да имат поне 21 часа полетно време на TMG след вписването на разширението за TMG и да отговорят на изискванията, предвидени в FCL.135. А, буква а) за самолети.
- в) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).

Степента на признаване се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:

- (1) не надвишава общо полетното време като командир на полет;
- (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);
- (3) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

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

- а) Правата по LAPL(A) са ограничени до класа и варианта самолет или TMG, на който е проведена проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът е изпълнил на друг клас самолет следните изисквания:
- (1) 3 часа летателно обучение, в т.ч.:
 - i) 10 излитания и кацания с инструктор, и
 - ii) 10 самостоятелни излитания и кацания под наблюдение.
 - (2) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на новия клас самолет. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия клас по следните дисциплини:
 - i) оперативни процедури;
 - ii) характеристики на полета и планиране;
 - iii) общи познания за ВС.
- б) За да може притежателят на LAPL да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството за правоспособност, на вариант самолет, различен от този, на който е проведена проверката на уменията, пилотът преминава обучение за разликите и за запознаване. Обучението за разликите трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

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

- а) Притежателите на LAPL(A) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили като пилоти на самолети или TMG:
- (1) поне 12 часа полетно време като командир на полет, в т.ч. 12 излитания и кацания; и
 - (2) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.
- б) Притежателите на LAPL(A), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а):
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ, преди да възобновят упражняването на правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност; или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

РАЗДЕЛ 3**Специални изисквания за LAPL за вертолети — LAPL(H)****FCL.105.H LAPL(H) — Права**

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

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

- а) Кандидатите за LAPL(H) трябва да имат 40 часа летателно обучение на вертолети. Поне 35 часа от тях трябва да бъдат извършени на типа вертолет, на който ще се проведе проверката на уменията. Летателното обучение включва поне:
- (1) 20 часа полетно време с инструктор; и
 - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т.ч. поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.
- б) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).

Степента на признаване се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:

- (1) не надвишава общо полетното време като командир на полет;
- (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);
- (3) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

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

- а) Правата по LAPL(H) са ограничени до конкретния тип и вариант вертолет, на който е проведена проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил:
- (1) 5 часа летателно обучение, в т.ч.:
 - i) 15 излитания, подхода и кацания с инструктор;
 - ii) 15 самостоятелни излитания, подхода и кацания под наблюдение;

(2) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на новия тип вертолет. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия тип по следните дисциплини:

- оперативни процедури,
- характеристики на полета и планиране,
- общи познания за ВС.

б) За да може притежателят на LAPL(H) да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството за правоспособност, на вариант вертолет, различен от този, на който е проведена проверката на уменията, пилотът преминава обучение за разликите и за запознаване, определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21. Обучението за разликите трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

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

а) Притежателите на LAPL(H) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност за конкретен тип, само ако през последните 12 месеца са изпълнили на този тип вертолети:

- (1) поне 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 6 излитания, подхода и кацания; и
- (2) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.

б) Притежателите на LAPL(H), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а):

- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на конкретния тип вертолет, преди да възобновят упражняването на правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност; или
- (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за LAPL за планери — LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — Права и условия

а) Правата на притежателя на LAPL за планери са да действат като командир на полет на планери и мотопланери. За да упражнява правата на TMG, притежателят трябва да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.S.

б) Притежателите на LAPL(S) превозват пътници, само ако след издаването на свидетелството за правоспособност имат 10 часа полетно време или 30 излитания като командир на полет на планери или мотопланери.

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

а) Кандидатите за LAPL(S) трябва да имат поне 15 часа летателно обучение на планери или мотопланери, в т. ч. поне:

- (1) 10 часа полетно време с инструктор;
- (2) 2 часа самостоятелно полетно време под наблюдение;
- (3) 45 излитания и кацания;
- (4) 1 самостоятелен маршрутен полет с дължина поне 50 km (27 морски мили) или 1 маршрутен полет с инструктор с дължина поне 100 km (55 морски мили).

б) От изискваните в буква а) 15 часа максимум 7 часа могат да бъдат извършени на TMG.

- в) Признание. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).

Степента на признание се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:

- (1) не надвишава общо полетното време като командир на полет;
- (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);
- (3) не включва изискванията, предвидени в буква а), точки 2—4.

FCL.130.S LAPL(S) — Методи на излитане

- а) Правата по LAPL(S) са ограничени до метода на излитане, включен в проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил:

- (1) в случая на излитане с лебедка и с автомобил — поне 10 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение;
- (2) в случая на автономно излитане или теглене със самолет — поне 5 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение. В случай на автономно излитане летателното обучение с инструктор може да бъде извършено на TMG;
- (3) в случай на излитане с бърнджи — минимум 3 излитания, извършени при летателно обучение с инструктор или самостоятелно под наблюдение.

- б) Извършването на допълнителните обучителни излитания трябва да се отбележи в летателната книжка и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

- в) За да запазят правата си за всеки метод на излитане, пилотите трябва да имат поне 5 излитания през последните 24 месеца с изключение на излитането с бърнджи, в който случай излитанията трябва да са само 2.

- г) Когато пилотът не отговаря на изискванията, предвидени в буква в), той извършва допълнителния брой излитания, като лети с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да си възстанови правата.

FCL.135.S LAPL(S) — Разширяване на правата за TMG

Правата по LAPL(S) се разширяват за TMG, когато пилотът е завършил в АТО поне:

- а) 6 часа летателно обучение на TMG, в т. ч.:

- (1) 4 часа полетно време с инструктор;
- (2) 1 самостоятелен маршрутен полет с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на планера на летище, различно от летището на излитане;

- б) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на TMG. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за TMG по следните дисциплини:

- принципи на полета,
- оперативни процедури,
- характеристики на полета и планиране,
- общи познания за ВС,
- навигация.

FCL.140.S LAPL(S) — Изисквания за скоросен опит

- а) Планери и мотопланери. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, на планери или мотопланери, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на планери или мотопланери, без TMG, поне:

- (1) 5 часа полетно време като командир на полет, включително 15 излитания;
- (2) 2 обучителни полета с инструктор;

- б) ТМГ. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, на ТМГ, само ако:
- (1) през последните 24 месеца имат на ТМГ:
 - i) поне 12 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 12 излитания и кацания; и
 - ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.
 - (2) Ако притежателят на LAPL(S) има и права да лети на самолети, изискванията, предвидени в точка 1, могат да бъдат изпълнени на самолети.
- в) Притежателите на LAPL(S), които не отговарят на изискванията, предвидени в букви а) или б), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на планер или ТМГ, според случая; или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в букви а) или б).

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за LAPL за балони — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Права

Правата на притежателя на LAPL за балони са да действат като командир на полет на балони с горещ въздух или дирижабли с горещ въздух с максимум 3 400 m³ капацитет на обшивката на балона или балони с газ с максимум 1 200 m³ капацитет на обшивката на балона, превозващи максимум 3-ма пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 лица.

FCL.110.B LAPL(B) — Изисквания за опит

- а) Кандидатите за LAPL(B) трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на балони от същия клас, в т. ч. поне:
- (1) 12 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 10 надувания и 20 излитания и кацания; и
 - (3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.
- б) Признание. На кандидати с предишен опит като командир на полет на балони този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).
- Степента на признание се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:
- (1) не надвишава общо полетното време като командир на полет на балони;
 - (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);
 - (3) не включва изискванията, предвидени в буква а), точки 2 и 3.

FCL.130.B LAPL(B) — Разширяване на правата за привързани полети

- а) Правата по LAPL(B) са ограничени до непривързани полети. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът е изпълнил поне 3 привързани полета с инструктор.
- б) Извършването на допълнителното обучение трябва да се отбележи в летателната книжка и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.
- в) За да запазят това право, през последните 24 месеца пилотите трябва да са изпълнили поне 2 привързани полета.
- г) Ако пилотът не отговаря на изискванията, предвидени в буква в), той извършва допълнителния брой привързани полети, като лети с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да си възстанови правата.

FCL.135.B LAPL(B) — Разширяване на правата за друг клас балони

Правата по LAPL(B) са ограничени до класа балони, на който е проведена проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът е изпълнил на друг клас в АТО поне:

- a) 5 полета с инструктор; или
- б) в случая на LAPL(B) за балони с горещ въздух, ако иска да разшири правата си за дирижабли с горещ въздух, 5 часа полетно време с инструктор; и
- в) проверка на уменията, по време на която те демонстрират пред проверяващия адекватно ниво на теоретични познания за другия клас по следните дисциплини:
 - принципи на полета,
 - оперативни процедури,
 - характеристики на полета и планиране, и
 - общи познания за ВС.

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

- a) Притежателите на LAPL(B) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на един клас балони поне:
 - (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 10 изпитания и кацания; и
 - (2) 1 обучителен полет с инструктор;
 - (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас балони, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат поне 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, в т. ч. 3 изпитания и кацания.
- б) Притежателите на LAPL(B), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:
 - (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ за съответния клас; или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или изпитания и кацания, летежки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

ПОДЧАСТ В

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ЛЮБИТЕЛ ПИЛОТ (PPL), СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ НА ПЛАНЕР (SPL) И СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ НА БАЛОН (VPL)

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания**FCL.200 Минимална възраст**

- a) Кандидатът за PPL трябва да е навършил поне 17 години.
- б) Кандидатът за VPL и SPL трябва да е навършил поне 16 години.

FCL.205 Условия

Кандидатите за издаване на PPL трябва да са изпълнили изискванията за квалификация за класа или типа въздухоплавателно средство, на който се провежда проверката на уменията, както е предвидено в Подчаст 3.

FCL.210 Курс на обучение

Кандидатите за VPL, SPL или PPL завършват курс на обучение в АТО. Курсът включва теоретични познания и летателно обучение, подходящи за предоставяните права.

FCL.215 Изпит по теоретична подготовка

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

- а) общи дисциплини:
 - въздушно право,
 - човешки възможности,
 - метеорология, и
 - комуникации;
- б) специални дисциплини по отношение на различните категории ВС:
 - принципи на полета,
 - оперативни процедури,
 - характеристики на полета и планиране,
 - общи познания за ВС, и
 - навигация.

FCL.235 Проверка на уменията

- а) При преминаване на проверка на уменията кандидатите за BPL, SPL или PPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.
- б) Кандидатите за проверка на уменията трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, или група балони, на който ще се проведе проверката.
- в) Положителни оценки
 - (1) Проверката на уменията се разделя на различни раздели, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на категорията ВС, с което се извършва полетът.
 - (2) Ако кандидатът не успее да премине някой елемент от даден раздел означава, че кандидатът не е преминал целия раздел. Ако той не успее да премине повече от 1 раздел означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката. Ако кандидатът не успее да премине само 1 раздел, той се явява отново само на този раздел.
 - (3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка 2, неуспешното преминаване на който и да е раздел, включително на раздели, взети успешно предишния път, означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.
 - (4) При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.

РАЗДЕЛ 2**Специални изисквания за PPL за самолети — PPL(A)****FCL.205.A PPL(A) — Права**

- а) Правата на притежателя на PPL(A) са да действат без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на самолети или TMG, използвани в нетърговски операции.
- б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(A), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
 - (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(A) или PPL(A);
 - (2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;
 - (3) квалификациите или сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

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

- а) Кандидатите за PPL(A) трябва да имат поне 45 часа летателно обучение на самолети, 5 от които може да са на FSTD, в т. ч. поне:
- (1) 25 часа полетно време с инструктор; и
 - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.
- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(A). Кандидати за PPL(A), които притежават LAPL(A), трябва да имат поне 15 часа полетно време на самолети след издаването на LAPL(A), от които поне 10 часа летателно обучение под формата на курс на обучение в АТО. Този курс на обучение включва поне 4 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително най-малко 2 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.
- в) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG. Кандидати за PPL(A), които притежават LAPL(A) с разширение на правата за TMG, трябва да имат:
- (1) поне 24 часа полетно време на TMG след вписването на разширението за TMG; и
 - (2) 15 часа летателно обучение на самолети под формата на курс на обучение в АТО, включително поне изискванията, предвидени в буква а), точка 2.
- г) Признаване. На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 10 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

РАЗДЕЛ 3**Специални изисквания за PPL за вертолети — PPL(H)****FCL.205.H PPL(H) — Права**

- а) Правата на притежателя на PPL(H) са да действат без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на вертолети, използвани в нетърговски операции.
- б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(H), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
- (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(H) или PPL(H);
 - (2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;
 - (3) квалификацията или сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

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

- а) Кандидатите за PPL(H) трябва да имат поне 45 часа летателно обучение на вертолети, 5 от които може да са на FNPT или на FFS, в т. ч. поне:
- (1) 25 часа полетно време с инструктор; и
 - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане;
 - (3) 35 от 45-те часа летателно обучение трябва да са на същия тип вертолет, като използвания при проверката на уменията.

- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(H). Кандидатите за PPL(H), които притежават LAPL(H), завършват курс на обучение в АТО. Този курс на обучение включва поне 5 часа полетно време с инструктор и най-малко 1 час самостоятелен маршрутен полет от поне 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.
- в) На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 6 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за PPL за дирижабли — PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) — Права

- а) Правата на притежателя на PPL(As) са да действа без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на дирижабли, използвани в нетърговски операции.
- б) Независимо от разпоредбите на горния параграф, притежателят на PPL(As), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
- (1) предоставянето на летателно обучение за PPL(As);
 - (2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за това свидетелство за правоспособност;
 - (3) квалификациите или сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

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

- а) Кандидатите за PPL(As) трябва да имат най-малко 35 часа летателно обучение на дирижабли, 5 от които може да са на FSTD, в т. ч. поне:
- (1) 25 часа летателно обучение с инструктор, в т.ч.:
 - i) 3 часа летателно обучение по маршрути, от които един маршрутен полет да е с дължина поне 65 km (35 морски мили);
 - ii) 3 часа обучение за полети по прибори.
 - (2) 8 излитания и кацания на летище, включително процедури по завързване и отвързване от мачта;
 - (3) 8 часа самостоятелно полетно време под наблюдение.
- б) На кандидати, които притежават BPL и са квалифицирани да летят на дирижабли с горещ въздух, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 5 часа.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на планер (SPL)

FCL.205.S SPL — Права и условия

- а) Правата на притежателя на SPL са да действа като командир на полет на планери и мотопланери. За да упражнява правата на TMG, притежателят трябва да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.S.
- б) Притежателите на SPL:
- (1) превозват пътници, само ако след издаването на свидетелството за правоспособност имат най-малко 10 часа полетно време или 30 излитания като командир на полет на планери или мотопланери;
 - (2) са ограничени да работят без възнаграждение в нетърговски операции, докато:
 - i) навършат 18 години;
 - ii) изпълнят след издаването на свидетелството за правоспособност 75 часа полетно време или 200 излитания като командир на полет на планери или мотопланери;
 - iii) преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ.

- в) Независимо от разпоредбите на буква б), точка 2, притежателят на SPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:

предоставянето на летателно обучение за LAPL(S) или SPL;

провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;

квалификацията и сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

FCL.210.S SPL — Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за SPL трябва да имат най-малко 15 часа летателно обучение на планери или мотопланери, включително най-малко изискванията, посочени в FCL.110.S.
- б) На кандидати за SPL, които притежават LAPL(S), се признава изцяло покриването на изискванията за издаването на SPL.

На кандидати за SPL, които са притежавали LAPL(S) в рамките на 2 години преди кандидатстването, се признава изцяло покриването на изискванията за теоретични познания и летателно обучение.

Признаване. На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 7 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в FCL.110.S, буква а), точки 2—4.

FCL.220.S SPL — Методи на излитане

Правата по SPL са ограничени до метода на излитане, включен в проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне и новите права да се упражняват, ако пилотът отговаря на изискванията, предвидени в FCL.130.S.

FCL.230.S SPL — Изисквания за скорошен опит

Притежателите на SPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако отговарят на изискванията за скорошен опит, предвидени в FCL.140.S.

РАЗДЕЛ 6

Специални изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на балон (BPL)

FCL.205.B BPL — Права и условия

- а) Правата на притежателя на BPL са да действа като командир на полет на балони и дирижабли с горещ въздух.
- б) Притежателите на BPL са ограничени да работят без възнаграждение в нетърговски операции, докато:

(1) навършат 18 години;

(2) изпълнят 50 часа полетно време и 50 излитания и кацания като командир на полет на балони;

(3) преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ на балон от конкретния клас.

- в) Независимо от разпоредбите на буква б), притежателят на BPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:

(1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(B) или BPL;

(2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;

(3) квалификацията и сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

FCL.210.B BPL — Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за BPL трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на балони от същия клас и група, включително най-малко:

(1) 12 часа полетно време с инструктор;

(2) 10 надувания и 20 излитания и кацания; и

(3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.

- б) На кандидати за BPL, които притежават LAPL(B), се признава изцяло покриването на изискванията за издаването на BPL.

На кандидати за BPL, които са притежавали LAPL(B) в рамките на 2 години преди кандидатстването, се признава изцяло покриването на изискванията за теоретични познания и летателно обучение.

FCL.220.B BPL — Разширяване на правата за привързани полети

Правата по BPL са ограничени до непривързани полети. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът отговаря на изискванията, предвидени в FCL.130.B.

FCL.225.B BPL — Разширяване на правата за друг клас или група балони

Правата по BPL са ограничени до класа и групата балони, на които е проведена проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът:

- а) в случая на разширение за друг клас в рамките на същата група, отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.B;

- б) в случая на разширение за друга група в рамките на същия клас балони, е изпълнил поне:

(1) 2 полета с инструктор на балон от съответната група; и

(2) следните часове полетно време като командир на полет на балони:

i) за балони с капацитет на обшивката на балона от 3 401 m³ до 6 000 m³ — най-малко 100 часа;

ii) за балони с капацитет на обшивката на балона от 6 001 m³ до 10 500 m³ — най-малко 200 часа;

iii) за балони с капацитет на обшивката на балона над 10 500 m³ — най-малко 300 часа;

iv) за балони с газ с капацитет на обшивката на балона над 1 260 m³ — най-малко 50 часа.

FCL.230.B BPL — Изисквания за скорошен опит

- а) Притежателите на BPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на един клас балони поне:

(1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 10 излитания и кацания; и

(2) 1 обучителен полет с инструктор на балон от съответния клас и с максимален капацитет на обшивката на балона, за който имат права;

(3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас балони, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат най-малко 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, включително 3 излитания и кацания.

- б) Притежателите на BPL, които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:

(1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на балон от съответния клас и с максимален капацитет на обшивката на балона, за който имат права; или

(2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

ПОДЧАСТ Г

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПРОФЕСИОНАЛЕН ПИЛОТ — CPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.300 CPL — Минимална възраст

Кандидатът за CPL трябва да е навършил поне 18 години.

FCL.305 CPL — Права и условия

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

- (1) да упражнява всички права на притежател на LAPL и PPL;
- (2) да действа като командир на полет или втори пилот на всяко ВС в операции, различни от търговски въздушен транспорт;
- (3) да действа като командир на полет на всички еднопилотни ВС при търговски въздушен транспорт, при ограниченията, посочени в FCL.060 и в настоящата подчаст;
- (4) да действа като втори пилот при търговски въздушен транспорт при ограниченията, посочени в FCL.060.

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

FCL.310 CPL — Теоретични изпити

Кандидатът за CPL демонстрира ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

- въздушно право,
- общи познания за ВС — конструкция/системи/двигатели,
- общи познания за ВС — прибори,
- маса и центровка,
- характеристики,
- полетно планиране и контрол върху протичането на полета,
- човешки възможности,
- метеорология,
- обща навигация,
- радионавигация,
- оперативни процедури,
- принципи на полета,
- комуникации по правилата за визуални полети (VFR).

FCL.315 CPL — Курс на обучение

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

FCL.320 CPL — Проверка на уменията

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

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията самолети — CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) — Специални условия за притежателите на MPL**

За да упражнява правата на CPL(A), притежателят на MPL трябва:

а) да е пролетял на самолети 70 часа:

(1) като командир на полет; или

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

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

б) да е завършил компонентите на модулния курс за CPL(A), както е посочено в параграф 10, буква а) и параграф 11 от допълнение 3, Д към настоящата част; и

в) да е преминал проверка на уменията за CPL(A) в съответствие с FCL.320.

ПОДЧАСТ Д

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ В МНОГОПИЛОТЕН ЕКИПАЖ — MPL**FCL.400.A MPL — Минимална възраст**

Кандидатът за MPL трябва да е навършил поне 18 години.

FCL.405.A MPL — Права

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

б) Притежателят на MPL може да получи допълнителни права на:

(1) притежател на PPL(A), при условие че са покрити изискванията за PPL(A), описани в Подчаст В;

(2) притежател на CPL(A), при условие че са покрити изискванията, описани в FCL.325.A.

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

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

а) Курс. Кандидатът за MPL трябва да е завършил теоретично и летателно обучение в АТО в съответствие с допълнение 5 към настоящата част.

б) Изпит. Кандидатът за MPL трябва да е демонстрирал ниво на знанията, съответстващо на правата на притежател на ATP(A), в съответствие с FCL.515, и на квалификация за многопилотен тип.

FCL.415.A MPL — Практически умения

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

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

ПОДЧАСТ Е

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТЕН ПИЛОТ — АТPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания**FCL.500 АТPL — Минимална възраст**

Кандидатите за АТPL трябва да са навършили поне 21 години.

FCL.505 АТPL — Права

а) Правата на притежателя на АТPL в рамките на съответната категория ВС са:

- (1) да упражнява всички права на притежател на LAPL, PPL и CPL;
- (2) да действа като командир на полет на ВС в търговския въздушен транспорт.

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

FCL.515 АТPL — Курс на обучение и теоретични изпити

а) Курс. Кандидатите за АТPL трябва да са завършили курс на обучение в АТО. Курсът трябва да е интегриран или модулен в съответствие с допълнение 3 към настоящата част.

б) Изпит. Кандидатите за АТPL демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

- въздушно право,
- общи познания за ВС — конструкция/системи/двигатели,
- общи познания за ВС — прибори,
- маса и центровка,
- характеристики,
- полетно планиране и контрол върху протичането на полета,
- човешки възможности,
- метеорология,
- обща навигация,
- радионавигация,
- оперативни процедури,
- принципи на полета,
- комуникации по правилата за визуални полети (VFR),
- комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията самолети — АТPL(A)**FCL.505.A АТPL(A) — Ограничение на правата за пилоти, които преди това са притежавали MPL**

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

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

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

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

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

- (1) 500 часа многопилотна експлоатация на самолети;
- (2) i) 500 часа като командир на полет под наблюдение; или
ii) 250 часа като командир на полет; или
iii) 250 часа, състоящи се от поне 70 часа като командир на полет и останалите като командир на полет под наблюдение;
- (3) 200 часа маршрутно полетно време, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
- (4) 75 часа полетно време по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; и
- (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.

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

в) Признаване.

- (1) На притежателите на свидетелство за правоспособност за друга категория ВС се признава полетно време максимум от:
 - i) за TMG или планери — 30 часа като командир на полет;
 - ii) за вертолети — 50 % от всички изисквания за полетно време, описани в буква б).
- (2) На притежателите на свидетелство за правоспособност за бордни инженери, издадено в съответствие с приложимите национални правила, се признава 50 % от полетното време като бордни инженери, но максимум 250 часа. Тези 250 часа могат да бъдат признати при изпълнение на изискването за 1 500 часа, посочено в буква а), и изискването за 500 часа, посочено в буква б), точка 1, при условие че общо признатите часове, към които и да е от тези параграфи, не надвишават 250 часа.

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

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

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

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

РАЗДЕЛ 3**Специални изисквания за категорията вертолети — ATPL(H)****FCL.510.H ATPL(H) — Предварителни условия, опит и признаване**

Кандидатите за ATPL(H) трябва:

- а) да притежават CPL(H) и квалификация за многопилотни вертолети и да са завършили курс по MCC;

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

- (1) 350 часа на многопилотни вертолет;
- (2) i) 250 часа като командир на полет; или
ii) 100 часа като командир на полет и 150 часа като командир на полет под наблюдение; или
iii) 250 часа като командир на полет под наблюдение на многопилотни вертолет. В този случай правата по ATPL(H) са с многопилотно ограничение, докато не бъдат изпълнени 100 часа като командир на полет.
- (3) 200 часа маршрутно полетно време, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
- (4) 30 часа полетно време по прибори, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; и
- (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.

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

- в) Полетното време на самолети се признава до 50 % при изпълнение на изискванията за полетно време, посочени в буква б).
- г) Опитът, изискван съгласно буква б), трябва да е придобит преди да бъде проведена проверката на уменията за ATPL(H).

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

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

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

ПОДЧАСТ Ж

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ — IR

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.600 IR — Общи положения

Операции съгласно IFR на самолети, вертолет, дирижабли или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, се извършват само от притежатели на PPL, CPL, MPL и ATPL с IR за съответната категория ВС или когато преминават проверка на уменията или обучение с инструктор.

FCL.605 IR — Права

- а) Правата на притежателя на IR са да пилотира ВС съгласно IFR с височина за вземане на решение не по-малка от 200 фута (60 m).
- б) В случай на IR за многодвигателни ВС, тези права могат да бъдат разширени за височини за вземане на решение под 200 фута (60 m), когато кандидатът е преминал специално обучение в АТО и раздел 6 от проверката на уменията, предвидена в допълнение 9 към настоящата част за многопилотно ВС.
- в) Притежателите на IR упражняват своите права в съответствие с условията, предвидени в допълнение 8 към настоящата част.
- г) Само за вертолет. За да упражнява права съгласно IFR като командир на полет на многопилотни вертолет, притежателят на IR(H) трябва да има най-малко 70 часа полетно време по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори.

FCL.610 IR — Предварителни условия и признаване

Кандидатите за IR трябва:

а) да притежават:

(1) поне PPL за съответната категория ВС и:

i) права да летят през нощта в съответствие с FCL.810; или

ii) ATPPL за друга категория ВС; или

(2) CPL за съответната категория ВС.

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

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

FCL.615 IR — Теоретични познания и летателно обучение

а) Курс. Кандидатите за IR трябва да са получили теоретични познания 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 настоящата част; или

(2) модулен курс в съответствие с допълнение 6 към настоящата част.

б) Изпит. Кандидатите демонстрират ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:

— въздушно право,

— общи познания за ВС — прибори,

— характеристики на полета и контрол,

— човешки възможности,

— метеорология,

— радионавигация,

— комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

FCL.620 IR — Проверка на уменията

а) Кандидатите за IR преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 7 към настоящата част, за да демонстрират способност да изпълняват съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

б) Проверката на уменията за IR за многодвигателни ВС се провежда на такъв тип ВС. Проверката за IR за еднодвигателни ВС се провежда на такъв тип ВС. За целите на този параграф многодвигателните самолети с тяга, съвпадаща с надлъжната ос на самолета, се считат за еднодвигателни самолети.

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

а) *Валидност.* IR е с валидност 1 година.

б) Потвърждаване на валидността.

(1) Валидността на IR се потвърждава в рамките на 3 месеца непосредствено преди датата на изтичане на валидността на квалификацията.

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

- в) *Подновяване*. Ако срокът на валидност на IR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите:
- (1) преминават опреснително (refresher) обучение в АТО, за да достигнат ниво на професионална подготовка, необходимо за успешното преминаване на частта с прибори от проверката на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част; и
 - (2) преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответната категория ВС.
- г) Ако валидността на IR не е потвърдена или подновена в рамките на последните 7 години, притежателят трябва отново да премине успешно теоретичен изпит и проверка на уменията за IR.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията на самолетите

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

- а) Потвърждаване на валидността. Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(A):
- (1) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип/клас, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част;
 - (2) когато не се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип/клас:
 - i) за еднопilotни самолети — трябва да изпълнят изискванията на раздел 3б и всички елементи от раздел 1, които имат отношение към планирания полет, от проверката на професионалната подготовка, описана в допълнение 9 към настоящата част; и
 - ii) за многодвигателни самолети — трябва да изпълнят изискванията на раздел 6 от проверката на професионалната подготовка за еднопilotни самолети в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, изпълнена като полети по прибори.
 - (3) В случая на точка 2 може да се използва FNPT II или FFS, представящ съответния клас или тип самолет, но поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на IR(A) в този случай трябва да се изпълни на самолет.
- б) В съответствие с допълнение 8 към настоящата част могат да бъдат признати за изпълнени определени изисквания за потвърждаване на валидността.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за категорията на вертолетите

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

- а) Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(H):
- (1) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част на съответния тип вертолет;
 - (2) когато не се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, трябва да изпълнят изискванията само на раздел 5 и съответните части от раздел 1 от проверката на професионалната подготовка, описана в допълнение 9 към настоящата част, за съответния тип вертолет. В този случай може да се използва FTD II/III или FFS, представящ съответния тип вертолет, но поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на IR(H) при тези обстоятелства трябва да се изпълни на вертолет.
- б) В съответствие с допълнение 8 към настоящата част могат да бъдат признати за изпълнени определени изисквания за потвърждаване на валидността.

FCL.630.H IR(H) — Разширяване на правата от едновдигателни за многодвигателни вертолети

Притежателите на IR(H) за едновдигателни вертолети, които искат за първи път да разширят правата по квалификацията за многодвигателни вертолети, трябва да преминат:

- а) курс на обучение в АТО, състоящ се от минимум 5 часа обучение с инструктор за полети по прибори, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или FTD 2/3, или FNPT II/III; и
- б) раздел 5 от проверката на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част на многодвигателни вертолети.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за категорията на дирижаблите**FCL.625.As IR(As) — Потвърждаване на валидността**

Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(As):

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

ПОДЧАСТ 3

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС И КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП

РАЗДЕЛ 1

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

- а) С изключение на случаите с LAPL, SPL и BPL, притежателите на свидетелство за летателна правоспособност нямат право да летят като пилоти на ВС, ако нямат валидна квалификация за съответния клас или тип, освен когато преминават проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификацията за клас или тип, или се обучават.
- б) Независимо от разпоредбите на буква а), в случай на полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове ВС, пилотите могат да притежават специален сертификат, издаден от компетентния орган, с който им се разрешава да изпълняват полетите. Валидността на това разрешение трябва да е ограничена за конкретните полети.
- в) Без да се засягат разпоредбите на букви а) и б), в случай на полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове ВС, провеждани от проектантски или производствени организации, в рамките на обхвата на притежаваните права, както и полети с инструктор за издаване на квалификация за летателни изпитания, когато изискванията на настоящата подчаст може да не бъдат изпълнени, пилотите може да притежават квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820.

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

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

FCL.710 Квалификация за клас и тип — варианти

- а) За да разшири своите права за друг вариант ВС в рамките на една квалификация за клас или тип, пилотът преминава обучение за разликите или за запознаване. В случай на варианти в рамките на квалификация за тип, обучението за разликите или за запознаване включва съответните дисциплини, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
- б) Ако не са изпълнявани полети на ВС от съответния вариант в рамките на 2 години след обучението за разликите, се изисква да се премине допълнително обучение за разликите или проверка на професионалната подготовка на ВС от съответния вариант, за да се запазят правата, освен за типове или варианти в рамките на квалификация за клас едновидателни бутални ВС и TMG.
- в) Обучението за разликите трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора според случая.

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

- а) Курс на обучение. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да завърши курс на обучение в АТО. Курсът на обучение за квалификация за тип включва задължителните дисциплини за съответния тип, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
- б) Теоретичен изпит. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине теоретичен изпит, организиран от АТО, за да покаже ниво на теоретични познания, необходимо за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.

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

- (2) За еднопилотни многодвигателни ВС теоретичният изпит е писмен и броят на въпросите с възможност за избор на правилен отговор зависи от сложността на ВС.
- (3) За едновдигателни ВС теоретичният изпит се провежда устно от проверяващия по време на проверката на уменията, за да се определи дали кандидатът притежава задоволителни познания.
- (4) За еднопилотни самолети, класифицирани като самолети с високи летателни характеристики, изпитът е писмен и се състои от най-малко 60 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между основните дисциплини от учебната програма.
- в) Проверка на уменията. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да покаже уменията, необходими за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.

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

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

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

- а) Срокът на валидност на квалификацията за клас и тип е 1 година, с изключение на тази за клас еднопилотни едновдигателни ВС, за която този срок е 2 години, освен ако не е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
- б) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на квалификацията за клас или тип е изтекъл, кандидатът:
- (1) преминава опреснително (refresher) обучение в АТО, когато е необходимо да достигне необходимото ниво на професионална подготовка за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС; и
- (2) преминава проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за категорията на самолетите

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 Част-21, кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия за издаване на съответната квалификация:

- а) Еднопилотни многодвигателни самолети. Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас на еднопилотен многодвигателен самолет трябва да има най-малко 70 часа като командир на полет на самолети.
- б) Еднопилотни несложни самолети с високи летателни характеристики. Преди да започне летателно обучение кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас еднопилотен самолет, класифициран като самолет с високи характеристики, трябва:
- (1) да има общ летателен опит най-малко 200 часа, от които 70 часа като командир на полет на самолети; и
- (2) i) да притежава сертификат за успешно завършен курс за допълнителни теоретични познания, преминал в АТО; или
- ii) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(A), в съответствие с изискванията на настоящата част; или
- iii) освен свидетелството, издадено в съответствие с изискванията на настоящата част, да притежава 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) освен това пилотите, които искат да придобият право да експлоатират самолета при многопилотна експлоатация, трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква г) точка 4.
- в) Еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики. Кандидатите за придобиване на първа квалификация за тип сложен еднопилотен самолет, класифициран като самолет с високи летателни характеристики, освен че трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква б), трябва да отговарят и на изискванията за IR(A) за многодвигателни самолети, както е определено в подчаст Ж.
- г) Многопилотни самолети. Кандидатът за курса за придобиване на първа квалификация за тип за многопилотен самолет трябва да е обучаван пилот, който понастоящем преминава курс на обучение за MPL или отговаря на следните изисквания:
- (1) има най-малко 70 часа летателен опит като командир на полет на самолети;
 - (2) притежава IR(A) за многодвигателни самолети;
 - (3) преминал е теоретичните изпити за ATP(L)(A), в съответствие с изискванията на настоящата част; и
 - (4) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс по MCC:
 - i) да има сертификат за успешно завършен курс по MCC на самолети; или
 - ii) да има сертификат за успешно завършен курс по MCC на вертолети и повече от 100 часа летателен опит като пилот на многопилотни вертолети; или
 - iii) да има най-малко 500 часа като пилот на многопилотни вертолети; или
 - iv) да има най-малко 500 часа като пилот в многопилотна експлоатация на еднопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.
- д) Независимо от буква г), държава-членка може да издаде квалификация за тип с ограничени права за многопилотен самолет, която позволява на притежателя на тази квалификация да действа като заместващ втори пилот в полет над ешелон 200, при условие че двама други членове на екипажа притежават квалификация за тип в съответствие с буква г).
- е) Допълнителна квалификация за тип за многопилотни и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики. Кандидатът за придобиване на допълнителна квалификация за тип за многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики трябва да притежава IR(A) за многодвигателни самолети.
- ж) Когато в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, 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 пилотът докаже, че полетното време под наблюдение, изисквано съгласно данните за експлоатационна годност, е изпълнено.

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

Освен ако е предвидено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21:

- а) Еднопилотни многодвигателни самолети.
- (1) Теоретичното обучение за квалификация за клас еднопилотни многодвигателни самолети трябва да включва не по-малко от 7 часа обучение за полети на многодвигателни самолети.
 - (2) Курсът летателно обучение за квалификация за клас или тип еднопилотни многодвигателни самолети трябва да 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) Еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност. Курсът за квалификации за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност, включва теоретични познания и летателно обучение. 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 кандидатът притежава съответната квалификация за клас или тип за ВС, кацащи на твърда повърхност, или 10 часа, ако не притежава такава квалификация.

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

- а) Пилот, преминаващ обучение със ZFTT, трябва да е изгълнил на многопилотен турбореактивен транспортен самолет, сертифициран по стандартите на CS-25 или друг еквивалентен код за летателна годност, или на многопилотен турбовитлов самолет с максимална сертифицирана излетна маса не по-малка от 10 тона, или със сертифицирана конфигурация от седалки за повече от 19 пътници, минимум:
- (1) 1 500 часа полетно време или 250 маршрутни сектора, ако по време на курса се използва FFS, ниво CG, C или междинно C;
 - (2) 500 часа полетно време или 100 маршрутни сектора, ако по време на курса се използва FFS, ниво DG или D.
- б) Когато пилотът преминава от турбовитлов на турбореактивен самолет, или от турбореактивен на турбовитлов самолет, се изисква допълнително обучение на симулатор.

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

- а) Курсът по MCC се състои най-малко от:
- (1) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
 - (2) 20 часа практическо обучение по MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за АТР.

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

- б) Курсът по MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.
- в) Освен ако курсът по MCC е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за тип, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по MCC.
- г) Кандидат, преминал обучение по MCC за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1.

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

- а) Потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип. За потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип кандидатът трябва:
- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния клас или тип самолет или FSTD, представящ този клас или тип, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; и
 - (2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията поне:
 - i) 10 маршрутни сектора като пилот на съответния клас или тип самолет; или
 - ii) 1 маршрутния сектор като пилот на съответния клас или тип самолет или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този маршрутния сектор може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.
 - (3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип, се освобождава от изискванията, описани в точка 2.
 - (4) Потвърждаването на валидността на IR(A), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.

- б) Потвърждаването на валидността на квалификации за клас еднопилотни едновигателни самолети.
- (1) *Квалификации за клас за едновигателни бутални самолети и квалификации за TMG.* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас еднопилотни едновигателни бутални самолети или квалификации за клас TMG кандидатът трябва:
- i) да премине проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация; или
 - ii) в рамките на 12 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация, да пролети 12 часа полетно време на съответния клас, в т. ч.:
 - 6 часа като командир на полет;
 - 12 излитания и 12 кацания; и
 - учебен полет с продължителност най-малко 1 час с инструктор (FI) или инструктор за обучение за квалификация за клас (CRI). Кандидатите могат да бъдат освободени от този полет, ако са преминали проверка на професионалната подготовка или проверка на уменията за квалификация за клас или тип на който и да е друг клас или тип самолет.
- (2) Когато кандидатите притежават квалификация за клас едновигателни бутални самолети, кацащи на твърда повърхност, и за клас TMG, те могат да изпълнят изискванията, посочени в точка 1, за един от класовете и да удовлетворят изискванията за потвърждаване на валидността на квалификация за двата класа.
- (3) *Еднопилотни едновигателни турбовитлови самолети.* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас едновигателни турбовитлови самолети, кандидатите трябва да преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация.
- в) Кандидатите, които не успеят да преминат успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за клас или тип, не могат да упражняват правата си до успешното преминаване на проверката.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за категорията на вертолетите

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

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип вертолет трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия за издаване на съответната квалификация:

- а) *Многопилотни вертолети.* Кандидатът за курс за придобиване на първа квалификация за тип многопилотен вертолет трябва:
- (1) да има най-малко 70 часа като командир на полет на вертолети;
 - (2) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс по MCC:
 - i) да има сертификат за успешно завършен курс по MCC на вертолети; или
 - ii) да има най-малко 500 часа като пилот на многопилотни вертолети; или
 - iii) да има най-малко 500 часа като пилот в многопилотна експлоатация на многодвигателни вертолети.
 - (3) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(H).
- б) На кандидат за курс за придобиване на първа квалификация за тип многопилотен вертолет, който е завършил интегриран курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и който не отговаря на изискването, описано в буква а), точка 1, се издава квалификация за тип с ограничение на правата до изпълнение на полети само като втори пилот. Това ограничение отпада, когато пилотът:
- (1) има най-малко 70 часа като командир на полет или командир на полет под наблюдение на вертолети;
 - (2) премине проверка на уменията като командир на полет в многопилотен екипаж на съответния тип вертолет.

в) Еднопилотни многодвигателни вертолети. Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип едномоторен многодвигателен вертолет трябва:

(1) преди да започне летателно обучение:

- i) да е преминал теоретичните изпити за АТРЛ(Н); или
- ii) да притежава сертификат за завършен предварителен курс, проведен от АТО. Курсът трябва да обхваща следните дисциплини от теоретичния курс за АТРЛ(Н):
 - общи познания за ВС: конструкция/системи/двигатели и прибори/електроника,
 - характеристики на полета и планиране: маса и центровка, характеристики.

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

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

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

(1) за МСС/IR:

- i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
- ii) 20 часа практическо обучение по МСС или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за АТР(Н)/IR. Когато обучението по МСС се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение по МСС може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение по МСС и обучение за придобиване на квалификация за тип;

(2) за МСС/VFR:

- i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
- ii) 15 часа практическо обучение по МСС или 10 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за АТР(Н)/IR. Когато обучението по МСС се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение по МСС може да се съкрати до не по-малко от 7 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение по МСС и обучение за придобиване на квалификация за тип.

б) Курсът по МСС трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.

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

- в) Освен ако курсът по МСС не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип вертолет, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по МСС.
- г) Кандидат, преминал обучение по МСС за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1, подточка i) или буква а), точка 2, подточка i), според случая.
- д) Кандидат за обучение по МСС/IR, който е завършил курс по МСС/VFR, се освобождава от изискването, предвидено в буква а), точка 1, подточка i), и трябва да завърши 5 часа практическо обучение по МСС/IR.

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

а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на квалификации за тип за вертолети кандидатът трябва:

- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип вертолет или FSTD, представящ този тип, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; и
- (2) да има най-малко 2 часа като пилот на съответния тип вертолет в рамките на срока на валидност на квалификацията. Продължителността на проверката на професионалната подготовка може да се включи към посочените два часа.

- (3) Когато кандидатите притежават повече от 1 квалификация за тип еднодвигателни, бутални вертолети, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат проверка на професионалната подготовка само на 1 от типовете, при условие че имат най-малко 2 часа полетно време като командир на полет на останалите типове по време на срока на валидност.

Всеки път проверката на професионалната подготовка се провежда на различен тип.

- (4) Когато кандидатите притежават повече от 1 квалификация за тип еднодвигателни турбинни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат проверка на професионалната подготовка само на 1 от типовете, при условие че имат:

- i) 300 часа като командир на полет на вертолети;
- ii) 15 часа на всеки от типовете, за които имат квалификация; и
- iii) най-малко 2 часа полетно време като командир на полет на всеки от останалите типове по време на срока на валидност.

Всеки път проверката на професионалната подготовка се провежда на различен тип.

- (5) Пилот, който премине успешно проверката на уменията за придобиване на допълнителна квалификация за тип, получава потвърждаване на валидността за съответните квалификации за тип в общите групи, в съответствие с точки 3 и 4.

- (6) Потвърждаването на валидността на IR(H), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип.

- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане на срока на валидност на квалификацията за тип, не може да упражнява правата си до успешното завършване на проверката. В случая на буква а), точки 3 и 4 кандидатът не може да упражнява правата си на никой от типовете вертолети.

РАЗДЕЛ 4

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

FCL.720.PL Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия:

- а) за пилоти на самолети:

- (1) да притежава CPL/IR(A) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL(A);
- (2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;
- (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни самолети;
- (4) да има 40 часа летателно обучение на вертолети;

- б) за пилоти на вертолети:

- (1) да притежава CPL/IR(H) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL/IR(H);
- (2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;
- (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни вертолети;
- (4) да има 40 часа летателно обучение на самолети;

- в) за пилоти, квалифицирани да летят на самолети и вертолети:

- (1) да притежава поне CPL(H);
- (2) да притежава IR и теоретична подготовка за ATPL или ATPL за самолети или за вертолети;
- (3) да притежава сертификат за завършен курс по MCC на вертолети или самолети;
- (4) да има най-малко 100 часа като пилот на многопилотни вертолети или самолети;

- (5) да има 40 часа летателно обучение на самолети или вертолетите, според случая, ако пилотът няма опит като ATPPL или на многопилотни ВС.

FCL.725.PL Летателно обучение за издаване на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

Летателното обучение като част от курса за квалификация за тип въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, трябва да се извърши на ВС и на FSTD, представящ въздухоплавателното средство и подходящо квалифициран за тази цел.

FCL.740.PL Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

- а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на квалификации за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатът трябва:
- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация;
 - (2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията поне:
 - i) 10 маршрутни сектора като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка; или
 - ii) 1 маршрутен сектор като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този маршрутен сектор може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.
 - (3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за тип, се освобождава от изискванията, описани в точка 2.
- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане на срока на валидност на квалификация за тип, не може да упражнява правата си до успешно завършване на проверката.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за категорията на дирижаблите

FCL.720.As Предварителни условия за издаване на квалификация за тип — дирижабли

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип дирижабли трябва да отговаря на следните изисквания за опит и предварителни условия:

- а) за многопилотни дирижабли:
- (1) да има 70 часа полетно време като командир на полет на дирижабли;
 - (2) да притежава сертификат за успешно завършен курс по MCC на дирижабли.
 - (3) На кандидат, който не отговаря на изискването, описано в точка 2, се издава квалификация за тип с ограничение на правата за полети само като втори пилот. Това ограничение отпада, когато пилотът има 100 часа полетно време като командир на полет или като командир на полет под наблюдение на дирижабли.

FCL.735.As Курс за взаимодействие в многочленен екипаж — дирижабли

- а) Курсът по MCC се състои най-малко от:
- (1) 12 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
 - (2) 5 часа практическо обучение по MCC;
 - (3) Използват се FNPT II или III, квалифицирани за MCC, FTD 2/3 или FFS.
- б) Курсът по MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.
- в) Освен ако курсът по MCC не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по MCC.
- г) Кандидат, преминал обучение по MCC за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а).

FCL.740.As Потвърждаване на валидността на квалификация за тип — дирижабли

- а) *Потвърждаване на валидността*. За потвърждаване на валидността на квалификация за тип за дирижабли кандидатът трябва:
- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип дирижабъл в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; и
 - (2) да има най-малко 2 часа като пилот на съответния тип дирижабъл в рамките на срока на валидност на квалификацията. Продължителността на проверката на професионалната подготовка може да се включи към посочените два часа.
 - (3) Потвърждаване на валидността на IR(As), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.
- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификацията за тип, не може да упражнява правата си до успешното завършване на проверката.

ПОДЧАСТ И

ДОПЪЛНИТЕЛНИ КВАЛИФИКАЦИИ**FCL.800 Квалификация за фигурен пилотаж**

- а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност за самолети, TMG или планери могат да изпълняват фигурен пилотаж, само ако притежават съответната квалификация.
- б) Кандидатите за квалификация за фигурен пилотаж трябва да имат:
- (1) най-малко 40 часа полетно време или, в случая на планери, 120 излитания като командир на полет на съответната категория ВС, извършени след издаването на свидетелството за правоспособност;
 - (2) курс на обучение в АТО, включително:
 - i) теоретична подготовка, подходяща за квалификацията;
 - ii) най-малко 5 часа или 20 полета за обучение по фигурен пилотаж на съответната категория ВС.
- в) Правата по квалификацията за фигурен пилотаж са ограничени до категорията ВС, на която е проведено летателното обучение. Правата се разширяват за друга категория ВС, ако пилотът притежава свидетелство за правоспособност за тази категория и е изпълнил успешно най-малко 3 полета с инструктор, които покриват цялата учебна програма за фигурен пилотаж в тази категория ВС.

FCL.805 Квалификации за теглене на планери и теглене на рекламни плакати

- а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност с права да летят на самолети или TMG могат да теглят планери или рекламни плакати, само ако притежават съответната квалификация за теглене на планери или рекламни плакати.
- б) Кандидатите за квалификация за теглене на планери трябва да имат:
- (1) най-малко 30 часа полетно време като командир на полет и 60 излитания и кацания на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG, изпълнени след издаването на свидетелството за правоспособност.
 - (2) курс на обучение в АТО, включително:
 - i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;
 - ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на планер, включително най-малко 5 полета с инструктор; и
 - iii) с изключение на притежателите на LAPL(S) или SPL, 5 полета за запознаване със спецификата на планер, излитащ със самолет.

- в) Кандидатите за квалификация за теглене на рекламни плакати трябва да имат:
- (1) най-малко 100 часа полетно време и 200 излитания и кацания като командир на полет на самолети или TMG след издаването на свидетелството за правоспособност. Най-малко 30 от тези часове трябва да са на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG.
 - (2) курс на обучение в АТО, включително:
 - i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;
 - ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на рекламен плакат, включително най-малко 5 полета с инструктор.
 - г) Правата по квалификацията за теглене на планери и теглене на рекламни плакати са ограничени до самолети или TMG, в зависимост от това на кое ВС е проведено летателното обучение. Правата се разширяват, ако пилотът притежава свидетелство за правоспособност за самолети или TMG и е изпълнил успешно най-малко 3 полета с инструктор, които покриват цялата учебна програма за теглене на едно от въздухоплавателните средства, според случая.
 - д) За може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за теглене на планери или теглене на рекламни плакати, притежателят на квалификацията трябва да има най-малко 5 тегления през последните 24 месеца.
 - е) Ако пилотът не отговаря на изискването, описано в буква д), преди да възобнови упражняването на своите права той трябва да изпълни недостигащите тегления с инструктор или под наблюдението на инструктор.

FCL.810 Квалификация за нощни полети

- а) Самолети, TMG, дирижабли.
- (1) Ако правата по LAPL или PPL за самолети, TMG или дирижабли ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да се преминали курс на обучение в АТО. Курсът се състои от:
 - i) теоретична подготовка;
 - ii) най-малко 5 часа полетно време на съответната категория ВС през нощта, което включва поне 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. най-малко 1 час маршрутни полети с поне един маршрутен полет с инструктор от минимум 50 km и 5 самостоятелни излитания и 5 кацания до пълно спиране на ВС.
 - (2) Преди да преминат обучението през нощта притежателите на LAPL трябва да са преминали основното обучение за полети по прибори, необходимо за издаване на PPL.
 - (3) Ако кандидатите притежават квалификация за клас еднодвигателни, бутални самолети, кацащи на твърда повърхност, и клас TMG, те могат да изпълнят изискванията на точка 1 по-горе за един от класовете или за двата класа.
- б) Вертолет. Ако правата по PPL за вертолет ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатът трябва:
- (1) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот на вертолет след издаването на свидетелството за правоспособност, включително най-малко 60 часа като командир на полет на вертолет и 20 часа маршрутни полети;
 - (2) да е завършил курс на обучение в АТО. Курсът трябва да се завърши в рамките на 6 месеца и се състои от:
 - i) 5 часа теоретична подготовка;
 - ii) 10 часа обучение с инструктор за пилотиране на вертолет по прибори; и
 - iii) 5 часа полетно време през нощта, което включва най-малко 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

- (3) На кандидат, който притежава или е притежавал IR за самолет или TMG, се признават 5 часа за покриване на изискванията, посочени в точка 2, подточка ii) по-горе.
- в) Балони. Ако правата по LAPL за балони или BPL ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да имат най-малко 2 полета с инструктор през нощта с времетраене от поне 1 час за всеки от тях.

FCL.815 Квалификация за планински терени

- а) Права. Правата на притежател на квалификация за планински терени са за полети със самолети или TMG към и от повърхности, определени като изискващи такава квалификация от съответните органи, определени от държавите-членки.

Първоначалната квалификация за планински терени може да бъде придобита на:

- (1) колела, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато не са покрити със сняг; или
 - (2) ски, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато са покрити със сняг.
- (3) Правата по първоначалната квалификация могат да бъдат разширени за права на колела или на ски, когато пилотът е преминал съответен допълнителен курс за запознаване, включващ теоретична подготовка и летателно обучение с инструктор за планински терени.
- б) Курс на обучение. Кандидатите за квалификация за планински терени трябва в рамките на 24 месеца да са завършили курс за теоретични познания и летателно обучение в АТО. Съдържанието на курса трябва да е съобразено с правата, които кандидатът иска да придобие.
- в) Проверка на уменията. След завършване на обучението кандидатът преминава проверка на уменията с FE, квалифициран за тази цел. Проверката на уменията включва:
- (1) устен теоретичен изпит;
 - (2) 6 кацания на поне 2 различни повърхности, определени като изискващи квалификация за планински терени, различни от повърхността на излитане.
- г) *Валидност*. Квалификацията за планински терени е валидна за срок от 24 месеца.
- д) *Потвърждаване на валидността*. За потвърждаване на валидността на квалификацията за планински терени кандидатът трябва:
- (1) да е изпълнил поне 6 кацания на планински терени през последните 24 месеца; или
 - (2) да е преминал проверка на професионалната подготовка. Проверката на професионалната подготовка трябва да отговаря на изискванията, посочени в буква в).
- е) Подновяване. Ако срокът на валидност на квалификацията е изтекъл, кандидатът трябва да отговаря на изискването, посочено в буква д), точка 2.

FCL.820 Квалификация за летателни изпитания

- а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност за самолети или вертолети могат да работят като командир на полет в летателни изпитания категория 1 и 2, посочени в Част-21, само ако притежават квалификация за летателни изпитания.
- б) Запълнението за притежаване на квалификация за летателни изпитания, установено в буква а), се прилага единствено за летателни изпитания, провеждани на:
- (1) вертолети, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на CS-27 или CS-29, или еквивалентни кодове за летателна годност; или
 - (2) самолети, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със:
 - i) стандартите на CS-25 или еквивалентни кодове за летателна годност; или
 - ii) стандартите на CS-23 или еквивалентни кодове за летателна годност, с изключение на самолети с максимална излетна маса до 2 000 kg.

- в) Правата на притежателя на квалификация за летателни изпитания, в рамките на съответната категория ВС, са следните:
- (1) в случая на квалификация за летателни изпитания от категория 1— да провежда всички категории летателни изпитания, определени в Част-21, като командир на полет или като втори пилот;
 - (2) в случая на квалификация за летателни изпитания от категория 2:
 - i) да провежда летателни изпитания от категория 1, определени в Част-21:
 - като втори пилот; или
 - като командир на полет, в случая със самолетите, посочени в буква б), точка 2, подточка ii), с изключение на ВС за къси разстояния или тези с проектна скорост на пикиране над 0,6 Мах или максимален таван над 25 000 фута;
 - ii) да провежда всички останали категории летателни изпитания, определени в Част-21, като командир на полет или като втори пилот;
 - (3) освен това, за квалификации за летателни изпитания от категория 1 или 2 — да изпълнява полети, специално свързани с дейността на проектантски и производствени организации, в рамките на обхвата на притежаваните права, когато не могат да бъдат изпълнени изискванията на подчаст 3.
- г) Кандидатите за първо придобиване на квалификация за летателни изпитания трябва:
- (1) да притежават най-малко CPL и IR в съответната категория ВС;
 - (2) да имат най-малко 1 000 часа полетно време в съответната категория ВС, от които поне 400 часа като командир на полет;
 - (3) да са завършили курс на обучение в АТО, подходящ за съответното ВС и категория полети. Обучението трябва да обхваща най-малко следните дисциплини:
 - характеристики,
 - стабилност и управление/характеристики на управление,
 - системи,
 - управление на изпитанието,
 - управление на риска/безопасността.
- д) Правата на притежателите на квалификация за летателни изпитания могат да бъдат разширени за друга категория летателни изпитания и друга категория ВС, ако кандидатите са завършили допълнителен курс на обучение в АТО.

ПОДЧАСТ Й

ИНСТРУКТОРИ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.900 Сертификат за инструктор

- а) Общи положения. Лице може да провежда:
- (1) летателно обучение на ВС, само ако притежава:
 - i) свидетелство за летателна правоспособност, издадено или признато съгласно настоящия регламент;
 - ii) сертификат за инструктор, издаден съгласно настоящата подчаст, съответстващ на провежданото обучение;
 - (2) летателно обучение на симулатор или обучение по МСС, само ако притежава сертификат за инструктор, издаден съгласно настоящата подчаст, съответстващ на провежданото обучение.

- б) Специални условия:
- (1) В случай на въвеждане на ново ВС в държавите-членки или в авиопарка на даден оператор, когато не е възможно да се спазят изискванията, установени в настоящата подчаст, компетентният орган може да издаде специален сертификат, даващ права за летателно обучение. Този сертификат трябва да е ограничен до полетите за обучение, необходими за въвеждането на новия тип ВС, и неговата валидност във всички случаи не може да е повече от 1 година.
 - (2) Притежателите на сертификат, издаден в съответствие с буква б), точка 1, които искат да кандидатстват за издаване на сертификат за инструктор, трябва да отговарят на предварителните условия и изискванията за потвърждаване на валидността, установени за тази категория инструктор. Независимо от разпоредбите на FCL.905.TRI, буква б), сертификатът за TRI, издаден съгласно настоящата/ия алинея/параграф, включва правото да се обучава за придобиване на сертификат за TRI или SFI за съответния тип ВС.
- в) Обучение извън територията на държавите-членки
- (1) Независимо от разпоредбите на буква а), в случай на летателно обучение, провеждано в АТО, която се намира извън територията на държавите-членки, компетентният орган може да издаде сертификат за инструктор на кандидат, който притежава свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, при условие че кандидатът:
 - i) притежава свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат поне равностойни на тези, за които има право да обучава, и във всички случаи поне CPL;
 - ii) отговаря на изискванията за издаване на съответния сертификат за инструктор, установени в настоящата подчаст;
 - iii) демонстрира пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъде в състояние да упражнява правата на инструктор съгласно настоящата част.
 - (2) Сертификатът трябва да е ограничен до провеждане на летателно обучение:
 - i) в АТО, която се намира извън територията на държавите-членки;
 - ii) за обучаеми пилоти, които владеят достатъчно добре езика, на който се предоставя летателното обучение.

FCL.915 Общи предварителни условия и изисквания за инструктори

- а) Общи положения. Кандидатът за сертификат за инструктор трябва да е навършил поне 18 години.
- б) Допълнителни изисквания за инструкторите, провеждащи летателно обучение на ВС. Кандидатът за сертификат за инструктор с права за провеждане на летателно обучение на ВС или притежателят на такъв сертификат трябва:
- (1) да притежава поне свидетелството за правоспособност и, според случая, квалификацията, за които се провежда летателното обучение;
 - (2) с изключение на инструктора за летателни изпитания, да:
 - i) има най-малко 15 часа полетно време като пилот на класа или типа ВС, на който ще се провежда летателното обучение, от които най-много 7 часа може да са на FSTD, представящ класа или типа ВС, ако е приложимо; или
 - ii) е преминал оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС;
 - (3) има право да действа като командир на полет на ВС по време на летателното обучение.
- в) Признаване 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.

FCL.920 Компетентност на инструкторите и оценка

Всички инструктори трябва да бъдат обучени за постигане на следната компетентност:

- подготвяне на средства за обучение,
- създаване на подходящ климат за обучение,
- предаване на знания,
- обвързване на управлението на опасностите и грешките (ТЕМ) с управлението на ресурсите на екипажа,
- планиране на времето с оглед постигане на целите на обучението,
- улесняване на ученето,
- оценяване на резултатите на обучаемите,
- следене и преглед на напредъка,
- оценяване на етапите на обучението,
- докладване на крайните резултати.

FCL.925 Допълнителни изисквания за инструктори за MPL

а) Инструкторите, които провеждат обучение за MPL, трябва:

- (1) успешно да са завършили курс за обучение на инструктори за MPL в АТО; и
- (2) допълнително, за основните, междинните и напредналите фази на интегрирания курс за обучение за MPL:
 - i) да имат опит в многопилотна експлоатация; и
 - ii) да са завършили първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа с оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.

б) Курс за обучение на инструктори MPL

- (1) Курсът за обучение на инструктори MPL трябва да включва не по-малко от 14 часа на обучение.

След завършване курса на обучение кандидатът преминава оценка на компетентността на инструктора и на познания за подхода на обучение, който се основава на компетентност.

- (2) Оценката се състои от практическа демонстрация на летателно обучение в съответния етап от курса на обучението за MPL. Тя се провежда от проверяващ, квалифициран съгласно подчаст К.
- (3) След успешното завършване на курса на обучението за MPL, АТО издава на кандидата сертификат за квалификация на инструктор.

в) За да запази правата, в рамките на последните 12 месеца инструкторът трябва да изпълни в рамките на курс за MPL обучение:

- (1) 1 сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа; или
- (2) 1 въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум 2 излитания и кацания.

г) Ако инструкторът не отговаря на изискванията, посочени в буква в), преди да започне да упражнява правата за провеждане на летателно обучение за MPL трябва:

- (1) да премине опреснително (refresher) обучение в АТО, за да достигне нивото на компетентност, необходимо за успешно преминаване на оценката за компетентността на инструктора; и
- (2) успешно да премине оценката за компетентността на инструктора, както е посочено в буква б), точка 2.

FCL.930 Курс на обучение

Кандидатите за сертификат за инструктор трябва да са завършили курс за теоретични познания и летателно обучение в АТО. Освен конкретните дисциплини, предвидени в настоящата част за всяка категория инструктор, курсът трябва да съдържа дисциплините, изисквани от FCL.920.

FCL.935 Оценка на компетентността

- а) С изключение на инструктор за обучение по взаимодействие в многочленен екипаж (МССІ), инструктор за обучение в симулатор (STI), инструктор за квалификация за планински терени (MI) и инструктор за летателни изпитания (FTI), кандидатът за сертификат за инструктор трябва да премине оценка на компетентността в съответната категория ВС, за да демонстрира на проверяващ, квалифициран съгласно подчаст К, способността си да обучава един обучаем пилот до ниво за придобиване на съответното свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат.
- б) Тази оценка трябва да включва:
- (1) демонстриране на компетентността, описана в FCL.920, по време на подготовката на полета, дейностите след полета и теоретичното обучение;
 - (2) устни теоретични изпити на земята, разбори преди и след полет и демонстрации в полет на съответния клас/тип ВС или FSTD;
 - (3) упражнения, подходящи за оценка на компетентността на инструктора.
- в) Оценката се провежда на същия клас или тип ВС или FSTD, използван за летателното обучение.
- г) Когато за потвърждаване на валидността на сертификата за инструктор се изисква оценка на компетентността, кандидат, който не премине успешно оценката преди датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за инструктор, не може да упражнява правата си до успешното завършване на оценката.

FCL.940 Срок на валидност на сертификата за инструктор

С изключение на MI и без да се засягат разпоредбите на FCL.900, буква б), точка 1, сертификатите за инструктори са валидни за срок от 3 години.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за полетен инструктор — FI**FCL.905.FI FI — Права и условия**

Правата на FI са да провежда летателно обучение за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на:

- а) PPL, SPL, BPL и LAPL за съответната категория ВС;
- б) квалификация за клас и тип за еднопилотни, едновигателни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики; разширения за клас и група балони и разширения за клас планери;
- в) квалификация за тип за еднопилотен или многопилотен дирижабъл;
- г) CPL за съответната категория ВС, при условие че FI има най-малко 500 часа полетно време като пилот на тази категория ВС, включително поне 200 часа летателно обучение;
- д) квалификация за нощни полети, при условие че FI:
- (1) е квалифициран да лети през нощта на съответната категория ВС;
 - (2) е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и) по-долу, способността да обучава през нощта; и
 - (3) отговаря на изискването за опит при нощни полети, посочено в FCL.060 буква б), точка 2.
- е) квалификация за теглене или фигурен пилотаж, при условие че притежава тези права и FI е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и) по-долу, способността да обучава за тази квалификация;

ж) IR за съответната категория BC, при условие че FI:

- (1) има най-малко 200 часа полетно време в съответствие с IFR, от които до 50 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;
- (2) е завършил като обучаем пилот курс на обучение за IRI и е преминал оценка на компетентността за сертификат за IRI; и
- (3) освен това:
 - i) за многодвигателни самолети — отговаря на условията за издаване на сертификат за CRI;
 - ii) за многодвигателни вертолети — отговаря на условията за издаване на сертификат за TRI.

з) квалификация за клас или тип еднопилотни, многодвигателни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че FI отговаря на:

- (1) в случая на самолети — предварителните условия за курса на обучение за CRI, установени в FCL.915.CRI, буква а), и изискванията, посочени в FCL.930.CRI и FCL.935;
- (2) в случая на вертолети — изискванията, установени в FCL.910.TRI, буква в), точка 1, и предварителните условия за курса на обучение за TRI(H), установени в FCL.915.TRI буква б), точка 2;

и) сертификат за FI, IRI, CRI, STI или MI, при условие че FI:

- (1) има най-малко:
 - i) в случая на FI(S) — поне 50 часа или 150 излитания летателно обучение на планери;
 - ii) в случая на FI(B) — най-малко 50 часа или 50 излитания летателно обучение на балони;
 - iii) във всички останали случаи — 500 часа летателно обучение на съответната категория BC;
- (2) е преминал оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 за съответната категория BC, за да демонстрира на проверяващ на полетен инструктор (FIE) способност да обучава за сертификат за FI;

й) MPL, при условие че FI:

- (1) за основната полетна фаза на обучението е изпълнил поне 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително поне 200 часа летателно обучение;
- (2) за основната фаза на обучението:
 - i) притежава IR за многодвигателен самолет и правото да обучава за IR; и
 - ii) има най-малко 1 500 часа полетно време при експлоатация в многочленен екипаж.
- (3) в случая на FI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в точка 2, подточка ii), може да бъде заменено със завършването на структуриран курс, състоящ се от:
 - i) квалификация за MCC;
 - ii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 3 на курс MPL;
 - iii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 4 на курс MPL;
 - iv) наблюдаване на 5 сесии на оператора за периодично обучение с имитация на реални рейсови полети;
 - v) съдържанието на курса по MCCI за инструктори.

В този случай FI провежда първите си 5 инструкторски сесии под наблюдението на TRI(A), MCCI(A) или SFI(A), квалифицирани за летателно обучение MPL.

FCL.910.FI FI — Ограничени права

- а) Правата на FI са ограничени до провеждането на летателно обучение под наблюдението на FI за същата категория ВС, определен от АТО за тази цел, в следните случаи:
- (1) за издаване на PPL, SPL, BPL и LAPL;
 - (2) във всички интегрирани курсове на ниво PPL, в случая на самолети и вертолети;
 - (3) за квалификация за клас и тип за еднопилотни едномоторни ВС, разширения за клас и група балони и разширения за клас планери;
 - (4) за квалификации за нощни полети, за теглене или за фигурен пилотаж.
- б) Докато провежда обучение под наблюдение в съответствие с буква а), FI няма право да разрешава на обучаемите пилоти да извършват първи самостоятелни полети и първи самостоятелни маршрутни полети.
- в) Ограниченията, посочени в букви а) и б), отпадат от сертификата за FI, когато FI е изпълнил поне:
- (1) за FI(A) — 100 часа летателно обучение на самолети или TMG и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;
 - (2) за FI(H) — 100 часа летателно обучение на вертолети и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни въздушни упражнения на обучаеми;
 - (3) за FI(As), FI(S) и FI(B) — 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за издаване на PPL(As), SPL или BPL за съответната категория ВС.

FCL.915.FI FI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FI трябва:

- а) в случая на FI(A) и FI(H):
- (1) да е преминал поне 10 часа обучение за полет по прибори на съответната категория ВС, от които не повече от 5 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FSTD;
 - (2) да има 20 часа маршрутни полети като командир на полет при условията на VFR, на съответната категория ВС; и
- б) допълнително за FI(A):
- (1) да притежава поне CPL(A); или
 - (2) да притежава поне PPL(A) и:
 - i) да отговаря на изискванията за теоретични познания за CPL, с изключение на FI(A), който провежда обучение само за LAPL(A); и
 - ii) да има най-малко 200 часа полетно време на самолети или TMG, от които 150 часа като командир на полет.
 - (3) да има най-малко 30 часа на едномоторни самолети с бутален двигател, от които поне 5 часа трябва да са изпълнени през последните 6 месеца, предхождащи предварителната летателна проверка, посочена в FCL.930.FI, буква а);
 - (4) да има VFR маршрутен полет като командир на полет, включително полет с дължина най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който да има кацания до пълно спиране на ВС на две различни летища;
- в) допълнително за FI(H) да има 250 часа общо полетно време като пилот на вертолети, от които:
- (1) най-малко 100 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне CPL(H); или
 - (2) най-малко 200 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне PPL(H) и отговаря на изискванията за теоретични познания за CPL;

- г) за FI(As), да има 500 часа полетно време като командир на полет на дирижабли, от които 400 часа трябва да са като командир на полет, притежаващ CPL(As);
- д) за FI(S), да има 100 часа полетно време и 200 излитания като командир на полет на планери. Освен това, ако кандидатът иска да провежда летателно обучение на TMG, той трябва да има 30 часа полетно време като командир на полет на TMG и допълнителна оценка на компетентността на TMG в съответствие с FCL.935 с FI, квалифициран съгласно FCL.905.FI, буква и);
- е) за FI (B), да има 75 часа полетно време на балони като командир на полет, от които поне 15 часа трябва да са на класа балон, на който ще се провежда летателното обучение.

FCL.930.FI FI — Курс на обучение

- а) Кандидатите за сертификат за FI в рамките на 6-те месеца, предхождащи началото на курса, трябва да са минали специална предварителна летателна проверка с FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и), чиято цел е да се оцени способността им да преминат курса. Тази предварителна летателна проверка се основава на проверката на професионалната подготовка за квалификации за клас и тип, както е посочено в допълнение 9 към настоящата част.
- б) Курсът на обучение за FI трябва да включва:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) и) в случая на FI (A), (H) и (As), най-малко 100 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки за напредъка;
ii) в случая на FI(B) или FI(S), най-малко 30 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки за напредъка;
 - (3) и) в случая на FI (A) и (H), най-малко 30 часа летателно обучение, от които 25 часа трябва да са с инструктор, от които 5 часа могат да бъдат проведени на FFS, FNPT I или II, или FTD 2/3;
ii) в случая на FI(As), най-малко 20 часа летателно обучение, от които 15 часа трябва да са с инструктор;
iii) в случая на FI(S), най-малко 6 часа или 20 излитания летателно обучение;
iv) в случая на FI(S), които провеждат обучение на TMG, най-малко 6 часа летателно обучение с инструктор на TMG;
v) в случая на FI(B), най-малко 3 часа, включително 3 излитания летателно обучение.

Когато кандидатстват за сертификат за FI за друга категория BC, на пилотите, които притежават или са притежавали:

- (1) FI(A), (H) или (As) се признават 55 часа за покриване на изискването, посочено в буква б), точка 2, подточка и), или 18 часа за покриване на изискванията, посочени в буква б), точка 2, подточка ii);

FCL.940.FI FI — Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) За потвърждаване на валидността на сертификат за FI притежателят трябва да изпълни 2 от следните 3 изисквания:
- (1) да извърши:
- i) в случая на FI(A) и (H) — най-малко 50 часа летателно обучение на съответната категория BC по време на срока на валидност на сертификата като FI, TRI, CRI, IRI, MI или проверяващ. Когато трябва да се потвърди валидността на правата за обучение за IR, 10 от тези часове трябва да са летателно обучение за IR и трябва да бъдат извършени през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI;
 - ii) в случая на FI(As) — най-малко 20 часа летателно обучение на дирижабли като FI, IRI или проверяващ по време на срока на валидност на сертификата. Когато трябва да се потвърди валидността на правата за обучение за IR, 10 от тези часове трябва да са летателно обучение за IR и трябва да бъдат извършени през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI;

- iii) в случая на FI(S) — най-малко 30 часа или 60 излитания летателно обучение на планери, мотопланери или TMG като FI или проверяващ по време на срока на валидност на сертификата;
 - iv) в случая на FI(B) — най-малко 6 часа летателно обучение на балони като FI или проверяващ по време на срока на валидност на сертификата.
- (2) да присъства на опреснителен семинар за инструктори по време на срока на валидност на сертификата за FI;
- (3) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 в рамките на дванадесетте месеца преди датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI.
- б) За най-малко всяко второ последващо потвърждаване на валидността в случая на FI(A) или FI(H) или всяко трето потвърждаване на валидността в случая на FI(As), (S) и (B) притежателят трябва да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.
- в) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за FI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да присъства на опреснителен семинар за инструктор;
 - (2) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за инструктор за квалификация за тип — TRI

FCL.905.TRI TRI — Права и условия

Правата на TRI са да обучава за:

- а) потвърждаване на валидността и подновяване на IR, при условие че TRI притежава валидна IR;
 - б) издаване на сертификат за TRI или SFI, при условие че притежателят има 3 години опит като TRI; и
 - в) в случая на TRI за еднопилотни самолети:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за еднопилотна експлоатация.
- Правата на TRI(SPA) могат да бъдат разширени за летателно обучение за квалификации за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики за многопилотна експлоатация, при условие че TRI:
- i) притежава сертификат за MCCI; или
 - ii) притежава или е притежавал сертификат за TRI за многопилотни самолети.
- (2) курса за MPL за основната фаза, при условие че правата му са разширени за многопилотна експлоатация и притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A).
- г) в случая на TRI за многопилотни самолети:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:
 - i) многопилотни самолети;
 - ii) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за многопилотна експлоатация.
 - (2) обучение по MCC;
 - (3) курса за MPL за основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежават или са притежавали сертификат за FI(A) или IRI(A);

д) в случая на TRI за вертолети:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за вертолети;
- (2) обучение по MCC, при условие че притежава квалификация за тип многопилотни вертолети;
- (3) разширяване на правата на IR(H) еднодвигателни вертолети за IR(H) многодвигателни вертолети;

е) в случая на TRI за ВС, задвижвани от силова установка:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип ВС, задвижвани от силова установка;
- (2) обучение по MCC.

FCL.910.TRI TRI — Ограничени права

а) Общи положения. Ако обучението за TRI се провежда само на FFS, правата на TRI са ограничени до обучение на FFS.

В този случай TRI може да провежда полети в рейсови условия под наблюдение, при условие че курсът за TRI включва допълнително обучение за тази цел.

б) TRI за самолети и за ВС, задвижвани от силова установка — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI са ограничени до типа самолет или ВС, задвижвано от силова установка, на който са проведени обучението и оценката на компетентността. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:

- (1) през последните 12 месеца преди кандидатстването е изпълнил най-малко 15 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип ВС, от които 7 могат да бъдат изпълнени на FFS;
- (2) е завършил техническата подготовка и летателното обучение на съответния курс за TRI;
- (3) е преминал съответните раздели на оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с Подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.

в) TRI за вертолети — TRI(H).

(1) Правата на TRI(H) са ограничени до типа вертолет, на който е проведена проверката на уменията за издаване на сертификат за TRI. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:

- i) е завършил съответната техническа част за тип от курса за TRI на приложимия тип вертолет или FSTD, представящ този тип;
- ii) е провел най-малко 2 часа летателно обучение на приложимия тип под наблюдението на подходящо квалифициран TRI(H); и
- iii) е преминал съответните раздели на оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с Подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.

(2) Преди разширяването на правата на TRI(H) от еднопилотни на многопилотни на същия тип вертолети, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.

г) Независимо от разпоредбите на горните параграфи, притежателите на сертификат за TRI, които са придобили квалификация за тип съгласно FCL.725, буква д), имат право техните права на TRI да бъдат разширени за този нов тип ВС.

FCL.915.TRI TRI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за TRI трябва:

а) да притежава CPL, MPL или ATPL свидетелство за летателна правоспособност на съответната категория ВС;

б) за сертификат TRI(MPA):

- (1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети; и
- (2) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип самолет, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип;

в) за сертификат TRI(SPA):

- (1) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет на съответния тип самолет, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип; и
- (2) i) да има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително 30 часа като командир на полет на съответния тип самолет; или
ii) да притежава или да е притежавал сертификат за FI за многодвигателни самолети с права за IR(A);

г) за TRI(H):

- (1) за сертификат за TRI(H) за еднопилотни едновдигателни вертолети — да има 250 часа като пилот на вертолети;
- (2) за сертификат за TRI(H) за еднопилотни многодвигателни вертолети — да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети;
- (3) за сертификат за TRI(H) за многопилотни вертолети — да има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, в т. ч.:
 - i) 350 часа като пилот на многопилотни вертолети; или
 - ii) за кандидати, които вече притежават сертификат за TRI(H) за еднопилотни многодвигателни вертолети — 100 часа като пилот на този тип при многопилотна експлоатация.
- (4) На притежателите на сертификат за FI(H) се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в точки 1 и 2, за съответния еднопилотен вертолет;

д) за TRI(PL):

- (1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети, ВС, задвижвани от силова установка, или многопилотни вертолети; и
- (2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип.

FCL.930.TRI TRI — Курс на обучение

а) Курсът за TRI включва най-малко:

- (1) 25 часа преподаване и обучение;
- (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;
- (3) 5 часа летателно обучение на съответното ВС или симулатор, представящ това ВС, за еднопилотни ВС и 10 часа за многопилотни ВС или симулатор, представящ това ВС.

б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

в) На кандидат за сертификат за TRI, който притежава сертификат за SFI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на настоящия параграф за издаване на сертификат за TRI, ограничен до летателно обучение на симулатори.

FCL.935.TRI TRI — Оценка на компетентността

Ако оценката на компетентността за TRI се провежда на FFS, сертификатът за TRI е ограничен до летателно обучение на FFS.

Ограничението отпада, когато TRI премине на ВС оценката на компетентността.

FCL.940.TRI TRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

а) *Потвърждаване на валидността.*

(1) Самолети. За потвърждаване на валидността на сертификат за TRI(A) кандидатът трябва да е изпълнил 1 от следните 3 изисквания през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата:

- i) да е провел една от следните части от пълен курс за обучение за квалификация за тип: сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа или 1 въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум 2 излитания и кацания;
- ii) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО;
- iii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.

(2) Вертолети и ВС, задвижвани от силова установка. За потвърждаване на валидността на сертификат за TRI (H) или TRI(PL) кандидатът трябва да е изпълнил 2 от следните 3 изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за TRI:

- i) да има 50 часа летателно обучение на всеки един от типове ВС, за които притежава права на инструктор, или на FSTD, представящ тези типове, от които поне 15 часа трябва да са през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за TRI.

В случая на TRI(PL) тези часове летателно обучение трябва да са изпълнени като TRI или проверяващ за квалификация за тип (TRE), или SFI или проверяващ на полетен симулатор (SFE). В случая на TRI(H) полетното време като FI, инструктор за полети по прибори (IRI), инструктор за обучение в симулатор (STI) или като какъвто и да е проверяващ също се признава за тази цел;

- ii) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО;
- iii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.

(3) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за TRI притежателят трябва да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.

(4) Ако кандидат притежава сертификат за TRI за повече от един тип ВС в рамките на същата категория, оценката на компетентността, преминава на един от тези типове, потвърждава валидността на сертификата за TRI за останалите типове, притежавани в рамките на същата категория ВС.

(5) Специални изисквания за потвърждаване на валидността на TRI(H). На TRI(H), който притежава сертификат за FI(H) за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а) по-горе. В този случай сертификатът за TRI(H) е валиден до датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI(H).

б) *Подновяване.*

(1) Самолети. Ако срокът на валидност на сертификата за TRI (A) е изтекъл, кандидатът трябва:

- i) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил най-малко 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип ВС, от които не повече от 15 сектора могат да бъдат изпълнени на полетен симулатор;
- ii) да е преминал съответните части от курса за TRI в одобрена АТО;
- iii) да е провел като част от пълен курс за квалификация за тип най-малко 3 часа летателно обучение на съответния тип самолет под наблюдението на TRI(A).

(2) Вертолети и ВС, задвижвани от силова установка. Ако срокът на валидност на сертификата за TRI (H) или TRI(PL) е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:

- i) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО, който покрива съответните дисциплини от курса за TRI; и
- ii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 за всеки от типове ВС, за които иска подновяване на правата на инструктор.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за инструктор за квалификация за клас — CRI**FCL.905.CRI CRI — Права и условия**

- а) Правата на CRI са да обучава за:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за клас или тип за еднопилотни несложни самолети с ниски летателни характеристики, когато кандидатът иска права за еднопилотна експлоатация;
 - (2) квалификация за теглене или фигурен пилотаж за категория самолети, при условие че CRI притежава съответната квалификация и е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и), способността да обучава за тази квалификация.
- б) Правата на CRI са ограничени до класа или типа самолет, на който е проведена оценката на компетентността на инструктора. Правата на CRI се разширяват за други класове или типове, когато през последните 12 месеца CRI е изпълнил:
- (1) 15 часа полетно време като командир на полет на самолети от съответния клас или тип;
 - (2) един тренировъчен полет от дясната седалка под наблюдението на друг CRI или FI, квалифициран за този клас или тип, който заема другата пилотска седалка.

FCL.915.CRI CRI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за CRI трябва да има най-малко:

- а) за многодвигателни самолети:
- (1) 500 часа полетно време като пилот на самолети;
 - (2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет;
- б) за едновдигателни самолети:
- (1) 300 часа полетно време като пилот на самолети;
 - (2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет.

FCL.930.CRI CRI — Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за CRI включва поне:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;
 - (3) 5 часа летателно обучение на многодвигателни самолети или 3 часа летателно обучение на едновдигателни самолети, проведено от FI(A), квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и).
- б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

FCL.940.CRI CRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) За потвърждаване на валидността на сертификат за CRI през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на сертификата за CRI, кандидатът трябва:
- (1) да проведе най-малко 10 часа летателно обучение като CRI. Ако кандидатът има права за CRI на едновдигателни и многодвигателни самолети, 10-те часа летателно обучение се разделят поравно между едновдигателни и многодвигателни самолети; или
 - (2) да премине опреснително обучение като CRI в АТО; или
 - (3) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 за многодвигателни или едновдигателни самолети, според случая.

- б) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за CRI притежателят трябва да отговаря на изискването, посочено в буква а), точка 3.
- в) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за CRI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да премине опреснително обучение като CRI в АТО;
 - (2) да премине оценката на компетентността, предвидена в FCL.935.

РАЗДЕЛ 6

Специални изисквания за инструктор за полети по прибори — IRI**FCL.905.IRI IRI — Права и условия**

- а) Правата на IRI са да обучава за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR на съответната категория ВС.
- б) Специални изисквания за курса за MPL. За да обучава за основната фаза на обучението на курс за MPL, IRI(A) трябва:
- (1) да притежава IR за многодвигателни самолети; и
 - (2) да има най-малко 1 500 часа полетно време при експлоатация в многочленен екипаж.
 - (3) В случая на IRI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в буква б), точка 2, може да бъде заменено със завършването на курса, предвиден в FCL.905.FI, буква й), точка 3.

FCL.915.IRI IRI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за IRI трябва:

- а) за IRI(A):
- (1) да има най-малко 800 часа полетно време при условията на IFR, от които поне 400 часа на самолети; и
 - (2) в случая на кандидат за IRI(A) за многодвигателни самолети — да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.915.CRI, буква а);
- б) за IRI(H):
- (1) да има най-малко 500 часа полетно време при условията на IFR, от които поне 250 часа полети по прибори на вертолети; и
 - (2) в случая на кандидат за IRI(H) за многопилотни вертолети — да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.905.FI, буква ж), точка 3, подточка ii);
- в) за IRI(As) — да има най-малко 300 часа полетно време при условията на IFR, от които поне 100 часа полети по прибори на дирижабли.

FCL.930.IRI IRI — Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за IRI включва поне:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на теоретичните познания за полети по прибори, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая;
 - (3) i) за IRI(A) — най-малко 10 часа летателно обучение на самолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II. В случая на кандидати, които притежават сертификат за FI(A), тези часове са намалени на 5;
 - ii) за IRI(H) — най-малко 10 часа летателно обучение на вертолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III;
 - iii) за IRI(As) — най-малко 10 часа летателно обучение на дирижабъл, FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

- б) Летателното обучение се провежда от FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и).
- в) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

FCL.940.IRI IRI — Потвърждаване на валидността и подновяване

За потвърждаване на валидността и подновяване на сертификат за IRI притежателят трябва да отговаря на изискванията за потвърждаване на валидността и подновяване на сертификат за FI в съответствие с FCL.940.FI.

РАЗДЕЛ 7

Специални изисквания за инструктор за летателно обучение в симулатор — SFI**FCL.905.SFI SFI — Права и условия**

Правата на SFI са да провежда летателно обучение на симулатор в рамките на съответната категория ВС за:

- а) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR, при условие че притежава или е притежавал IR за съответната категория ВС и е завършил курс на обучение за IRI; и

- б) в случая на SFI за еднопилотни самолети:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за еднопилотна експлоатация.

Правата на SFI (SPA) могат да бъдат разширени за летателно обучение за квалификации за тип еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики за многопилотна експлоатация, при условие че:

- i) притежава сертификат за MCCI; или
- ii) притежава или е притежавал сертификат за TRI за многопилотни самолети; и

- (2) при условие че правата на SFI(SPA) са разширени за многопилотна експлоатация в съответствие с точка 1:

- i) MCC;
- ii) курса за MPL за основната фаза.

- в) в случая на SFI за многопилотни самолети:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:

- i) многопилотни самолети;
- ii) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за многопилотна експлоатация;

- (2) MCC;

- (3) курса за MPL за основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A).

- г) в случая на SFI за вертолети:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип вертолети;
- (2) обучение по MCC, когато TRI има права да обучава за многопилотни вертолети.

FCL.910.SFI SFI — Ограничени права

Правата на SFI са ограничени за FTD 2/3 или FFS на типа ВС, на който е проведен курсът на обучение за SFI.

Правата могат да бъдат разширени за други FSTD, представящи допълнителни типове от същата категория ВС, когато притежателят:

- а) е завършил успешно частта за симулатор от съответния курс за квалификация за тип; и

- б) е провел като част от пълен курс за квалификация за тип най-малко 3 часа летателно обучение за функциите на SFI на съответния тип ВС под наблюдението и одобрението на TRE, квалифициран за тази цел.

FCL.915.SFI SFI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за SFI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;
- б) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е преминал проверка на професионалната подготовка за придобиване на квалификация за конкретния тип ВС на FFS, представящ съответния тип; и
- в) допълнително за SFI(A) за многопилотни самолети или SFI(PL):
- (1) да има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или ВС, задвижвани от силова установка, според случая;
 - (2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател (observer) най-малко:
 - i) 3 маршрутни сектора в пилотската кабина на съответния тип ВС; или
 - ii) 2 сесии обучение на симулатор за изпълнение на полети, симулиращи рейсови условия, проведени от квалифициран летателен екипаж в пилотската кабина на съответния тип ВС. Тези сесии на симулатор трябва да включват 2 полета от поне 2 часа всеки между 2 различни летища и свързаните с тях предполетно планиране и разбор на полета.
- г) допълнително за SFI(A) за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики:
- (1) да има най-малко 500 часа полетно време като командир на полет на еднопилотни самолети;
 - (2) да притежава или да е притежавал квалификация IR(A) за многодвигателни самолети; и
 - (3) да отговаря на изискванията, предвидени в буква в), точка 2.
- д) допълнително за SFI(H):
- (1) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател (observer) най-малко 1 час полетно време в пилотската кабина на съответния тип; и
 - (2) в случая на многопилотни вертолети, най-малко 1 000 часа летателен опит като пилот на вертолети, включително поне 350 часа като пилот на многопилотни вертолети;
 - (3) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолети да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети;
 - (4) в случая на еднопилотни едновдигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети.

FCL.930.SFI SFI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение за SFI включва:

- (1) частта за FSTD от приложимия курс за квалификация за тип;
- (2) съдържанието на курса за TRI.

- б) На кандидат за сертификат за SFI, който притежава сертификат за TRI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на настоящия параграф.

FCL.940.SFI SFI — Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на сертификат за SFI кандидатът трябва да е изпълнил 2 от следните 3 изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за SFI:
- (1) да има 50 часа като инструктор или проверяващ на FSTD, от които поне 15 часа трябва да са през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на сертификата за SFI;
 - (2) да премине опреснително обучение като SFI в АТО;
 - (3) да премине съответните раздели от оценката на компетентността в съответствие с FCL.935.
- б) Освен това, кандидатът трябва да е преминал проверките на професионалната подготовка за придобиване на квалификация за конкретните типове ВС на FFS, представящ типове, за които се притежават правата.
- в) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификат за SFI притежателят трябва да отговаря на изискването, посочено в буква а), точка 3.
- г) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за SFI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди кандидатстването кандидатът трябва:
- (1) да завърши частта за симулатор от курса на обучение за SFI;
 - (2) да изпълни изискванията, предвидени в буква а), точки 2 и 3.

РАЗДЕЛ 8

Специални изисквания за инструктор за обучение по взаимодействие в многочленен екипаж — МССИ

FCL.905.MCCI MCCI — Права и условия

- а) Правата на МССИ са да провежда летателно обучение по време на:
- (1) практическата част от курсове по МСС, когато не са съчетани с обучение за придобиване на квалификация за тип; и
 - (2) в случая на МССИ(А) — основната фаза на интегрирания курс за обучение за MPL, при условие че притежава или е притежавал сертификат за FI(A) или IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI — Ограничени права

Правата на притежател на сертификат за МССИ са ограничени за FNPT II/III МСС, FTD 2/3 или FFS, на които е проведен курсът на обучение по МССИ.

Правата могат да бъдат разширени за други FSTD, представящи допълнителни типове ВС, когато притежателят е завършил практическото обучение от курса по МССИ на този тип FNPT II/III МСС, FTD 2/3 или FFS.

FCL.915.MCCI MCCI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за МССИ трябва:

- а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;
- б) да има най-малко:
 - (1) в случая на самолети, дирижабли и ВС, задвижвани от силова установка — 1 500 часа летателен опит като пилот при многопилотна експлоатация;
 - (2) в случая на вертолети — 1 000 часа летателен опит като пилот при експлоатация в многочленен екипаж, от които поне 350 часа на многопилотни вертолети.

FCL.930.MCCI MCCI — Курс на обучение

а) Курсът на обучение по МССІ включва поне:

- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) техническа подготовка, свързана с типа FSTD, на който кандидатът иска да обучава;
 - (3) 3 часа практическо обучение, което може да е летателно обучение или обучение по МСС на съответния FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS под наблюдението на TRI, SFI или МССІ, определен за тази цел от АТО. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.
- б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за FI, TRI, CRI, IRI или SFI, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

FCL.940.MCCI MCCI — Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) За потвърждаване на валидността на сертификата за МССІ кандидатът трябва да е изпълнил изискванията, посочени в FCL.930.MCCI, буква а), точка 3, на съответния тип FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS през последните 12 месеца от срока на валидност на сертификата за МССІ.
- б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за МССІ е изтекъл, кандидатът трябва да изпълни изискванията, посочени в FCL.930.MCCI, буква а), точки 2 и 3, на съответния тип FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS.

РАЗДЕЛ 9**Специални изисквания за инструктор за обучение в симулатор — STI****FCL.905.STI STI — Права и условия**

а) Правата на STI са да провежда летателно обучение на симулатор на съответната категория ВС за:

- (1) издаване на свидетелство за правоспособност;
- (2) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR и квалификация за клас или тип за едномоторни ВС, с изключение на едномоторни сложни самолети с високи летателни характеристики.

б) Допълнителни права за STI(A). Правата на STI(A) включват летателно обучение на симулатор по време на обучението по основни летателни умения от интегрирания курс за MPL.

FCL.910.STI STI — Ограничени права

Правата на STI са ограничени за FNPT II/III, FTD 2/3 или FFS, на които е проведен курсът на обучение за STI.

Правата могат да бъдат разширени за други FSTD, представящи допълнителни типове ВС, когато притежателят:

- а) е завършил частта за FFS от курса за TRI на съответния тип;
- б) през последните 12 месеца преди кандидатстването е преминал проверка на професионалната подготовка за квалификация за конкретния тип ВС на FFS, представящ съответния тип;
- в) по време на курс за квалификация за тип е преминал поне една сесия на FSTD, свързана със задълженията на STI, с минимална продължителност от 3 часа на съответния тип ВС, под наблюдението на проверяващ на полетен инструктор (FIE).

FCL.915.STI STI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за STI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал през последните 3 години преди кандидатстването свидетелство за летателна правоспособност и права за инструктор, подходящи за курса, в който ще се провежда обучението;

- б) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е преминал успешно на FNPT съответната проверка на професионалната подготовка за квалификацията за клас или тип.

Кандидат за STI(A), който иска да обучава само на BITD, трябва да премине само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A);

- в) освен това, за STI(H) — през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като наблюдател (observer) най-малко 1 час полетно време в пилотската кабина на съответния тип вертолет.

FCL.930.STI STI — Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за STI се състои от най-малко 3 часа летателно обучение за функциите на STI на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III под наблюдението на FIE. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентност на кандидата, описана в FCL.920.

Кандидатите за STI(A), които искат да обучават само на BITD, трябва да преминат летателното обучение на BITD.

- б) За кандидатите за STI(H) курсът трябва да включва и частта за FFS от съответния курс за TRI.

FCL.940.STI Потвърждаване на валидността и подновяване на сертификата за STI

- а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на сертификата за STI през последните 12 месеца от срока на валидност на сертификата за STI кандидатът трябва:

- (1) да е провел най-малко 3 часа летателно обучение на FFS или FNPT II/III, или BITD като част от пълен курс за CPL, IR, PPL или квалификация за клас или тип; и
- (2) да е преминал на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, на който обичайно се провежда летателното обучение, съответните раздели на проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответния клас или тип ВС.

За STI(A), който провежда обучение само на BITD, проверката на професионалната подготовка трябва да включва само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A).

- б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за STI е изтекъл, кандидатът трябва:

- (1) да премине опреснително обучение като STI в АТО;
- (2) да премине на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III, на който обичайно се провежда летателното обучение, съответните раздели на проверката на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответния клас или тип ВС.

За STI(A), който провежда обучение само на BITD, проверката на професионалната подготовка трябва да включва само упражненията, подходящи за проверка на уменията за придобиване на PPL(A).

- (3) да проведе по време на пълен курс за CPL, IR, PPL или квалификация за клас или тип най-малко 3 часа летателно обучение под наблюдение на FI, CRI(A), IRI или TRI(H), определен от АТО за тази цел. Поне 1 час летателно обучение трябва да бъде под наблюдение на FIE(A).

РАЗДЕЛ 10

Инструктор за квалификация за планински терени — MI

FCL.905.MI MI — Права и условия

Правата на MI са да провежда летателно обучение за придобиване на квалификация за планински терени.

FCL.915.MI MI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за MI трябва:

- а) да притежава сертификат за FI, CRI или TRI с права за еднопилотни самолети;
- б) да притежава квалификация за планински терени.

FCL.930.MI MI — Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за MI трябва да включва оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.
- б) Преди курса кандидатите трябва са минали предварителна летателна проверка с MI, който притежава сертификат за FI, за да се оцени опитът и способността им да преминат курса на обучение.

FCL.940.MI Валидност на сертификата за MI

Сертификатът за MI е валиден, докато е валиден сертификатът за FI, TRI или CRI.

РАЗДЕЛ 11

Специални изисквания за инструктор за летателни изпитания — FTI**FCL.905.FTI FTI — Права и условия**

- а) Правата на инструктор за летателни изпитания (FTI) са да обучава, в рамките на съответната категория ВС, за:
- (1) придобиване на квалификации за летателни изпитания от категория 1 или 2, при условие че притежава съответната категория квалификация за летателни изпитания;
 - (2) издаване на сертификат за FTI в рамките на съответната категория квалификация за летателни изпитания, при условие че инструкторът има най-малко 2 години опит като обучаващ за придобиване на квалификации за летателни изпитания.
- б) Правата на FTI, който притежава квалификация за летателни изпитания от категория 1, включват предоставяне на летателно обучение и във връзка с квалификации за летателни изпитания от категория 2.

FCL.915.FTI FTI — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FTI трябва:

- а) да притежава квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820;
- б) да има най-малко 200 часа летателни изпитания от категория 1 или 2.

FCL.930.FTI FTI — Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за FTI включва поне:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите познания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;
 - (3) 5 часа практическо летателно обучение под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI, буква б). Тези часове летателно обучение трябва да включват оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.
- б) Признание:
- (1) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.
 - (2) Освен това на кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за FI или TRI за съответната категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 2.

FCL.940.FTI FTI — Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на сертификата за FTI кандидатът трябва да е изпълнил 1 от следните изисквания в рамките на срока на валидност на сертификата за FTI:
- (1) да извърши най-малко:
 - i) 50 часа летателни изпитания, от които поне 15 часа през последните 12 месеца преди изтичане на срока на валидност на сертификата за FTI; и
 - ii) 5 часа летателно обучение за летателни изпитания през последните 12 месеца преди изтичане на срока на валидност на сертификата за FTI; или

- (2) да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да се основава на частта практическо летателно обучение от курса за FTI съгласно FCL.930.FTI, буква а), точка 3 и да включва поне 1 полет под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI, буква б).
- б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за FTI е изтекъл, кандидатът трябва да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да отговаря поне на изискванията, посочени в FCL.930.FTI, буква а), точка 3.

ПОДЧАСТ К

ПРОВЕРЯВАЩИ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.1000 Сертификати за проверяващи

- а) Общи положения. Притежателите на сертификат за проверяващ трябва:
- (1) да притежават свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат равностойни на тези, за които са упълномощени да провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, и правото да обучават за същите;
 - (2) да са квалифицирани да действат като командир на полет на ВС по време на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, когато се провеждат на ВС.
- б) Специални условия:
- (1) В случай на въвеждане на ново ВС в държавите-членки или в авиопарка на даден оператор, когато не е възможно да се спазят изискванията, установени в настоящата подчаст, компетентният орган може да издаде специален сертификат, даващ права за провеждане на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка. Този сертификат трябва да е ограничен до проверките на уменията и проверките на професионалната подготовка, необходими за въвеждането на новия тип ВС, и неговата валидност във всички случаи не може да е повече от 1 година.
 - (2) Притежателите на сертификата, издаден в съответствие с буква б), точка 1, които искат да кандидатстват за сертификат за проверяващ, трябва да отговарят на предварителните условия и изискванията за потвърждаване на валидността за тази категория проверяващ.
- в) Изпити извън територията на държавите-членки:
- (1) Независимо от разпоредбите на буква а), в случай на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка, провеждани в АТО, която се намира извън територията на държавите-членки, компетентният орган на държавата-членка може да издаде сертификат за проверяващ на кандидат, който притежава свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 на ИКАО, при условие че кандидатът:
 - i) притежава свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат поне равностойни на тези, за които има право да провежда проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, и във всички случаи поне CPL;
 - ii) отговаря на изискванията за издаване на съответния сертификат за проверяващ, установени в настоящата подчаст; и
 - iii) демонстрира пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъде в състояние да упражнява правата на проверяващ съгласно настоящата част.
 - (2) Посоченият в параграф 1 сертификат е ограничен до провеждане на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка:
 - i) извън територията на държавите-членки; и
 - ii) за пилоти, които владеят достатъчно добре езика, на който се провежда проверката.

FCL.1005 Ограничаване на правата в случай на установени интереси

Проверяващите не може да провеждат:

- а) проверки на уменията или оценки на компетентността за издаване на свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат на кандидати,
- (1) на които са предоставили летателно обучение за свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията или оценката на компетентността; или

(2) ако те са отговаряли за препоръката за проверката на уменията съгласно FCL.030, буква б);

- б) проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, ако считат, че е засегната тяхната обективност.

FCL.1010 Предварителни условия за проверяващи

Кандидатите за сертификат за проверяващ трябва да демонстрират:

- а) съответните знания, обучение и подходящ опит, свързани с правата на проверяващ;
- б) че през последните 3 години не са им налагани санкции, включително временно прекратяване, ограничения или отнемане на някои от техните свидетелства за правоспособност, квалификации или сертификати, издадени в съответствие с настоящата част, за неспазване на Основния регламент и правилата за неговото прилагане.

FCL.1015 Стандарти за проверяващи

- а) Кандидатите за сертификат за проверяващ преминават стандартизационен курс, организиран от компетентния орган или от АТО и одобрен от компетентния орган.
- б) Стандартизационният курс се състои от теоретична и практическа подготовка и включва най-малко:
- (1) провеждането на 2 проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността за свидетелствата за правоспособност, квалификациите или сертификатите, за които кандидатът иска да получи права да провежда проверки и оценки;
 - (2) обучение относно приложимите изисквания, предвидени в настоящата част, и приложимите изисквания за летателна експлоатация, провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и тяхното документиране и докладване;
 - (3) инструкции относно националните административни процедури, изискванията за защита на личните данни, отговорностите им, застрахователни събития и такси.
- в) Притежателите на сертификат за проверяващ не провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия, освен ако:
- (1) са информирали компетентния орган на кандидата за намерението си да проведат проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността и за обхвата на своите права като проверяващи;
 - (2) са получили инструкции от компетентния орган на кандидата относно елементите, посочени в буква б), точка 3.

FCL.1020 Оценка на компетентността на проверяващите

Кандидатите за сертификат за проверяващ трябва да демонстрират своята компетентност на инспектор от компетентния орган или старши проверяващ, специално упълномощен за това от компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия, чрез провеждане в ролята на проверяващ на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, за които се искат права, включително инструкции, провеждане на проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, и оценка на лицето, което се проверява или оценява, разбор и документиране.

FCL.1025 Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване на сертификати за проверяващи

- а) Валидност. Сертификатът за проверяващ е с валидност 3 години.
- б) Потвърждаване на валидността. Валидността на сертификата за проверяващ се потвърждава, когато по време на валидността на сертификата притежателят:
- (1) е провел всяка година най-малко 2 проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността;
 - (2) през последната година от срока на валидност е преминал опреснителен семинар за проверяващи, организиран от компетентния орган или от АТО и одобрен от компетентния орган;

- (3) една от проверките на уменията или проверките на професионалната подготовка, проведени през последната година от срока на валидност съгласно точка 1, е оценена от инспектор от компетентния орган или от старши проверяващ, специално упълномощен за това от компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия;
- (4) когато кандидатът за потвърждаване на валидността притежава права за повече от една категория проверяващ, съчетано потвърждаване на валидността на всички права на проверяващ може да бъде постигнато, ако кандидатът отговаря на изискванията, посочени в буква б), точки 1 и 2 и FCL.1020, за една от категориите на притежавания сертификат за проверяващ, след съгласието на компетентния орган.
- в) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата е изтекъл, кандидатите трябва да отговорят на изискванията, посочени в буква б), точка 2 и FCL.1020, преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от сертификата.
- г) Валидността на сертификата за проверяващ се потвърждава или подновява, само ако кандидатът демонстрира продължаващо съответствие с изискванията, посочени в FCL.1010 и FCL.1030.

FCL.1030 Провеждане на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността

- а) Когато провежда проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността, проверяващият трябва:
 - (1) да осигури комуникацията с кандидата да може да бъде установена без езикови бариери;
 - (2) да провери дали кандидатът отговаря на всички изисквания за квалификация, обучение и опит, посочени в настоящата част, за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията, проверката на професионалната подготовка или оценката на компетентността;
 - (3) да уведоми кандидата за последствията от предоставянето на непълна, неточна или невярна информация, свързана с неговото обучение и летателен опит.
- б) След завършване на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва:
 - (1) да информира кандидата за резултатите от проверката. В случай на частично преминаване или неуспешен резултат проверяващият информира кандидата, че не може да упражнява правата по квалификацията до цялостното успешно преминаване на проверката. Проверяващият определя изискванията за допълнително обучение и обяснява правото на кандидата да обжалва;
 - (2) в случай на успешно преминаване на проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността за потвърждаване на валидността или подновяване, да впише в свидетелството за правоспособност или сертификата на кандидата новата дата на изтичане на валидността на квалификацията или сертификата, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата;
 - (3) да предостави на кандидата подписан доклад за проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка и незабавно да представи копия от доклада на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, и на компетентния орган, който е издал сертификата на проверяващия. Този доклад трябва да включва:
 - i) декларация, че проверяващият е получил информация от кандидата относно неговия опит и обучение и е констатирал, че опитът и обучението отговарят на приложимите изисквания, посочени в настоящата част;
 - ii) потвърждение, че са извършени всички необходими маневри и упражнения, както и информацията относно устния теоретичен изпит, когато е приложимо. Ако кандидатът не е преминал успешно някой елемент, проверяващият записва причините за тази оценка;
 - iii) резултатите от проверките или оценката на компетентността.
- в) Проверяващите съхраняват 5 години документите с подробна информация за всички извършени проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и резултатите от тях.
- г) При поискване от страна на компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия, или на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, проверяващите представят всички документи и доклади и всяка друга информация, необходима за осъществяване на надзорни дейности.

РАЗДЕЛ 2

Специални изисквания за полетни проверяващи — FE

FCL.1005.FE FE — Права и условия

а) FE(A). Правата на FE за самолети са да провежда:

- (1) проверки на уменията за издаване на PPL(A), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с него квалификации за клас и тип едномоторни самолети, с изключение на едномоторни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че проверяващият има най-малко 1 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (2) проверки на уменията за издаване на CPL(A), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с него квалификации за клас и тип едномоторни самолети, с изключение на едномоторни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че проверяващият има най-малко 2 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (3) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за LAPL(A), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 100 часа летателно обучение;
- (4) проверки на уменията за придобиване на квалификация за планински терени, при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, включително поне 500 излитания и кацания летателно обучение за квалификация за планински терени.

б) FE(H). Правата на FE за вертолети са да провежда:

- (1) проверки на уменията за издаване на PPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в PPL(H), при условие че проверяващият има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (2) проверки на уменията за издаване на CPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в CPL(H), при условие че проверяващият има 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (3) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, много-двигателни вертолети, вписани в PPL(H) или CPL(H), при условие че проверяващият отговаря на изискванията, посочени в точки 1 или 2, според случая, и притежава CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, IR(H);
- (4) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за LAPL(H), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 150 часа летателно обучение.

в) FE(As). Правата на FE за дирижабли са да провежда проверки на уменията за издаване на PPL(As) и CPL(As), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с тях квалификации за тип дирижабъл, при условие че проверяващият има 500 часа полетно време като пилот на дирижабли, включително 100 часа летателно обучение.

г) FE(S). Правата на FE за планери са да провежда:

- (1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за SPL и LAPL(S), при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 150 часа или 300 излитания летателно обучение;
- (2) проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата на SPL за търговски операции, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 90 часа летателно обучение;
- (3) проверки на уменията за разширяване на правата на SPL или LAPL(S) за TMG, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 50 часа летателно обучение на TMG.

д) FE(B). Правата на FE за балони са да провежда:

- (1) проверки на уменията за издаване на BPL и LAPL(B), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата за друг клас или група балони, при условие че проверяващият има 250 часа полетно време като пилот на балони, включително 50 часа летателно обучение;
- (2) проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата на BPL за търговски операции, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на балони, от които 50 часа на същата група балони, за която се иска разширението. Тези 300 часа полетно време трябва да включват 50 часа летателно обучение.

FCL.1010.FE FE — Предварителни условия

Кандидатът за сертификат за FE трябва да притежава:

сертификат за FI за съответната категория BC.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за тип — TRE

FCL.1005.TRE TRE — Права и условия

а) TRE(A) и TRE(PL). Правата на TRE за самолети или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, са да провежда:

- (1) проверки на уменията за първоначално издаване на квалификации за тип за самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая;
- (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип и IR;
- (3) проверки на уменията за издаване на ATPL(A);
- (4) проверки на уменията за издаване на MPL, при условие че проверяващият отговаря на изискванията на FCL.925;
- (5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за TRI или SFI за съответната категория BC, при условие че проверяващият има поне 3 години опит като TRE.

б) TRE(H). Правата на TRE(H) са да провежда:

- (1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип вертолети;
- (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на IR или за разширяване на правата на IR(H) от едновигателни вертолети за многодвигателни вертолети, при условие че TRE(H) притежава валидна IR(H);
- (3) проверки на уменията за издаване на ATPL(H);
- (4) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за TRI(H) или SFI(H), при условие че проверяващият има поне 3 години опит като TRE.

FCL.1010.TRE TRE — Предварителни условия

а) TRE(A) и TRE(PL). Кандидатите за сертификат за TRE за самолети или BC, задвижвани от силова установка, трябва:

- (1) в случая на многопилотни самолети или BC, задвижвани от силова установка — да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
- (2) в случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики — да имат 500 часа полетно време като пилот на еднопилотни самолети, от които поне 200 часа трябва да са като командир на полет;
- (3) да притежават CPL или ATPL и сертификат за TRI за съответния тип;
- (4) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат най-малко 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип.

- б) TRE(H). Кандидатите за сертификат за TRE (H) за вертолет трябва:
- (1) да притежават сертификат за TRI(H) или, в случая на еднопилотни едновигателни вертолет, валиден сертификат за FI(H) за съответния тип;
 - (2) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представляващ този тип;
 - (3) в случая на многопилотни вертолет — да притежават CPL(H) или ATPL(H) и да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолет, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
 - (4) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолет:
 - i) да имат 1 000 часа полетно време като пилот на вертолет, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
 - ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, валидна IR(H).
 - (5) в случая на еднопилотни едновигателни вертолет:
 - i) да имат 750 часа полетно време като пилот на вертолет, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
 - ii) да притежават свидетелство за правоспособност на професионален пилот на вертолет (professional helicopter pilot licence).
 - (6) Преди разширяването на правата на TRE(H) от еднопилотни многодвигателни на многопилотни многодвигателни на същия тип вертолет, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.
 - (7) В случая на кандидати за първи сертификат за TRE за многопилотни многодвигателни вертолет, изискването за 1 500 часа полетен опит на многопилотни вертолет, посочено в буква б), точка 3, може да се счита за изпълнено, ако имат 500 часа полетно време като командир на полет на многопилотен вертолет от същия тип.

РАЗДЕЛ 4

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за клас — CRE

FCL.1005.CRE CRE — Права

Правата на CRE са да провежда за еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики:

- а) проверки на уменията за вписване на квалификации за клас и тип;
- б) проверки на професионалната подготовка за:
 - (1) потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за клас и тип;
 - (2) потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за полети по прибори, при условие че CRE отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE, буква а).

FCL.1010.CRE CRE — Предварителни условия

Кандидатите за сертификат за CRE трябва да:

- а) притежават CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) с права за еднопилотно управление или да са го притежавали и да притежават PPL(A);
- б) притежават сертификат за CRI за съответния клас или тип;
- в) имат 500 часа полетно време като пилот на самолети.

РАЗДЕЛ 5

Специални изисквания за проверяващ за квалификация за полети по прибори — IRE**FCL.1005.IRE IRE — Права**

Правата на притежателя на сертификат за IRE са да провежда проверки на уменията за издаване и да извършва проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на квалификацията за полети по прибори.

FCL.1010.IRE IRE — Предварителни условия

- а) *IRE(A)*. Кандидатите за сертификат за IRE за самолети трябва да притежават *IRI(A)* и да имат:
- (1) 2 000 часа полетно време като пилот на самолети; и
 - (2) 450 часа полетно време по IFR, от които 250 часа като инструктор.
- б) *IRE(H)*. Кандидатите за сертификат за IRE за вертолети трябва да притежават *IRI(H)* и да имат:
- (1) 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети; и
 - (2) 300 часа полетно време по прибори на вертолети, от които 200 часа като инструктор.
- в) *IRE(As)*. Кандидатите за сертификат за IRE за дирижабли трябва да притежават *IRI(As)* и да имат:
- (1) 500 часа полетно време като пилот на дирижабли; и
 - (2) 100 часа полетно време по прибори на дирижабли, от които 50 часа като инструктор.

РАЗДЕЛ 6

Специални изисквания за проверяващ на полетен симулатор — SFE**FCL.1005.SFE SFE — Права и условия**

- а) *SFE(A)* и *SFE(PL)*. Правата на SFE за самолети или ВС, задвижвани от силова установка, са да провежда на FFS:
- (1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за първоначално издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за многопилотни самолети или за ВС, задвижвани от силова установка, в зависимост от случая;
 - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на квалификация за полети по прибори, при условие че SFE отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE за съответната категория въздухоплавателно средство;
 - (3) проверки на уменията за издаване на *ATPL(A)*;
 - (4) проверки на уменията за издаване на *MPL*, при условие че проверяващият отговаря на изискванията на FCL.925;
 - (5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или за подновяване на сертификат за *SFI* за съответната категория въздухоплавателно средство, при условие че проверяващият има поне 3 години опит като SFE.
- б) *SFE(H)*. Правата на SFE за вертолети са да провежда на FFS:
- (1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип; и
 - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за полети по прибори, при условие че SFE отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE, буква б);
 - (3) проверки на уменията за издаване на *ATPL(H)*;
 - (4) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за *SFI(H)*, при условие че проверяващият има поне 3 години опит като SFE.

FCL.1010.SFE SFE — Предварителни условия

- а) *SFE(A)*. Кандидатите за сертификат за SFE за самолети трябва да:
- (1) притежават или да са притежавали *ATPL(A)*, квалификация за клас или тип и сертификат за *SFI(A)* за съответния тип самолет;
 - (2) имат поне 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети;
 - (3) за първоначалното издаване на сертификат за SFE — да имат поне 50 часа обучение в полетен симулатор като *SFI(A)* на съответния тип.
- б) *SFE(H)*. Кандидатите за сертификат за SFE за вертолети трябва да:
- (1) притежават или да са притежавали *ATPL(H)*, квалификация за тип и сертификат за *SFI(H)* за съответния тип вертолети;
 - (2) имат поне 1 000 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолети;
 - (3) за първоначалното издаване на сертификат за SFE — да имат поне 50 часа обучение в полетен симулатор като *SFI(H)* на съответния тип.

РАЗДЕЛ 7

Специални изисквания за проверяващ на полетен инструктор — FIE**FCL.1005.FIE FIE — Права и условия**

- а) *FIE(A)*. Правата на FIE за самолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за *FI(A)*, *CRI(A)*, *IRI(A)* и *TRI(A)* за еднопилотни самолети, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.
- б) *FIE(H)*. Правата на FIE за вертолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за *FI(H)*, *IRI(H)* и *TRI(H)* за еднопилотни вертолети, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.
- в) *FIE(As), (S), (B)*. Правата на FIE за планери, моторпланери, балони и дирижабли са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на сертификати за инструктор за съответната категория въздухоплавателно средство, при условие че притежава съответния сертификат за инструктор.

FCL.1010.FIE FIE — Предварителни условия

- а) *FIE(A)*. Кандидатите за сертификат за FIE за самолети трябва да,
- в случая на кандидати, които искат да провеждат оценки на компетентността:
- (1) притежават съответния сертификат за инструктор, според случая;
 - (2) имат 2 000 часа полетно време като пилот на самолети или *TMG*; и
 - (3) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.
- б) *FIE(H)*. Кандидатите за сертификат за FIE за вертолети трябва да:
- (1) притежават съответния сертификат за инструктор, според случая;
 - (2) имат 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети;
 - (3) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.

- в) *FIE(As)*. Кандидатите за сертификат за *FIE* за дирижабли трябва да:
- (1) имат 500 часа полетно време като пилот на дирижабъл;
 - (2) имат не по-малко от 20 часа полетно време в обучение на кандидати за сертификат за *FI(AS)*;
 - (3) притежават съответния сертификат за инструктор.
- г) *FIE(S)*. Кандидатите за сертификат за *FIE* за планери трябва да:
- (1) притежават съответния сертификат за инструктор;
 - (2) имат 500 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери;
 - (3) имат:
 - i) в случая на кандидати, които искат да провеждат оценки на компетентността за *TMG* — 10 часа или 30 излитания в обучение на кандидати за сертификат за инструктор за *TMG*;
 - ii) във всички останали случаи — 10 часа или 30 излитания в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.
- д) *FIE(B)*. Кандидатите за сертификат за *FIE* за балони трябва да:
- (1) притежават съответния сертификат за инструктор;
 - (2) имат 350 часа полетно време като пилот на балони;
 - (3) имат 10 часа в обучение на кандидати за сертификат за инструктор.
-

Допълнение 1

Признаване на теоретични познания

А. ПРИЗНАВАНЕ НА ТЕОРЕТИЧНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ИЗДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ДРУГА КАТЕГОРИЯ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО — ПРИРАВНИТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОВЕРКАТА

1. LAPL, PPL, BPL и SPL

1.1. За издаването на LAPL, на притежателя 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 горния параграф, за издаването на LAPL, PPL, BPL или SPL притежателят на свидетелство за правоспособност за друга категория въздухоплавателно средство трябва да премине теоретично обучение и изпити по теоретични познания за съответното ниво по следните дисциплини:

- принципи на полета,
- оперативни процедури,
- характеристики на полета и планиране,
- общи познания за въздухоплавателните средства, 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.

2. CPL

2.1. Кандидатът за CPL, който притежава CPL за друга категория въздухоплавателно средство, трябва да е преминал приравнително обучение за теоретични познания в рамките на одобрен курс съобразно установените различия между учебните програми за CPL за различните категории въздухоплавателни средства.

2.2. Кандидатът трябва да премине изпит за теоретични познания, както той е определен в настоящата част, по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели, аварийно оборудване,

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: прибори,

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая,

070 — Оперативни процедури, и

080 — Принципи на полета.

2.3. На кандидата за CPL, който е преминал съответните теоретични изпити за IR за същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— човешки възможности,

— метеорология.

3. ATPPL

3.1. Кандидатът за ATPPL, който притежава ATPPL за друга категория въздухоплавателно средство, трябва да е преминал приравнително обучение за теоретични познания в АТО съобразно установените различия между учебните програми за ATPPL за различните категории въздухоплавателни средства.

- 3.2. Кандидатът трябва да премине изпит за теоретични познания, както той е определен в настоящата част, по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:
- 021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: конструкция и системи, електросистеми, двигатели, аварийно оборудване,
 - 022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: прибори,
 - 032 — Характеристики,
 - 070 — Оперативни процедури, и
 - 080 — Принципи на полета.
- 3.3. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации по правилата за визуални полети (VFR)“.
- 3.4. На кандидата за ATPL(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:
- въздушно право,
 - принципи на полета (вертолет),
 - комуникации по правилата за визуални полети (VFR).
- 3.5. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за IR(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации по правилата за полети по прибори (IFR)“.
- 3.6. На кандидата за ATPL(H) с IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:
- принципи на полета (вертолет),
 - комуникации по правилата за визуални полети (VFR).
- 4. IR**
- 4.1. На кандидата за IR, който е преминал съответните теоретични изпити за CPL за същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретичните познания по следните дисциплини:
- човешки възможности,
 - метеорология.
- 4.2. Кандидатът за IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за ATPL(H) за VFR, трябва да премине изпит по следните дисциплини:
- въздушно право,
 - полетно планиране и контрол върху протичането на полета,
 - радионавигация,
 - комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).
-

Скала за оценяване на езиковата компетентност — експертно, разширено и оперативно ниво

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разбиране	Взаимодействия
Експертно (Ниво 6)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че може да са повлияни от майчиния език или от регионални особености, почти никога не пречат на лесното разбиране.	Както основните, така и сложните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по голямо разнообразие от познати и непознати теми. Речникът е идиоматичен, нюансиран и чувствителен към регистри.	Има възможност да говори продължително, без усилие и с естествена плавност на речта. Променя плавността на речта с цел стилистични ефекти, например за поставяне на ударение върху даден елемент. Използва спонтанно подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е последователно точно в почти всички видове контекст и включва разбиране на лингвистични и културни нюанси.	Взаимодейства с лекота в почти всички ситуации. Чувствителен е към вербални и невербални условни знаци и отговаря по подходящ начин.
Разширено (Ниво 5)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че са повлияни от майчиния език или от регионални особености, в редки случаи пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани. Прави опити за използване на сложни структури, но с грешки, които понякога оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Перифразира последователно и успешно. Понякога речникът е идиоматичен.	Има възможност да говори продължително, със сравнителна лекота по познати теми, но не може да променя плавността на речта като стилистично средство. Може да използва подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми и в по-голямата си част е точно, когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията. Има възможност да разбира определен обхват от разнороден говор (диалект и/или акцент) или регистри.	Отговорите са незабавни, уместни и информативни. Ефективно контролира взаимодействието говорещ/слушател.
Оперативно (Ниво 4)	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от майчиния език или от регионални особености, но само понякога пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения се използват творчески и обикновено са добре контролирани. Грешки могат да възникват, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства, но рядко оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника обикновено са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Често може успешно да перифразира при недостиг на речников запас, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства.	Може да говори продължително време с подходящо темпо. Понякога могат да възникнат нарушения на плавността на речта при преход между упражнявана или формулирана реч към спонтанно изказване, но това не пречи на ефективната комуникация. Може да използва в ограничена степен лекционни маркери и свързващи елементи. Служебните думи не са обръквачи.	Разбирането в повечето случаи е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми, когато използваният акцент или словесно разнообразие са достатъчно разбираеми за международните ползватели. Когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията, разбирането може да бъде забавено или да изисква изяснителни стратегии.	Отговорите обикновено са незабавни, уместни и информативни. Започва и поддържа разговор, дори и при неочакван развой на събитията. Справя се успешно в случаи на очевидно неразбиране чрез проверка, потвърждаване или изясняване.

Забележка: Първоначалният текст на допълнение 2 беше прехвърлен в АМС; вж. също и обяснителната бележка.

Допълнение 3

Курсове на обучение за издаване на CPL и ATPL

1. В настоящото допълнение се описват изискванията за различните видове курсове на обучение за издаването на CPL и ATPL, със и без IR.
2. Всеки кандидат, който иска да се прехвърли в друга АТО по време на курс на обучение, подава заявление до компетентния орган за официална оценка на допълнителните часове на обучение, които се изискват.

А. Интегриран курс за АТР — самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за АТР(А) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(A)/IR.
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за АТР(А), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за АТР(А);
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори; и
 - в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни самолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за АТР(А), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за АТР(А) се състои от най-малко 750 часа обучение.
7. Курсът по МСС се състои от най-малко 25 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на АТР(А).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва 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, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
 - г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и

д) 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 кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори (Basic Instrument Flight Module), може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;

е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибиращ колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен самолет.

Б. Модулен курс на обучение за ATP — самолети

1. Кандидатите за ATP(A), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да:

а) притежават поне PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция; и

са завършили най-малко следните часове обучение по теоретична подготовка:

- (1) за кандидатите, притежавачи PPL(A): 650 часа;
- (2) за кандидатите, притежавачи CPL(A): 400 часа;
- (3) за кандидатите, притежавачи IR (A): 500 часа;
- (4) за кандидатите, притежавачи CPL(A) и IR(A): 250 часа.

Обучението по теоретична подготовка трябва да бъде завършено преди кандидатът да се яви на проверка на уменията за ATP(A).

В. Интегриран курс за CPL/IR — самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(A) и IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират еднопилотни еднодвигателни или многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(A)/IR.

2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(A)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от него време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.

4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A) и IR; и
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(A), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(A)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 40 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- a) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
- b) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като SPIC. Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;
- v) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и
- д) 100 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
 - (1) 20 часа като SPIC; и
 - (2) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:
 - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или
 - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BTDD не се признават;

- e) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), както и проверка на уменията за полети по прибори (IR), като и двете проверки се провеждат на многодвигателен или едновдигателен самолет.

Г. Интегриран курс за CPL — самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(A) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(A).
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(A), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време за обучение с инструктор.

4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A); и
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(A), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(A) се състои от най-малко 350 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
- б) 70 часа като командир на полет;
- в) 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в ношни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС;
- д) 10 часа летателно обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, FTD 2, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;
- е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на едновидвателен или многодвигателен самолет.

Д. Модулен курс на обучение за CPL — самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс на обучение за CPL(A) е притежателите на PPL(A) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(A).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(A), кандидатът трябва да притежава PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:
 - а) е изпълнил 150 часа полетно време;
 - б) е изпълнил предварителните условия за издаване на квалификация за клас или тип за многодвигателни самолети в съответствие с Подчаст 3, в случай че за проверката на уменията ще се използва многодвигателен самолет.
4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(A), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, където се провежда само обучение по теоретична подготовка.

5. Курсът се състои от:

- a) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A); и
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(A) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(A).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 25 часа летателно обучение с инструктор, включително 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на BITD, FNPT I или II, FTD 2 или FFS.

9. На кандидатите, които имат валидна IR(A), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. На кандидатите, които имат валидна IR(H), се признават до 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор, като в този случай на самолет се провеждат най-малко 5 часа обучение за полети по прибори с инструктор. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори.

10. a) Кандидатите с валидна IR трябва да преминат най-малко 15 часа обучение за визуални полети с инструктор.

- б) Кандидатите без квалификация за пилотиране на самолет в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети, и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС.

11. Поне 5 часа от летателното обучение трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четири души, с вилто с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

12. Кандидатът за CPL(A) трябва да има най-малко 200 часа полетно време, в т. ч. най-малко:

- a) 100 часа като командир на полет, от които 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- б) 5 часа полетно време в нощни условия, което включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и
- в) 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;
- г) 6 часа от полетното време трябва да бъдат на многодвигателен самолет;
- д) часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 200 часа полетно време в следните случаи:
 - i) 30 часа на вертолет, ако кандидатът притежава PPL(H); или
 - ii) 100 часа на вертолет, ако кандидатът притежава CPL(H); или
 - iii) 30 часа на TMG или планери; или
 - iv) 30 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава PPL(As); или
 - v) 60 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава CPL(As).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

13. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет.

Е. Интегриран курс за ATP/IR — вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за ATP(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт и да получат CPL(H)/IR.
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за ATP(H)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(H) и IR;
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори; и
 - в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни вертолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за ATP(H)/IR, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за ATP(H)/IR се състои от най-малко 750 часа обучение.
7. Курсът по МСС се състои от най-малко 25 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(H) и IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
 - а) 140 часа обучение с инструктор, от които:
 - (1) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - i) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - ii) 25 часа на FTD 2/3, или
 - iii) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - iv) 20 часа на самолет или TMG.
 - (2) 50 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:
 - i) до 20 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или
 - ii) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

- (3) 15 часа обучение по MCC, за което може да се използва FFS за вертолети или FTD 2/3(MCC) или FNPT II/III(MCC).

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолета, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснат за FNPT II/III за вертолети.

- б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.
- в) 50 часа маршрутни полети, което включва поне 10 часа маршрутни полети като SPIC, в т. ч. маршрутен полет по правилата за визуални полети (VFR) от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
- д) 50 часа обучение за полети по прибори с инструктор, което се състои от:
- i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и
 - ii) 40 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H) на многодвигателен вертолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR), като трябва да отговаря на изискванията за обучение по MCC.

Ж. Интегриран курс за АТР — вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за АТР(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт, ограничени до VFR, и да получат CPL(H).
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за АТР(H), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(H);
 - б) обучение по правилата за визуални полети и основните правила за полети по прибори; и
 - в) обучение по MCC за експлоатацията на многопилотни вертолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за АТР(H), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за АТР(H) се състои от най-малко 650 часа обучение.
7. Курсът по MCC се състои от най-малко 20 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 95 часа обучение с инструктор, от които:

- i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

(1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

(2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или

(3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или

(4) 20 часа на самолет или TMG.

- ii) 10 часа основно обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет;

- iii) 10 часа обучение по MCC, за което може да се използва: FFS или FTD 2/3(MCC), или FNPT II/III(MCC) за вертолети.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолета, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснат за FNPT II/III за вертолети.

- б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

- в) 50 часа маршрутни полети, които включват поне 10 часа маршрутни полети като SPIC, в т. ч. маршрутен полет по правилата за визуални полети (VFR) от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;

- г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H) на многодвигателен вертолет, като трябва да отговаря на изискванията за MCC.

3. Модулен курс на обучение за АТР — вертолети

1. Кандидатите за ATPL(H), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да притежават поне PPL(H) и да са преминали най-малко следните часове обучение в рамките на 18 месеца:

- а) за кандидатите, които притежават PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция: 550 часа;

- б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 300 часа.

2. Кандидатите за ATPL(H)/IR, които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да притежават поне PPL(H) и да са преминали най-малко следните часове обучение:

- а) за кандидатите, които притежават PPL(H): 650 часа;

- б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 400 часа;

- в) за кандидатите, които притежават IR(H): 500 часа;

- г) за кандидатите, които притежават CPL(H) и IR(H): 250 часа.

И. Интегриран курс за CPL/IR — вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират еднопилотни многодвигателни вертолети и да получат CPL(H)/IR за многодвигателни вертолети.
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(H)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:
 - a) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - b) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в ношни условия.
4. Курсът се състои от:
 - a) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип многодвигателен вертолет; и
 - b) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H)/IR, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(H)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- a) 125 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - (2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или
 - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - (4) 20 часа на самолет или TMG.
 - ii) 50 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:
 - (1) до 20 часа на FFS или FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или
 - (2) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.

- b) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни ношни полети;

- в) 10 часа маршрутни полети с инструктор;
- г) 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
- е) 50 часа обучение за полет по прибори с инструктор, което се състои от:
 - i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и
 - ii) 40 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H), която се провежда на едновдигателен или многодвигателен вертолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

Й. Интегриран курс за CPL — вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(H) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(H).
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(H), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния негов практически опит се признава, като признатото полетно време не може да е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 135 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 135 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
 - а) 85 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) не повече от 75 часа обучение по правилата за визуални полети, които може да включват:
 - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

- (2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или
 - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - (4) 20 часа на самолет или TMG.
- ii) не повече от 10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.
- Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.
- б) 50 часа като командир на полет, от които 35 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;
 - в) 10 часа маршрутни полети с инструктор;
 - г) 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
 - д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
 - е) 10 часа обучение за полети по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на вертолети.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H).

К. Модулен курс на обучение за CPL — вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулни курс на обучение за CPL(H) е притежателите на PPL(H) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(H).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(H), кандидатът трябва да притежава PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:
 - а) има 155 часа полетно време като пилот на вертолети, включително 50 часа като командир на полет, от които 10 часа трябва да са маршрутни полети;
 - б) отговаря на условията на FCL.725 и FCL.720.H, в случай че по време на проверката на уменията се използва многодвигателен вертолет.
4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(H), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, която провежда само обучение по теоретична подготовка.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(H); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 30 часа летателно обучение с инструктор, от които:
- 20 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II,III за вертолети; и
 - 10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за вертолети или на самолет.
9. На кандидатите, които имат валидна IR(H), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидна IR(A), поне 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор трябва да са изпълнени на вертолети.
10. Кандидатите без квалификация за пилотиране на вертолет в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, което да включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ОПИТ

11. Кандидатът за CPL(H) трябва да има най-малко 185 часа полетно време, в т. ч. 50 часа като командир на полет, от които 10 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане.

Часовете като командир на полет на други категории ВС могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

- 20 часа на самолети, ако кандидатът притежава PPL(A); или
- 50 часа на самолети, ако кандидатът притежава CPL(A); или
- 10 часа на TMG или планери; или
- 20 часа на дирижабли, ако кандидатът притежава PPL(As); или
- 50 часа на дирижабли, ако кандидатът притежава CPL(As).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

12. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(H).

Л. Интегриран курс за CPL/IR — дирижабли

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- Целта на интегрирания курс за CPL(As)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли и да получат CPL(As)/IR.
- Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
- Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
 - 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.
- Курсът се състои от:
 - теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип дирижабъл; и
 - обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(As), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът по теоретична подготовка за CPL(As)/IR се състои от най-малко 500 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As) и на IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 80 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 80 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 60 часа обучение с инструктор, от които:

i) 30 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

- (1) 12 часа на FFS за дирижабли, или
- (2) 10 часа на FTD за дирижабли, или
- (3) 8 часа на FNPT II/III за дирижабли, или
- (4) 8 часа на самолет, вертолет или TMG;

ii) 30 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:

- (1) до 12 часа на FFS, FTD или FNPT II/III за дирижабли, или
- (2) 6 часа на поне FTD 1 или FNPT 1 за дирижабли или на самолет.

Ако типът дирижабъл, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до 8 часа.

- б) 20 часа като командир на полет, от които 5 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;
- в) 5 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има две кацания до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение;
- г) 5 часа полетно време на дирижабъл в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
- д) 30 часа обучение за полети по прибори с инструктор, което се състои от:
- i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и
 - ii) 20 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен дирижабъл, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As), която се провежда на едновдигателен или многодвигателен дирижабъл, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен дирижабъл, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

М. Интегриран курс за CPL — дирижабли

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(AS).
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.

3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
- а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.

4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(As), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 50 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 50 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
- а) 30 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
 - б) 20 часа като командир на полет;
 - в) 5 часа маршрутни полети с инструктор;
 - г) 5 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има две кацания до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение;
 - д) 5 часа полетно време на дирижабъл в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
 - е) 10 часа обучение за полети по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на дирижабъл.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As).

Н. Модулен курс на обучение за CPL — дирижабли

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(As) е притежателите на PPL(As) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(As).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(As), кандидатът трябва да:
- а) притежава PPL(As), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
 - б) има 200 часа полетно време като пилот на дирижабъл, включително 100 часа като командир на полет, от които 50 часа да са маршрутни полети.
3. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, която провежда само обучение по теоретична подготовка.

4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As); и
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

5. Одобреният курс по теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Кандидатът трябва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 20 часа летателно обучение с инструктор, от които:

10 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II,III за дирижабли; и

10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за дирижабли или на самолет.

8. На кандидатите, които имат валидна IR(As), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидна IR за друга категория въздухоплавателни средства, поне 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор трябва да е изпълнено на дирижабъл.

9. Кандидатите без квалификация за пилотиране на дирижабъл в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.

ОПИТ

10. Кандидатът за CPL(As) трябва да има най-малко 250 часа полетно време на дирижабъл, в т.ч. 125 часа като командир на полет, от които 50 часа маршрутни полети като командир на полет, включително маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има едно кацане до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение.

Часовете като командир на полет на други категории ВС могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

- а) 30 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно PPL(A) или PPL(H); или
- б) 60 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно CPL(A) или CPL(H); или
- в) 10 часа на TMG или планери; или
- г) 10 часа на балони.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

11. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(As).

Допълнение 4

Проверка на уменията за издаване на CPL**А. Общи положения**

1. Кандидатът за проверка на уменията за издаване на CPL трябва да е завършил обучение на същия клас/тип ВС, който ще се използва при проверката.
2. Кандидатът трябва да премине всички съответни раздели на проверката на уменията. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка на уменията. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията трябва да се преминат в рамките на шест месеца. При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от два опита се изисква допълнително обучение.
3. В случай на неуспех при проверка на уменията може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които полетният проверяващ (FE) е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които FE е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.
5. По преценка на FE кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. FE може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
6. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
7. Кандидатът е длъжен да покаже на FE изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се провежда изпитът. По време на предполетната подготовка за изпита от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство.
8. FE не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

Б. Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL – самолети

1. Самолетът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни самолети и да е сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.
2. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE, а местоназначението трябва да бъде контролирано летище. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 90 минути.
3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - д) непрекъснато поддържа контрол върху самолета по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет.

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулиран отказ на двигателя	± 150 фута

Следване на зададения курс (track) по радионавигационни средства ± 5°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулиран отказ на двигателя	± 15°

Скорост

излитане и подход за кацане	± 5 възела
при всички останали режими на полета	± 10 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздел 2, буква в) и буква д), точка iv), и раздели 5 и 6 в тяхната цялост може да се изпълнят на FNPT II или на FFS.

Използването на контролния лист на самолета, летателният професионализъм, пилотирането на самолета по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ

a)	Предполетна подготовка, включително: полетно планиране, документация, определяне на маса и центровка, справка за МТО обстановка, NOTAM
б)	Оглед на самолета и обслужването му
в)	Рулиране и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Опериране в зоната на летището и по кръга
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА

a)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет при критично ниска въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при настъпване и наличие на пълен срыв
в)	Завои, включително завои в конфигурация за кацане. Стръмни завои с наклон 45°
г)	Полет при критично висока въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при спирално пикиране
д)	Полет само по прибори, включително: <ul style="list-style-type: none"> i) хоризонтален полет, конфигурация при хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост ii) завои в изкачване и снижение с наклон от 10°–30° iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентир, включително в конфигурация при хоризонтален полет Обсег/Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина, скорост, поддръжане на курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера. Поддръжане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
ж)	Следване на задания курс (track), позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за долитане, настройка на висотомера, проверки, оглеждане
б)	Поддръжане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане, кацане при страничен вятър (при подходящи условия)
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само едновигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета
РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4	
а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването включително алтернативен начин за спускане на колесник, отказ на електрическата и спирачната система
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддръжане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси
РАЗДЕЛ 6 — ИМИТАЦИЯ НА ПОЛЕТ С НЕСИМЕТРИЧНА ТЯГА И ПРИЛОЖИМИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС/ТИП	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5	
а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга
в)	Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране

г)	Спиране и запуск на двигател
д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на самолета, включително работа с автопилот ii) използване на системата за херметизация iii) използване на противообледенителна система
ж)	Устни въпроси

В. Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL — вертолети

- Вертолетът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни вертолети.
- Районът и маршрутът, по които ще се лети, се избират от FE, като всички действия по полети на ниска височина и висене се извършват на одобрено летище/площадка. Маршрутите, използвани за раздел 3, може да завършват на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение трябва да е контролирано летище. Проверката на уменията може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) е не по-кратко от 90 минути.
- Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - непрекъснато поддържа контрол върху вертолета по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания вертолет.

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 150 фута

Следване на зададения курс (track) по радионавигационни средства ± 10°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 15°

Скорост

излитане и подход за кацане на многодвигателен вертолет	± 5 възела
при всички останали режими на полета	± 10 възела

Земно отклонение

излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута
кацане без странично движение или отклонение назад	

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздел 4 може да се изпълнят на FNPT или FFS за вертолети. Използването на контролен лист на вертолета, летателният професионализъм, пилотиране на вертолета по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНИ/СЛЕДПОЛЕТНИ ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРИ	
а)	Познания за вертолета (напр. технически борден дневник, гориво, маса и центровка, характеристики), полетно планиране, документация, NOTAM, справка за МТО обстановка
б)	Предполетен оглед/подготовка, разположение на частите и предназначение
в)	Оглед на пилотската кабина, стартови процедури
г)	Проверка на комуникационното и навигационното оборудване, избор и настройка на честотите
д)	Предполетни процедури, процедури за радиовръзка, поддържане на връзка с РВД
е)	Паркиране, изключване и следполетна процедура
РАЗДЕЛ 2 — МАНЕВРИ ПРИ ВИСЕНЕ, УСЪВЪРШЕНСТВАНО УПРАВЛЕНИЕ И ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ	
а)	Излитане и кацане (издигане и приземяване)
б)	Рулиране, рулиране с висене
в)	Висене на място с насрещен, страничен и гръбен вятър
г)	Завои при висене на място, 360° завой наляво и надясно (завои на място)
д)	Маневриране при висене напред, назад и встрани
е)	Симулиран отказ на двигателя при висене
ж)	Бързо спиране срещу и по направление на вятъра
з)	Кацане и излитане от наклонена/неподготвена площадка
и)	Излитане (различни профили)
й)	Излитане срещу и по посока на вятъра (ако е приложимо)
к)	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана)
л)	Подходи (различни профили)
м)	Излитане и кацане с ограничена тяга
н)	Авторотации (FE трябва да избере два елемента от следните — базови, с определен радиус, с ниска скорост и завъртане на 360°)
о)	Кацане в режим на авторотация
п)	Практикуване на принудително кацане с възстановяване на тягата
р)	Проверки на тягата, разузнавателни техники, техники на подход и отлитане
РАЗДЕЛ 3 — НАВИГАЦИЯ — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Навигация и ориентиране на различни абсолютни/относителни височини, ориентиране по карта
б)	Абсолютна/относителна височина, скорост, поддържане на курс, наблюдение на въздушното пространство, настройване на висотомера
в)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, продължителност на полета, разчетно време на пристигане, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track), наблюдение на приборите
г)	Наблюдение на метеорологичните условия, планиране на отклонението

д)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB и/или VOR), разпознаване на средствата за навигация
е)	Връзка с РВД и спазване на нормативните процедури, и др.
РАЗДЕЛ 4 — ПОЛЕТНИ ПРОЦЕДУРИ И МАНЕВРИ ПРИ ОРИЕНТИРАНЕ САМО ПО ПРИБОРИ	
а)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, абсолютна/относителна височина и скорост на полета
б)	Хоризонтални завой с темп 1 към зададен курс, 180° до 360° наляво и надясно
в)	Изкачване и снижение, включително завой с темп 1 към зададен курс
г)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
д)	Завой с наклон 30°, завъртане до 90° наляво и на дясно
РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ (СИМУЛИРАНИ КЪДЕТО Е ВЪЗМОЖНО)	
<i>Забележка 1:</i> Когато проверката се провежда на многодвигателен вертолет, в проверката трябва да бъде включен симулиран отказ на двигателя, включително подход и кацане с един двигател.	
<i>Забележка 2:</i> FE трябва да избере 4 от следните елементи:	
а)	Неизправност на двигателя, включително отказ на регулатора, обледенение на карбуратора/двигателя, маслената система, доколкото е приложимо
б)	Неизправност на горивната система
в)	Неизправност на електрическата система
г)	Неизправност на хидравликата, включително подход и кацане без хидравлика, при възможност
д)	Неизправност на главен ротор и/или системата за противодействие на реактивния момент (FFS или само дискусия)
е)	Тренировки за пожар, включително откриване и отстраняване на дима, при възможност
ж)	Други необичайни и аварийни процедури, така както са отразени в съответното РПЕ, включително за многодвигателни вертолети: Симулиран отказ на двигателя при излитане: прекратено излитане при или преди TDP или безопасно принудително кацане при или преди достигане на DPATO (определена точка след излитане), малко след TDP или DPATO. Кацане при симулиран отказ на двигателя: кацане или преминаване на втори кръг при отказ на двигателя преди LDP или DPBL, последващи действия при отказ на двигателя след LDP или безопасно принудително кацане след DPBL.

Г. Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL — дирижабли

- Дирижабълът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни дирижабли.
- Районът и маршрутът, по които ще се лети, се избират от FE. Маршрутите, използвани за раздел 3, може да завършват на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение трябва да е контролирано летище. Проверката на уменията може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) е не по-кратко от 60 минути.
- Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - управлява дирижабъла в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - непрекъснато поддържа контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания дирижабъл.

Височина

при нормален полет	± 100 фута
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 150 фута

Слеване на задания курс (track) по радионавигационни средства ± 10°

Курс

при нормален полет	± 10°
при симулирана мащабна аварийна ситуация	± 15°

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздели 5 и 6 може да се изпълнят на FNPT или FFS за дирижабли. Използването на контролен лист на дирижабъла, летателният професионализъм, пилотирането на дирижабъла по външни визуални ориентери, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ

а)	Предполетна подготовка, включително: полетно планиране, документация, определяне на маса и центровка, справка за МТО обстановка, NOTAM
б)	Оглед на дирижабъла и неговото обслужване
в)	Процедура на отвързване, наземни маневри и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Опериране в зоната на летището и по кръга
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА

а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентери, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет на барометрична височина
в)	Завои
г)	Стръмно изкачване и снижение
д)	Полет само по прибори, включително: i) хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост ii) завои при изкачване и снижение iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА

а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентери, Обсег/Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта

в)	Височина, скорост, поддържане на курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера, поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
ж)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).

РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ

а)	Процедури за долитане, настройка на висотомер, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само едномоторни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета

РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4

а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси

РАЗДЕЛ 6 — ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС ИЛИ ТИП

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5

а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг при отказ на двигателя(ите)
в)	Подход за кацане и кацане с пълно спиране при отказ на двигателя(ите)
г)	Неизправност на системата за свръхналягане
д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: <ul style="list-style-type: none"> i) системи на дирижабъла ii) работа със системата за свръхналягане
ж)	Устни въпроси

Допълнение 5

Интегриран курс на обучение за MPL

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за MPL е да обучи пилотите до ниво на професионална подготовка, което да им позволи да работят като втори пилоти на многодвигателни многопилотни самолети за въздушен транспорт с турбинни двигатели по VFR и IFR и да получат MPL.
2. Одобрение за курсове за обучение за MPL трябва да се дава само на АТО, която е част от оператор на търговски транспортни полети, сертифициран в съответствие с Част-MS и приложимите изисквания за летателна експлоатация, или която има специално одобрено споразумение с такъв оператор. Свидетелството за правоспособност е ограничено до този конкретен оператор до приключване на курса на авиационния оператор за подготовка.
3. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за MPL, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение в АТО. Обучението трябва да се основава на компетентност и да се изпълнява в условия на многопилотна експлоатация.
4. Кандидатите се допускат до обучение само като курсисти за първоначално обучение.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за АТPL(A);
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;
 - в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни самолети; и
 - г) обучение за квалификация за тип самолет.
6. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за MPL, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Одобреният теоретичен курс за MPL трябва да включва поне 750 часа обучение за нивото на теоретична подготовка за АТPL(A), както и съответния брой часове, необходими за теоретичното обучение за съответната квалификация за тип в съответствие с Подчаст 3.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Летателното обучение трябва да съдържа общо поне 240 часа, съставени от часове като PF и PNF, в реален и симулиран полет, и да включва следните 4 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 Част-21.
 - г) Фаза 4 — Напреднала
Обучение за квалификация за тип самолет в среда, ориентирана за работа в авиокомпания.

Летателният опит в реален полет трябва да отговаря на всички изисквания за опит, както са описани в подчаст 3 — обучение за извеждане от сложно положение, нощни полети, полет само по прибори и необходим опит за придобиване на съответния летателен професионализъм.

Изискванията за МСС трябва да бъдат включени в съответните фази по-горе.

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

9. Всяка фаза от учебната програма за летателното обучение трябва да бъде съставена от двата вида обучение — фундаментални знания и практическо обучение.
10. Курсовете за обучение трябва да включват постоянен процес на оценка на учебната програма и постоянна оценка на курсистите, следващи програмата. Оценката трябва да гарантира, че:
 - а) компетентностите и оценките съответстват на задълженията на втори пилот в многопилотен самолет; и
 - б) курсистите придобиват необходимата компетентност постепенно и по удовлетворителен начин.
11. Курсовете за обучение трябва да включват поне 12 излитания и кацания, за да се гарантира компетентност. Тези излитания и кацания трябва да се изпълняват под наблюдението на инструктор в самолет, за който ще бъде издадена квалификацията за тип.

НИВО НА ОЦЕНКА

12. Кандидатът за MPL трябва успешно да е демонстрирал способност във всичките 9 части от компетентността, определени в параграф 13 по-долу, на напредналото ниво на компетентност, изисквано за опериране и взаимодействие като втори пилот на многопилотен самолет с турбинни двигатели при полети по правилата за визуални полети и полети по прибори. Оценката трябва да потвърди, че управлението на самолета или ситуацията се владее през цялото време по такъв начин, че е осигурен успешният изход от процедурата или маневрата. Кандидатът трябва системно да демонстрира знанията, уменията и подхода, необходими за безопасното управление на съответния тип самолет, в съответствие с критериите за ефективност за MPL.

ЧАСТИ ОТ КОМПЕТЕНТНОСТТА

13. Кандидатът трябва да демонстрира компетентност по отношение на следните 9 части от компетентността:
 - (1) да отчита човешките възможности, включително принципите на управление на грешките и заплахите;
 - (2) да експлоатира самолета на земята;
 - (3) да изпълнява излитане;
 - (4) да изпълнява набор на височина;
 - (5) да изпълнява хоризонтален полет;
 - (6) да изпълнява снижение;
 - (7) да изпълнява подход за кацане;
 - (8) да изпълнява кацане; и
 - (9) да изпълнява действията след кацане и след приключване на полета.

СИМУЛИРАН ПОЛЕТ

14. Минимални изисквания за FSTD:

- а) Фаза 1 — Формиране на основни летателни умения

Електронно обучение и средства за тренировка на определени действия, одобрени от компетентния орган, които имат следните характеристики:

— включват спомагателни устройства, различни от тези, които обичайно се включват към настолни компютри, например функционираща реплика на блока с ръчките за управление на двигателите, странична ръчка за управление (side-stick controller) или клавиатура на системата за управление на полета; и

— включват психомоторна дейност с подходящо прилагане на сила и времева реакция на управлението.

б) Фаза 2 — Основна

FNPT II MCC, който представлява обобщен многодвигателен самолет с турбинни двигатели.

в) Фаза 3 — Междинна

FSTD, който представлява многодвигателен самолет с турбинни двигатели, за който се изисква да бъде експлоатиран с втори пилот и е квалифициран да е еквивалентен на стандарт на ниво В, допълнително включващ:

— визуална система за ден/здрав/нощ, непрекъснато кръстосано зрително поле от пилотската кабина с минимално застъпване, осигуряващо на всеки пилот 180° хоризонтално и 40° вертикално зрително поле, и

— имитация на среда на РВД.

г) Фаза 4 — Напреднала

FFS, който е напълно еквивалентен на ниво D или ниво C с усъвършенствана визуална система за дневна светлина, включващ имитация на среда на РВД.

Допълнение 6

Модулен курс на обучение за IR

А. IR(A) — Модулен курс за летателно обучение

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирани:
 - а) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.
 - б) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(A), 40 часа на еднодвигателен самолет или 45 часа на многодвигателен самолет време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(A).
2. Кандидатът за модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A), като и двете свидетелства трябва да бъдат с включени права за нощни полети. Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(A), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.

АТО трябва да гарантира, че кандидатът за курс за IR(A) на многодвигателен самолет, който няма квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, преди началото на летателното обучение за курса за IR(A) е преминал обучението на многодвигателен самолет, посочено в Подчаст 3.
3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори от модулен курс за IR(A), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, АТО трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
 - б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(A) за еднодвигателен самолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 35 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. Курсът за IR(A) за многодвигателен самолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 40 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I. Оставашото време от летателното обучение за полети по прибори трябва да включва поне 15 часа на многодвигателен самолет.
9. Притежателят на IR(A) за еднодвигателен самолет, който също така притежава квалификация за тип или клас многодвигателен самолет и иска да придобие IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в АТО, включващ поне 5 часа обучение за полети по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II.

- 10.1. За притежателите на CPL(A) или на сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграфи 7 или 8, може да бъде намален с не повече от 10 часа.
- 10.2. За притежателите на IR(H) общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграфи 7 или 8, може да бъде намален с не повече от 10 часа.
- 10.3. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на самолет трябва да е съобразен съответно с параграф 7 или параграф 8.
11. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(A) трябва да включва:
- а) Основен модул за полети по прибори: Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:
- основен полет по прибори без външни ориентири:
- хоризонтален полет,
 - издигане,
 - снижение,
 - завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;
- инструментална схема;
- стръмен завой;
- радионавигация;
- възстановяване от нехарактерни положения в пространството;
- ограничено приборно табло;
- разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срив;
- б) Процедурен модул за полети по прибори:
- i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на PLE и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
- ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
- преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
 - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
 - процедури за IFR по маршрута,
 - процедури за изчакване,
 - подход по прибори до определен минимум,
 - процедури за минаване на втори кръг,
 - кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
- iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- iv) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на самолета с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II).

Б. IR(H) — Модулен курс за летателно обучение

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират вертолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC).
2. Кандидатът за модул курс за IR(H) трябва да притежава PPL(H) с квалификация за пилотиране в нощни условия, или CPL(H) или ATPL(H). Преди началото на учебната фаза на курса за IR(H) кандидатът трябва да притежава квалификация за типа вертолет, който ще се използва при проверката на уменията за IR(H), или да е завършил одобрено обучение за квалификация за тип на такъв тип. Кандидатът трябва да притежава сертификат за успешно завършен курс за MCC, ако проверката на уменията ще се провежда на многопилотен вертолет.
3. Кандидат, който иска да премине модул курс за IR(H), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Летателното обучение и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - a) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
 - b) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модул курс за IR(H) се състои от най-малко 150 часа обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(H) на еднодвигателен вертолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които:
 - a) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет, или
 - b) не повече от 35 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.Обучението за полети по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR вертолет.
8. Курсът за IR(H) на многодвигателен вертолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които:
 - a) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет, или
 - b) не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полети по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR многодвигателен вертолет.

- 9.1. Часовете за теоретично обучение на притежателите на ATPL(H) се намаляват с 50 часа.
- 9.2. Броят изисквани часове обучение на притежателите на IR(A) могат да бъдат намалени с 10 часа.
10. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(H) трябва да включва:
 - a) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РПЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
 - b) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
 - преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
 - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
 - процедури за IFR по маршрута,

- процедури за изчакване,
 - подход по прибори до определен минимум,
 - процедури за минаване на втори кръг,
 - кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
- в) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- г) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен вертолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на вертолет с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на FFS или FNPT II или FTD 2/3).

V. IR(As) — Модулен курс за летателно обучение

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(As) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирани:
 - а) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.
 - б) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(As), 25 часа време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(As).
2. Кандидатът за модулен курс за IR(As) трябва да притежава PPL(As) с включени права за полети през нощта или CPL(As). Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(As), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.
3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори на модулен курс за IR(As), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, АТО трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
 - б) летателно обучение за полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(As) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(As) трябва да включва поне 35 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 15 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 20 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. За притежателите на CPL(As) или на сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграф 7, може да бъде намален с не повече от 10 часа. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на дирижабъл трябва да е съобразен с параграф 7.
9. Ако кандидатът притежава IR за друга категория въздухоплавателно средство, то необходимият общ брой часове летателно обучение може да бъде намален до 10 часа на дирижабли.

10. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(As) трябва да включва:

а) Основен модул за полети по прибори:

Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:

основен полет по прибори без външни ориентири:

- хоризонтален полет,
- издигане,
- снижение,
- завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;

инструментална схема;

радионавигация;

възстановяване от нехарактерни положения в пространството;

ограничено приборно табло;

б) Процедурен модул за полети по прибори:

i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РПЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;

ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:

- преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
- стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
- процедури за IFR по маршрута,
- процедури за изчакване,
- подход по прибори до определен минимум,
- процедури за минаване на втори кръг,
- кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;

iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;

iv) експлоатация на дирижабъл в горепосочените упражнения, включително експлоатация на дирижабъл с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или в FNPT II).

—

Допълнение 7

Проверка на уменията за IR

1. Кандидатът за IR трябва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.
2. Кандидатът трябва да премине всички съответни раздели на проверката на уменията. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка на уменията. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка само на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията трябва да се преминат в рамките на шест месеца. При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от два опита се изисква допълнително обучение.
3. В случай на неуспех при проверка на уменията може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. Проверката на уменията е предназначена да симулира реален полет. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от проверяващия. Основен елемент е способността на кандидата да планира и изпълнява полета на базата на рутинни предполетни данни. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 1 час.
5. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.
6. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверкащият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
7. Кандидатът трябва да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Проверкащият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
8. Височината за вземане на решение, минималната височина за снижение и точката за минаване на втори кръг се определят от кандидата, със съгласието на проверяващия.
9. Кандидатът за IR е длъжен да покаже на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с официално разрешения контролен лист за въздухоплавателното средство, на което се провежда изпитът. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

10. Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - управлява въздухоплавателното средство в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - непрекъснато поддържа контрол върху ВС по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

11. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство.

Височина

в общия случай	± 100 фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/- 0 фута
минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход	+ 50 фута/- 0 фута

Следване на зададения курс (track)

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс

с работещи двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигателя	± 10°

Скорост

с работещи двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/- 5 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

Самолети

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ

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

а)	Използване на РПЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране
ж)	Предполетен инструктаж, излитане
з) (°)	Преминаване към полет по прибори
и) (°)	Процедури за излитане по прибори, настройка на висотомера.
й) (°)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ (°)

а)	Пилотиране на самолета само по прибори, включително: хоризонтален полет при различни скорости, тримуване
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен ъгъл от 45° и остри завои при снижение
г) (*)	Възстановяване от приближаване към срив в хоризонтален полет, завои в издигане/снижение и в конфигурация за кацане — важи само за самолети
д)	Ограничено приборно табло: стабилизирано издигане или снижение, хоризонтални завои с темп 1 до зададен курс, възстановяване от нехарактерни положения в пространството — важи само за самолети

РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА (°)	
а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане (зона за изчакване по маршрута — ако е необходимо)
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ПОДХОД (°)	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ПОДХОД (°)	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, настройка на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 6 — ПОЛЕТ С ЕДИН НЕРАБОТЕЩ ДВИГАТЕЛ (само за многодвигателни самолети) (°)

а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Подход, минаване на втори кръг и процедура за минаване на втори кръг с един неработещ двигател
в)	Подход и кацане с един неработещ двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

(*) Може да бъде изпълнено на FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

(*) Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

(°) Трябва да бъде изпълнено само по прибори.

Вертолети

РАЗДЕЛ 1 — ОТЛИТАНЕ

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

а)	Използване на РПЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри на въздухоплавателното средство; маса и центровка
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора
ж)	Предполетен инструктаж, процедури и проверки
з)	Преминаване към полет по прибори
и)	Процедури за отлитане по прибори

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ

а)	Пилотиране на вертолета само по прибори, включително:
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завой с постоянен ъгъл от 30° и остри завой при снижение

РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА

а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда и ако е приложимо се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 4 — ТОЧЕН ПОДХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — НЕТОЧЕН ПОДХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг (*)/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 6 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на пилотирането на вертолета, идентификацията на отказалия двигател, незабавни действия (упражнения с докосване — touch drills), последващи действия и проверки и летателна прецизност в следните ситуации:	
а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане и при/по време на подход (**) (на безопасна височина, освен ако не се провежда на FFS или FNTP II/III, FTD 2/3)
б)	Отказ на устройствата за подобряване на устойчивостта/хидравликата (ако е приложимо)
в)	Ограничено приборно табло
г)	Авторотация и възстановяване на предварително зададената височина
д)	Ръчно извършване на процедура по точен подход без директорна система (***) Ръчно извършване на процедура по точен подход с директорна система (***)

(*) Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

(**) Само за многодвигателен вертолет.

(***) Да бъде проверен само един от елементите.

Дирижабли**РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ**

Използването на контролен лист, летателният професионализъм, поддържането на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, се прилагат във всички раздели.

а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Предполетен инструктаж, процедура на отвързване, наземни маневри
ж)	Излитане
з)	Преминаване към полет по прибори
и)	Процедури за отлитане по прибори, настройка на висотомера
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ

а)	Пилотиране на дирижабъла само по прибори
б)	Завои в издигане и снижение с постоянна скорост на завой
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
г)	Ограничено приборно табло

РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА

а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ПОДХОД

а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Стабилизиран подход (височина, скорост и поддържане на курс)

з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ПОДХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, настройка на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Стабилизиран подход (височина, скорост и поддържане на курс)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 6 — ПОЛЕТ С ЕДИН НЕРАБОТЕЩ ДВИГАТЕЛ	
Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на пилотирането на дирижабъла, идентификацията на отказалия двигател, незабавните действия, последващите действия, проверките и летателната прецизност в следните ситуации:	
а)	Симулиран отказ на двигател след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Подход и процедура при минаване на втори кръг с един неработещ двигател
в)	Подход и кацане, процедура за минаване на втори кръг с един неработещ двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

(*) Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

Допълнение 8

Признаване на елементи от частта IR на проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип или клас**А. Самолети**

Признаването на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR) съответно за еднодвигателни и за еднопилотни многодвигателни самолети.

Когато е изпълнена проверка на професионалната подготовка, в т. ч. IR, и притежателят на свидетелство има валид на:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MP (многопилотен); сложен самолет с високи летателни характеристики	клас SE (еднодвигателен) (*) и квалификация за тип SE (еднодвигателен) (*), и квалификация за клас SP ME (еднопилотен многодвигателен) и за тип SP ME за сложен самолет с ниски летателни характеристики, признава се само раздел 3Б от проверката на уменията за еднопилотен сложен самолет с ниски летателни характеристики от допълнение 9 (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за клас SP ME (*), и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики, и квалификация за клас и тип SE (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики ограничена в условия на многопилотна експлоатация	а. квалификация за клас SP ME (*), и б. квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики (*), и в. квалификация за клас и тип SE (*)
квалификация за клас SP ME, в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за клас и тип SE, и квалификация за клас SP ME, и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики
квалификация за клас SP ME, ограничена в условия на многопилотна експлоатация	квалификация за клас и тип SE (*), и квалификация за клас SP ME (*), и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики (*)
квалификация за клас SP SE (еднопилотен еднодвигателен)	квалификация за клас и тип SE
квалификация за тип SP SE (еднопилотен еднодвигателен)	квалификация за клас и тип SE

(*) Ако в рамките на предишните 12 месеца кандидатът е изпълнил най-малко три процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори (IFR) на самолет от клас или тип SP (еднопилотен), в условия на еднопилотна експлоатация, или в случая на многодвигателни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики — кандидатът е преминал раздел 6 от проверката на уменията за еднопилотни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики, само по прибори, в условия на еднопилотна експлоатация.

Б. Вертолети

Признаване на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR), съответно за еднодвигателни и за еднопилотни многодвигателни вертолети.

Когато е изпълнена проверка на професионалната подготовка, включваща полет по прибори, и притежателят на свидетелство има валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверка на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MPH (многопилотен вертолет)	квалификация за тип SE (еднодвигателен) (*), и квалификация за тип SP ME. (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен), в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за тип SE (еднодвигателен) и квалификация за тип SP ME.
квалификация за тип SP ME, ограничена до многопилотна експлоатация	квалификация за тип SE, (*) и квалификация за тип SP ME. (*)

(*) Ако в рамките на предишните 12 месеца са изпълнени най-малко 3 процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори (IFR) на вертолет от тип SP (еднопилотен), в условия на еднопилотна експлоатация.

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 (IRs)**А. Общи положения**

1. Кандидатът за проверка на уменията трябва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.
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 посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, учебната програма за летателното обучение трябва да е съобразена с настоящото допълнение. Учебната програма може да бъде съкратена и да се признае предишен опит на сходен тип въздухоплавателно средство, както е посочено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
5. Освен в случая на проверки на уменията за издаване на ATPL, когато това е предвидено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21 за съответния тип, може да се признаят елементи от проверка на уменията, които са общи за други типове или варианти, когато пилотът има опит на този друг тип.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

6. Проверяващият може да избира между различни сценарии на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, които съдържат симулации на съответните дейности, разработени и одобрени от компетентния орган. Използват се пълни полетни симулатори и други средства за обучение, ако се разполага с такива, както е посочено в настоящата част.
7. По време на проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва да се увери, че притежателят на квалификацията за клас или тип поддържа адекватно ниво на теоретични познания.
8. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.
9. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
10. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите съответно на командир на полет (PIC) или на втори пилот, и да извържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа, ако се явява на проверката в условия на еднопилотна експлоатация. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
11. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатът е длъжен да покаже 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 кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство. Височината за вземане на решение, минималната височина за снижение и точката за минаване на втори кръг се съгласуват с проверяващия.
12. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

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 ATPL

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. Кандидатът трябва да изпълнява функциите на пилотиращ пилот (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 PNF в съответствие с МСС. Кандидатът за първоначално издаване на квалификация за тип за многопилотно въздухоплавателно средство или ATPPL трябва също да демонстрира способност да изпълнява функциите на непилотиращ пилот (PNF). Кандидатът може да избере 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 еднопилотни самолети се разширяват до изпълнение на задълженията на PIC, независимо дали кандидатът изпълнява функциите на PF или PNF:
 - а) управление на взаимодействието в екипажа;
 - б) осъществяване на общ контрол на експлоатацията на въздухоплавателното средство чрез подходящо наблюдение; 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 полетно обучение на въздухоплавателното средство, проверката на уменията може да бъде проведена на FFS и може да бъде изпълнена преди полетното обучение на въздухоплавателното средство. В този случай, преди новата квалификация за тип да бъде вписана в свидетелството за правоспособност на кандидата, на компетентния орган се изпраща сертификат за завършване на курса за квалификация за тип, в т.ч. полетното обучение на въздухоплавателното средство.

Б. Специални изисквания за категорията на самолетите

ПОЛОЖИТЕЛНИ ОЦЕНКИ

1. В случая на еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики, кандидатът трябва да премине успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. За еднопилотните многодвигателни самолети трябва да бъде издържан раздел 6 от съответната проверка, който се отнася за полетите с несиметрична тяга.
2. В случая на сложни многопилотни и еднопилотни самолети с високи летателни характеристики кандидатът трябва да премине успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той трябва да премине отново пълна проверка. Когато кандидатът не е издържал 5 или по-малко елемента, той трябва да премине отново тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка, включително и на елементите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Раздел 6 не е част от проверката на уменията за ATPPL или MPL. Ако кандидатът не издържи или не премине 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, кандидатът трябва да премине успешно раздел 6 за съответния тип въздухоплавателно средство.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - д) непрекъснато поддържа контрол върху самолета по такъв начин, че винаги да бъде гарантиран успешният изход на процедура или маневра;
 - е) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; и
 - ж) поддържа 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	+ 50 фута/- 0 фута

Следване на зададения курс (track)

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс

с работещи двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигателя	± 10°

Скорост

с работещи двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 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 пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF)

X = Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва полетен симулатор, 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 = Самолет

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение (включително FNPT II за квалификация за многодвигателен клас)

- 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) FFS или FNPT II се използва за практическо обучение за квалификация за тип или квалификация за клас много-двигателни, 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) квалификация на FFS или FNPT II, съгласно предвиденото в Част-OR;
- ii) квалификация на инструкторите;
- iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и
- iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства.

ж) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка се изпълнява в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип е ограничена до многопилотна експлоатация.

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
РАЗДЕЛ 1						
1 Отлитане						
1.1 Предполетна подготовка, включително: Документация Маса и центровка Справка за МТО обстановка NOTAM						
1.2 Проверки преди запуск						
1.2.1 Външна	R#		P			
1.2.2 Вътрешна			P		M	
1.3 Запуск на двигател/и: Нормален С откази	P→>	→>	→>		M	
1.4 Рулиране		P→>	→>		M	
1.5 Проверки преди отлитане: Подгръване на двигател (ако е приложимо)	P→>	→>	→>		M	
1.6 Процедура на излитане: Нормално, със задкрilки съгласно RPE При страничен вятър (ако има подходящи условия)		P→>	→>			
1.7 Набор на височина: Vx/Vy Завои до зададен курс Преминаване в хоризонтален полет		P→>	→>		M	

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А
1.8 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 2						
2 Работа във въздуха (VMC)						
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)		P—>	—>			
2.2 Стръмни завои (360° наляво и наясно с наклон 45°)		P—>	—>		М	
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 iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едномоторен самолет)		P—>	—>		М	
2.4 Управление на самолета с използване на автопилот и директорна система (може да се изпълни в раздел 3), ако е приложимо		P—>	—>		М	
2.5 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 3А						
3А Процедури за VFR по маршрута (вж. Б.5, букви в) и г)						
3А.1 Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта						

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
3A.2 Поддържане на зададени височина, курс и скорост						
3A.3 Ориентиране, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане						
3A.4 Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)						
3A.5 Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)						
3A.6 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 3Б						
3Б Полет по прибори						
3Б.1* Отлитане по прибори		P—>	—>		M	
3Б.2* Полет по маршрут по прибори		P—>	—>		M	
3Б.3* Процедури за изчакване		P—>	—>		M	
3Б.4* PLS до DH/A 200 фута (60 m) или до процедурния минимум (може да се използва автопилот до прихващане на глисадата)		P—>	—>		M	
3Б.5* Неточен подход до MDH/A и MAP		P—>	—>		M	
3Б.6* Летателни упражнения, включително симулиран отказ на компас и датчик за височина: завои с темп 1, 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						

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А
Умишлено оставено празно						
РАЗДЕЛ 4						
4 Долитане и кацане						
4.1 Процедура за долитане до летището		P—>	—>			М
4.2 Нормално кацане		P—>	—>			М
4.3 Кацане без задкрилки		P—>	—>			М
4.4 Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		P—>	—>			
4.5 Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 000 фута над ПИК (само за еднодвигателен самолет)		P—>	—>			
4.6 Минаване на втори кръг от минимална височина		P—>	—>			М
4.7 Минаване на втори кръг и кацане през нощта (ако е приложимо)	P—>	—>	—>			
4.8 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 5						
5 Необичайни и аварийни процедури (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)						
5.1 Прекратено излитане на подходяща скорост		P—>	—>			М
5.2 Симулиран отказ на двигател след излитане (само за еднодвигателен самолет)			Р			М

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А
5.3 Симулирано принудително кацане без тяга (само за едновигателен самолет)			Р		М	
5.4 Симулация на аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет, ii) неизправност на системите, ако е приложимо	Р—>	—>	—>			
5.5 Спиране и запуск на двигател (само при проверка на уменията за многодвигателни) (на безопасна височина, ако се изпълнява във ВС)	Р—>	—>	—>			
5.6 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 6						
6 Имитация на полет с несиметрична тяга						
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)	Р—>	—>	—>X		М	
6.2* Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга	Р—>	—>	—>		М	
6.3* Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране	Р—>	—>	—>		М	
6.4 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						

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 пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

X = Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва полетен симулатор; 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 = Самолет

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

OTD = Други средства за обучение

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.

г) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, 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:

i) квалификация на FFS или FNPT II;

ii) квалификация на инструкторите;

iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и

iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот 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, 3.9.3.4, 4.3, 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), кандидатът трябва да отговаря на същите изисквания като другите кандидати за тази квалификация, с изключение на практическите упражнения, свързани с фазите на излитане и кацане.

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
РАЗДЕЛ 1							
1. Подготовка на полета							
1.1. Изчисляване на параметрите на полета	P						
1.2. Външен оглед на самолета; елементи за оглед и цел на огледа	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	
1.5. Рулиране по указания от РВД или инструктора			P————>	————>			
1.6. Проверки преди излитане		P————>	————>	————>		M	
РАЗДЕЛ 2							
2. Излитане							
2.1. Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, включително ускорено излитане			P————>	————>			
2.2* Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отлепване			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	
	ОТД	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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:							
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)			P————>	————>			
2.5.2* между V1 и V2			P	X		М Само на FFS	
2.6. Прекратено излитане на приемлива скорост преди достигане на V1			P————>	————>X		М	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	ОТD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 3							
3. Полетни маневри и процедури							
3.1. Завои с и без интерцептори			P————>	————>			
3.2. Отпускане на носа на самолета и откъсване на въздушния поток при достигане на критична стойност на числото на Мах, други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип Dutch Roll)			P————>	————>X Това упражнение може да не се изпълнява на ВС			
3.3. Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер	P————>	————>	————>	————>			
Нормално и необичайно функциониране на следните системи:						M	Задължително е да се избера най-малко 3 аномалии от 3.4.0. до 3.4.14 включително.
3.4.0. Двигател (витло, ако е необходимо)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.1. Система за херметизация и кондициониране на въздуха	P————>	————>	————>	————>			
3.4.2. Система за пълно/статично налягане	P————>	————>	————>	————>			
3.4.3. Горивна система	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4. Електрическа система	P————>	————>	————>	————>			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3.4.5. Хидравлична система	P————>	————>	————>	————>			
3.4.6. Система за управление и тримери	P————>	————>	————>	————>			
3.4.7. Противообледенителна система, отопление на предното стъкло	P————>	————>	————>	————>			
3.4.8. Автопилот/Директорна система	P————>	————>	————>	————>		М (само за еднопилотни)	
3.4.9. Средства за предупреждение и за предотвратяване на срив и устройства за подобряване на устойчивостта	P————>	————>	————>	————>			
3.4.10. Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер		P————>	————>	————>			
3.4.11. Радиостанции, навигационно оборудване, прибори, система за управление на полета (FMS)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.12. Колесник и спирачна система	P————>	————>	————>	————>			
3.4.13. Система на предкрилки и задкрилки	P————>	————>	————>	————>			
3.4.14. Спомагателна силова установка (APU)	P————>	————>	————>	————>			
Умишлено оставено празно							
3.6. Необичайни и аварийни процедури:						М	Задължително е да се изберат най-малко 3 елемента от 3.6.1 до 3.6.9 включително.

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	ОТD	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
3.6.1. Действия при пожар на: двигател, АPU, в пътническата кабина, в товарния отсек, в пилотската кабина, крилото и електросистемата, вкл. евакуация		P————>	————>	————>			
3.6.2. Поява на дим — откриване и отстраняване		P————>	————>	————>			
3.6.3. Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина		P————>	————>	————>			
3.6.4. Изхвърляне на гориво (симулирано)		P————>	————>	————>			
3.6.5. Срез на вятъра при излитане/кацане			P	X		Само на FFS	
3.6.6. Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снизжение			P————>	————>			
3.6.7. Загуба на работоспособност на член от екипажа		P————>	————>	————>			
3.6.8. Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РПЕ на самолета		P————>	————>	————>			
3.6.9. Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха)	P————>	————>	————>	Може да не се използва ВС		Само на FFS	
3.7. Стръмни завой с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно		P————>	————>	————>			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3.8. Ранно разпознаване и действия при приближаване на срив (до задействане на средствата за предупреждение за срив) в конфигурация за излитане (задкрилки в положение за излитане), в полетна конфигурация и в конфигурация за кацане (задкрилки в положение за кацане, колесник спуснат)			P →	→			
3.8.1. Възстановяване от пълен срив или при сработване на средствата за предупреждение за срив в конфигурация за издигане, полет и подход			P	X			
3.9. Процедури при полет по прибори							
3.9.1* Придържане към маршрута за оплитане и долитане и указанията на РВД		P →	→	→		M	
3.9.2* Процедури за изчакване		P →	→	→			
3.9.3* Точни подходи до височина за вземане на решение (DH) не по-ниска от 60 m (200 фута)							
3.9.3.1* ръчно, без директорна система			P →	→		M (само проверка на уменията)	
3.9.3.2* ръчно, с директорна система			P →	→			
3.9.3.3* с автопилот			P →	→			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATP/MP/ТИП	
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
<p>3.9.3.4* ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг</p> <p>На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно неточния подход, описан в 3.9.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OSH/A), но не по-късно от достигане на минимална височина за снижение (MDH/A) от 500 фута над превишението на прага на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно 3.9.3.4.</p>			P————>	————>		M	
3.9.4* Неточен подход до MDH/A			P*——>	————>		M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	ОТD	FTD	FFS	А	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS А
<p>3.9.5. Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия:</p> <p>а)* подход по 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;</p> <p>последван от:</p> <p>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.</p> <p>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>							
РАЗДЕЛ 4							
4. Процедури за минаване на втори кръг							
4.1. Минаване на втори кръг с всички работещи* двигатели след подход по ILS при достигане на височина за вземане на решение							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
4.2. Други процедури за минаване на втори кръг			P*—>	—>			
4.3* Ръчно минаване на втори кръг със симулация на неработещ критичен двигател след подход по прибори при достигане на височина за вземане на решение, MDH или MAPt			P*—>	—>		M	
4.4. Прекратено кацане на височина 15 m (50 фута) над превишението на прага на ПИК и минаване на втори кръг			P—>	—>			
РАЗДЕЛ 5							
5. Кацане							
5.1. Нормално кацане* след подход по ILS с преминаване към визуално пилотиране при достигане на височината за вземане на решение			P				
5.2. Кацане със симулация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран (out-of-trim)			P—>	Това упражнение може да не се изпълнява на ВС			
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	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	ОТD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверена FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
5.6. Кацане с два неработещи двигателя: — самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно данните от PLE; — самолети с четири двигателя: 2 двигателя от едната страна			P	X		M само на FFS (само проверка на уменията)	

Общи забележки:

Има особени изисквания за разширяване 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

<p>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)</p> <p>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 височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута).</p>							
6.1* Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК			P*—>	—>X Това упражнение може да не се изпълнява на ВС		M*	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверена FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
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 (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 (симулация 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*	
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 приложимите изисквания за летателна експлоатация.

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

Раздел 6 трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за клас многодвигателни ВС, кацаци 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, КАЦАЦИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
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 NOTAM		
1.2. Проверки преди запуск Външни/вътрешни		
1.3. Запуск и спиране на двигател/и Нормално/С откази		
1.4. Рулиране		
1.5. Стълково 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 При страничен вятър (ако има подходящи условия)		
1.10. Набор на височина Завои до западен 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)		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.2. Стръмни завой (360° наляво и надясно с наклон 45°)		
2.3. Срив и възстановяване от срив: i) в чиста конфигурация; ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане; iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за еднодвигателен самолет)		
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 еднодвигателен самолет)		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
4.6. Минаване на втори кръг от минимална височина		
4.7. Кацане на гладка водна повърхност Кацане на бурна водна повърхност		
4.8. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 5		
5. Необичайни и аварийни процедури (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)		
5.1. Прекратено излитане на подходяща скорост		
5.2. Симулиран отказ на двигател след излитане (само за едновигателен самолет)		
5.3. Симулирано принудително кацане без тяга (само за едновигателен самолет)		
5.4. Симулирани аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет ii) неизправност на системите, ако е приложимо		
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 АТРЛ, кандидатът трябва да издържи раздели 1—4 и 6 (според случая) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине 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) кандидатът трябва да издържи раздел 5 от проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 3 елемента, той е длъжен отново да премине целия раздел 5. Кандидат, който не е издържал по-малко от 3 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на други елементи от раздел 5, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - а) управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - д) непрекъснато поддържа контрол върху вертолета по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
 - е) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; и
 - ж) поддържа 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.

- 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 задания курс (track):

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс:

нормални операции	± 5°
необичайни/аварийни операции	± 10°

Скорост:

в общия случай	± 10 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/- 5 възела

б) VFR летателни ограничения

Височина:

в общия случай	± 100 фута
----------------	------------

Курс:

нормални операции	± 5°
необичайни/аварийни операции	± 10°

Скорост:

в общия случай	± 10 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/- 5 възела

Земно отклонение:

излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута
качане	± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

5. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет за издаване на квалификация за тип за еднопилотни вертолети, или като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаване на квалификация за тип за многопилотни вертолети.

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 = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

H = Вертолет

7. Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в действителни или симуирани ИМС 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:

- квалификация на FSTD, както е посочено в Част-OR;
- квалификация на инструктора и проверяващия;
- предвидено в курса обучение на FSTD;
- квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства; и

v) 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 АТPL(Н) трябва да се явят само на раздели 1—4 и, ако е приложимо — на раздел 6.
12. Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип многопилотен вертолет трябва да се явят само на раздели 1—4 и, ако е приложимо — на раздел 6.

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки						
1.1 Външен оглед на вертолета; елементи за оглед и цел на огледа			Р		М (ако се извършва във вертолета)	
1.2 Оглед на пилотската кабина		Р	—>		М	
1.3 Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	Р	—>	—>		М	
1.4 Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора		Р	—>		М	
1.5 Предполетни процедури и проверки	Р	—>	—>		М	
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури						
2.1 Излитане (различни профили)		Р	—>		М	
2.2 Излитане и кацане на наклонена площадка или при страничен вятър		Р	—>			
2.3 Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)	Р	—>	—>			
2.4 Излитане при симулиран отказ на двигател малко преди достигане на TDP или DPATO		Р	—>		М	
2.4.1 Излитане при симулиран отказ на двигател малко след достигане на TDP или DPATO		Р	—>		М	
2.5 Завои с изкачване и снижение към зададен курс	Р	—>	—>		М	

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- рващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
2.5.1 Завои с наклон 30°, 180° до 360° наляво и надясно, само по прибори	P	—>	—>		M	
2.6 Сnižение в режим на авторо- тация	P	—>	—>		M	
2.6.1 Кацане в режим на авторотация (само еднодвигателни вертолети) или възстановяване на тягата		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	
РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури						
3 Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:					M	Задъл- жително 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 система	P	—>	—>			
3.5 Електрическа система	P	—>	—>			
3.6 Хидравлична система	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	—>	—>			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
3.11 Метеорологичен радар, радиови- сотомер, транспондер	P	—>	—>			
3.12 Система за зонална навигация	P	—>	—>			
3.13 Колесник	P	—>	—>			
3.14 Спомагателна силова установка	P	—>	—>			
3.15 Радионавигационно оборудване, система за управление на полет по прибори	P	—>	—>			
РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури						
4 Необичайни и аварийни процедури					M	Запъл- жително 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 (симу- лирано)	P	—>	—>			
4.5 Отказ на опасния ротор (ако е приложимо)	P	—>	—>			
4.5.1 Загуба на опасния ротор (ако е приложимо)	P	—>	Това упражне- ние може да 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	—>	—>			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- рващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
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	Р*	—>*	—>*			
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	Р*	—>*	—>*		М*	
5.2 Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	Р*	—>*	—>*		М*	
5.3 Процедури за изчакване	Р*	—>*	—>*			
5.4 Височина за вземане на решение при подходи по ILS към CAT 1	Р*	—>*	—>*			
5.4.1 Ръчно, без директорна система	Р*	—>*	—>*		М*	
5.4.2 Ръчно извършване на процедура по точен подход, със или без директорна система	Р*	—>*	—>*		М*	
5.4.3 Дублирано с автопилот	Р*	—>*	—>*			
5.4.4 Ръчно, със симулация на един неработещ двигател. (Отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг.)	Р*	—>*	—>*		М*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	Р*	—>*	—>*		М*	
5.6 Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	Р*	—>*	—>*			
5.6.1 Други процедури за минаване на втори кръг	Р*	—>*	—>*			
5.6.2 Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един от двигателите при достигане до DA/DH или MDA/MDH	Р*				М*	

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
5.7 Авторотация в условия на ИМС 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, кандидатът трябва да издържи раздели 1—5 и 6 (ако е приложимо) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - управлява въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - поддържа непрекъснато контрол върху въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
 - разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; и
 - поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
- Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство, задвижвано от силова установка.
 - 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 (track):

по радионавигационни средства	$\pm 5^\circ$
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

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:

излитане с висене при използване на приземния ефект	± 3 фута
кацане	± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за изпаването 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 = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

OTD = Друго средство за обучение

PL = ВС, задвижвано от силова установка

а) Кандидатите за проверка на уменията за изпаване на квалификация за тип за ВС, задвижвано от силова установка, трябва да се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на 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 се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на 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 „М“, това означава задължително упражнение.
8. Тренировъчни средства за полетна симулация 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:
- квалификация на тренировъчните средства за полетна симулация, както е посочено в Част-OR;
 - квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	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 инструктора		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	—>				

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
2.3.1 Прекратено излитане: по време на операции на ПИК по време на операции на повдигната вертолетна площадка 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 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 Само на FFS	
2.4.1 Спираловидно снижение в режим на използване на самолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)		P	—>			M Само на FFS	
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 по време на операции на площадка на нивото на земята							

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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 система	P	—>	—>				
3.5 Електрическа система	P	—>	—>				
3.6 Хидравлична система	P	—>	—>				
3.7 Система за управление и тримери	P	—>	—>				
3.8 Противобледенителна система, отопление на предното стъкло (ако е подходящо)	P	—>	—>				
3.9 Автопилот/Директорна система	P	—>	—>				

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.10 Средства за предупреждение и за предотвратяване на срив 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	—>	—>				
3.12 Колесник	P	—>	—>				
3.13 Спомагателна силова установка	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	—>	—>			Само на FFS	

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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			Само на FFS	
4.6 Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	—>	—>			Само на FFS	
4.7 Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха) (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	—>	—>			Само на FFS	
4.8 Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	—>	—>				
4.9 Неизправност на трансмисията	P	—>	—>			Само на FFS	
4.10 Възстановяване от пълен срив (включен и изключен двигател) или при сработване на средствата за предупреждение за срив в конфигурация за излитане, полет и подход (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	—>	—>			Само на FFS	
4.11 Други аварийни процедури, така както са описани в съответното PLE	P	—>	—>				
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)							
5.1 Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане след точката на вземане на решение	P*	—>*	—>*			M*	

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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, при симулиран отказ на един от двигателите; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг	P*	—>*	—>*			M*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6 Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	—>*	—>*				
5.6.1 Други процедури за минаване на втори кръг	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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 (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 ДН, 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 процедури за взаимодействие в екипажа (SOP)		P	—>	—>		M*	

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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*	
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, кандидатът трябва да издържи раздели 1—5 и 6 (ако е приложимо) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка трябва да се преминават в рамките на шест месеца.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Кандидатът трябва да покаже способност да:
 - управлява дирижабъла в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;

- iv) прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - v) поддържа непрекъснато контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
 - vi) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; и
 - vii) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания дирижабъл.

a) 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 (track):

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс:

нормални операции	± 5°
необичайни/аварийни операции	± 10°

b) VFR летателни ограничения:

Височина:

в общия случай	± 100 фута
----------------	------------

Курс:

нормални операции	± 5°
необичайни/аварийни операции	± 10°

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 пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) 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 (—>).

6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = Пълен полетен симулатор

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 се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на раздел 6.
- б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за дирижабъл трябва да се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на 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 „М“, това означава задължително упражнение.
8. Тренировъчни средства за полетна симулация се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:
- а) квалификация на тренировъчните средства за полетна симулация, както е посочено в Част-OR;
- б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки							
1.1 Предполетен оглед				P			
1.2 Оглед на пилотската кабина	P	—>	—>	—>			
1.3 Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка		P	—>	—>		M	
1.4 Процедура на отвързване и наземни маневри			P	—>		M	

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

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на провеждащия 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 (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1	Двигател	P	—>	—>	—>		
3.2	Система на херметизация на обшивката	P	—>	—>	—>		
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	—>	—>	—>		
3.4	Горивна система	P	—>	—>	—>		
3.5	Електрическа система	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	—>	—>	—>		

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
3.13 Спомагателна силова установка	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 електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	—>	—>	—>			
4.2 Поява на дим — откриване и отстраняване	P	—>	—>	—>			
4.3 Отказ на двигател, спиране и запуск На определени етапи от полета, включително многократни откази на двигател	P	—>	—>	—>			
4.4 Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	—>	—>	—>			
4.5 Неизправност на трансмисията/скоростната кутия	P	—>	—>	—>		Само на FFS	
4.6 Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	—>	—>	—>			

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на провеждащия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)							
5.1 Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Процедури за изчакване	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Точен подход до височина за вземане на решение, не по-ниска от 60 m (200 фута)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Ръчно, без директорна система	p*	—>*	—>*	—>*		M* (само проверка на уменията)	
5.4.2 Ръчно, с директорна система	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 С използване на автопилот	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Ръчно, при симулиран отказ на един от двигателите; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

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

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на провеждащия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
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 (симулация 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*	
6.4 Кацане с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход за кацане по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изгълни автоматично кацане.		P	—>			M*	

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на провеждащия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
РАЗДЕЛ 7 — Незадължително оборудване							
7		P	—>				

ПРИЛОЖЕНИЕ II

УСЛОВИЯ ЗА ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ НАЦИОНАЛНИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ И КВАЛИФИКАЦИИ ЗА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

А. САМОЛЕТИ

1. за летателна правоспособност

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

- а) за ATPL(A) и CPL(A) — да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип/клас и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;
- б) да демонстрира познания по съответните части от Част-OPS и Част-FCL;
- в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
- г) да отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети	Няма	ATPL(A)	Неприложимо	а)
ATPL(A)	> 1 500 часа на многопилотни самолети	Няма	като в колона 4, ред в)	като в колона 5, ред в)	б)
ATPL(A)	> 500 часа на многопилотни самолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.515	ATPL(A), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част-FCL	в)
CPL/IR(A) и преминал ИКАО ATPL теоретичен изпит в държавата-членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615 б) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Неприложимо	г)
CPL/IR(A)	> 500 часа на многопилотни самолети или при многопилотна експлоатация на еднопилотни самолети категория CS-23 (за къси разстояния) или еквивалентни, в съответствие с изискванията на Част-OPS за търговския въздушен транспорт	i) Успешно полагане на изпит за ATPL(A) в държавата-членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Неприложимо	д)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Няма	CPL/IR(A) с квалификация за тип/клас, ограничение за еднопилотни самолети		е)
CPL/IR(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики за ниво CPL/IR	като колона 4, ред е)	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част-FCL	ж)
CPL(A)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Квалификация за нощни полети, ако е приложимо	CPL(A) с квалификация за тип/клас, ограничение за еднопилотни самолети		з)
CPL(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	i) Квалификация за нощни полети, ако е приложимо; ii) Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред з)		и)
PPL/IR(A)	≥ 75 часа в съответствие с IFR	Квалификация за нощни полети, ако такава не е включена в квалификацията за полети по прибори	PPL/IR(A) (IR е ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.615, б)	й)
PPL(A)	≥ 70 часа на самолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL(A)		к)

(*) Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни самолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATPL(A), докато продължават да летят на същия тип самолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(A) за свидетелство за правоспособност по Част-FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен самолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона 3, ред д), точка i) от таблицата по-горе.

2. Сертификат за инструктор

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат	Неприложимо	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Сертификат за SFI

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 часа като пилот на многопилотен самолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPPL за самолети, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC.	SFI(A)
SFI(A)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(A)

Преобразуването е валидно за период от максимум 3 години. Потвърждаването на валидността е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

4. Сертификат за STI

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 часа като пилот на едномилотни самолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)
STI(A)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

Б. ВЕРТОЛЕТИ

1. Свидетелства за летателна правоспособност

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

- да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;
- да демонстрира познания по съответните части от Част-OPS и Част-FCL;
- да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

г) да отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR	Неприложимо	а)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H)		б)
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част-FCL	в)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част-FCL	г)
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.515 и FCL.615, б)	като колона 4, ред в)	като колона 5, ред в)	д)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	като колона 3, ред д)	като колона 4, ред г)	като колона 5, ред г)	е)
CPL/IR(H) и преминал теоретичен изпит за ATPL(H) на ИКАО в държавата-членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, б); ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL. 720.3 б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H), при условие че се приема, че теоретичният изпит за ATPL(H) на ИКАО е на ниво за ATPL съгласно изискванията на Част-FCL	Неприложимо	ж)
CPL/IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	i) Успешно полагане на теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част-FCL в държавата-членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*); ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL. 720.3, б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част-FCL	Неприложимо	з)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Няма	CPL/IR(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част-FCL	и)
CPL/IR(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, б)	като колона 4, ред и)		й)
CPL(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети	CPL(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети		к)
CPL(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети — демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к)		л)
CPL(H) Без квалификация за нощни полети	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети		като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част-FCL и квалификация за нощни полети	м)
CPL(H) Без квалификация за нощни полети	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR		н)
PPL/IR(H)	≥ 75 часа в съответствие с IFR	Квалификация за нощни полети; ако такава не е включена в квалификацията за полети по прибори	PPL/IR(H) (IR ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.615, б)	о)
PPL (H)	≥ 75 часа на вертолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL (H)		п)

(*) Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни вертолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATP(L)(H), докато продължават да летят на същия тип вертолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATP(L)(H) за свидетелство за правоспособност по Част-FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен вертолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона 3, ред з), точка и) от таблицата по-горе.

2. Сертификат за инструктор

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

3. Сертификат за SFI

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 часа като пилот на многопилотен вертолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)
SFI(H)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

4. Сертификат за STI

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 часа като пилот на еднопилотни вертолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)
STI(H)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

УСЛОВИЯ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ, ИЗДАДЕНИ ОТ ТРЕТИ ДЪРЖАВИ ИЛИ ОТ ТЯХНО ИМЕ

A. ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ

Общи положения

1. Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, може да бъде потвърдено от компетентния орган на държава-членка.

Пилотите подават заявление до компетентния орган на държавата-членка, в която пребивават или са установени, или ако не пребивават на територията на държавите-членки — на държавата, в която се намира основното място на дейност на оператора, за когото те изпълняват или възнамеряват да изпълняват полети.

2. Срокът, за който свидетелството за правоспособност остава потвърдено, не трябва да превишава една година, при условие че основното свидетелство остава валидно.

Този срок може да бъде удължен само веднъж от компетентния орган, потвърдил свидетелството, когато по време на срока на потвърждение пилотът е кандидатствал (или преминава обучение) за издаване на свидетелство за правоспособност в съответствие с Част-FCL. Това удължаване трябва да обхваща периода, необходим за издаването на свидетелството в съответствие с Част-FCL.

Притежателите на свидетелство за правоспособност, признато от държава-членка, упражняват своите права в съответствие с изискванията на Част-FCL.

Свидетелства за летателна правоспособност за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности

3. В случая на свидетелства за летателна правоспособност за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности, притежателят трябва да отговаря на следните изисквания:

- а) да изпълни под формата на проверка на уменията изискванията на Част-FCL за потвърждаване на валидността на квалификация за тип или клас, съответстваща на правата по притежаваното свидетелство;
- б) да демонстрира, че е придобил познания по съответните части от Част-OPS и Част-FCL;
- в) да демонстрира, че е придобил знания по английски език в съответствие с FCL.055;
- г) да притежава валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1, издадено в съответствие с Част-Медицински изисквания;
- д) в случая на самолети — да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Права	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като командир на полет	а)
ATPL(A) или CPL(A)/IR (*)	> 1 500 часа като командир на полет или втори пилот на многопилотни самолети в съответствие с експлоатационните изисквания	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като втори пилот	б)
CPL(A)/IR	> 1 000 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като командир на полет	в)
CPL(A)/IR	> 1 000 часа като командир на полет или втори пилот на еднопилотни самолети в съответствие с експлоатационните изисквания	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като втори пилот в съответствие с Част-OPS	г)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 часа на самолети, различни от TMG, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца	Упражняване на права на самолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	д)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт, включително 500 часа в експлоатация на хидроплан	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като командир на полет	е)

(*) Притежателите на CPL(A)/IR за многопилотни самолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL(A) на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.

е) в случая на вертолети — да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Права	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) и валидна IR	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR и IFR операции	а)
ATPL(H) без права за IR	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR операции	б)
ATPL(H) и валидно IR	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR и IFR операции	в)
ATPL(H) без права за IR	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR операции	г)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот	д)
CPL(H)/IR	> 1 000 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни вертолети като командир на полет	е)
ATPL(H) със или без IR права, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 часа на вертолети различни от тези, които са сертифицирани по CS-27/29, или еквивалентни, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца	Упражняване на права на вертолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	ж)

(*) Притежателите на CPL(H)/IR за многопилотни вертолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.

Свидетелства за летателна правоспособност за нетърговски дейности с права за полети по прибори

4. В случая на свидетелство за любител пилот с квалификация за полети по прибори или на свидетелство за CPL или ATPL с квалификация за полети по прибори, когато пилотът възнамерява да упражнява единствено правата на любител пилот, притежателят на свидетелството трябва да отговаря на следните изисквания:
- да премине проверка на уменията за квалификация за полети по прибори и квалификация за тип/клас за съответните права по притежаваното свидетелство за правоспособност, в съответствие с допълнения 7 и 9 към Част-FCL;
 - да демонстрира, че е придобил познания по въздушно право, метеорологични кодове в авиацията, полетно планиране и летателни характеристики (IR) и човешки възможности;
 - да демонстрира, че е придобил знания по английски език в съответствие с FCL.055;
 - да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
 - да притежава опит от минимум 100 часа полетно време по прибори като командир на полет на съответната категория въздухоплавателно средство.

Свидетелства за летателна правоспособност за нетърговски дейности без права за полети по прибори

5. В случая на свидетелство за правоспособност за любител пилот или на свидетелство за CPL или ATPPL без квалификация за полети по прибори, когато пилотът възнамерява да упражнява единствено правата на любител пилот, притежателят на свидетелството за правоспособност трябва да отговаря на следните изисквания:
- а) да демонстрира, че е придобил познания по въздушно право и човешки възможности;
 - б) да е преминал проверката на уменията за PPL, описана в Част-FCL;
 - в) да отговаря на съответните изисквания на Част-FCL за издаването на квалификация за тип/клас в съответствие с правата по притежаваното свидетелство за правоспособност;
 - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
 - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
 - е) да притежава опит от минимум 100 часа като пилот на съответната категория въздухоплавателно средство.

Потвърждаване на свидетелства за летателна правоспособност за определени задачи с ограничена продължителност

6. Независимо от разпоредбите на горните параграфи, в случая на производствени полети държавите-членки могат да признаят свидетелство за правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, за максимален срок от 12 месеца за определени задачи с ограничена продължителност като например учебни полети за първоначално въвеждане в експлоатация, демонстриране, пребазиране или изпитателни полети, при условие че кандидатът отговаря на следните условия:
- а) да притежава съответното свидетелство за правоспособност, свидетелство за медицинска годност и свързаните квалификации, издадени в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
 - б) да е нает, пряко или непряко, от производител на самолети.

В този случай правата на притежателя са ограничени до изпълнение на летателно обучение и проверки за първоначално издаване на квалификации за тип, наблюдение на първоначалните полети в рейсови условия на пилотите на оператора, полети за доставяне или пребазиране, първоначални полети в рейсови условия, полетни демонстрации или изпитателни полети.

Б. ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ

1. Свидетелство за PPL/BPL/SPL, CPL или ATPPL, издадено от трета държава в съответствие с изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция, може да бъде преобразувано в PPL/BPL/SPL по Част-FCL с квалификация за еднопилотен клас или тип от компетентния орган на държава-членка.

Пилотът подава заявление до компетентния орган на държавата-членка, в която пребивава или е установен.

2. Притежателят на свидетелството за правоспособност трябва да отговаря на следните минимални изисквания за съответната категория въздухоплавателно средство:
- а) да е преминал писмен изпит по въздушно право и човешки възможности;
 - б) да е преминал проверка на уменията съответно за PPL, BPL или SPL, в съответствие с Част-FCL;
 - в) да отговаря на изискванията за издаване на съответната квалификация за клас или тип, в съответствие с Подчаст 3;
 - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с Част-Медицински изисквания;
 - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
 - е) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот.

В. ПРИЗНАВАНЕ НА КВАЛИФИКАЦИИ ЗА КЛАС И ТИП

1. Валидна квалификация за клас или тип, съдържаща се в съответното свидетелство за правоспособност, издадено от трета държава, може да бъде вписана в свидетелство за правоспособност по Част-FCL, при условие че кандидатът:
- а) отговаря на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;
 - б) премине съответната проверка на уменията за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;
 - в) продължава да упражнява правата си;

г) има:

- i) за квалификация за клас самолети — не по-малко от 100 часа летателен опит като пилот на самолет от този клас;
 - ii) за квалификация за тип самолети — не по-малко от 500 часа летателен опит като пилот на самолет от този тип;
 - iii) за еднодвигателни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg — не по-малко от 100 часа летателен опит като пилот на този тип;
 - iv) за всички други вертолети — не по-малко от 350 часа летателен опит като пилот на този клас.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

[ЧАСТ-MED]

ПОДЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ 1

Общи положения

MED.A.001 Компетентен орган

За целите на тази част компетентен орган е:

- а) за авиомедицинските центрове:
- (1) органът, определен от държавата-членка, където е основното място на дейност на авиомедицинския център;
 - (2) Агенцията, когато мястото на дейност авиомедицинския център е в трета страна;
- б) за авиомедицинските експерти:
- (1) органът, определен от държавата-членка, където е основното място на дейност на авиомедицинския експерт;
 - (2) ако основното място на дейност на авиомедицинския експерт е на територията на трета страна, органът, определен от държавата-членка, пред която експертът кандидатства за издаване на експертното свидетелство;
- в) за общопрактикуващите лекари, органът, определен от държавата-членка, пред който общопрактикуващият лекар обявява своята дейност;
- г) за специалистите по трудова медицина, които оценяват медицинската годност на членовете на кабинния екипаж, органът, определен от държавата-членка, пред който специалистът обявява своята дейност.

MED.A.005 Обхват

Тази част установява изискванията за:

- а) издаването, валидността, презаверяването и подновяването на медицинско свидетелство, изисквано за упражняване на правата по пилотски лиценз или на правата на обучаем пилот;
- б) медицинската годност на кабинния екипаж;
- в) сертифицирането на авиомедицинските експерти; и
- г) квалификацията на общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина.

MED.A.010 Определения

За целите на тази част се прилагат следните определения:

- „акредитирано медицинско заключение“ е заключението, направено от един или повече медицински експерти, приети като такива от лицензиращия орган, въз основа на обективни и недискриминационни критерии, за целите на конкретния случай, след консултация с експерти по летателна експлоатация и други експерти, според случая;
- „оценка“ е заключение относно медицинската годност на лице, направено въз основа на оценка на медицинската история и/или авиомедицински прегледи на това лице, съгласно изискванията на тази част, както и на други необходими прегледи, според случая, и/или медицински изследвания, които включват, но не се изчерпват с електрокардиография, измерване на кръвното налягане, кръвни изследвания, рентгенови изследвания;
- „безопасно цветово възприятие“ е способността на заявител да различава без затруднения цветовете, използвани в оборудването за въздушна навигация, и да разпознава правилно цветните светлини, използвани във въздухоплаването;
- „очен специалист“ е офталмолог или специалист по грижи за зрението с квалификация по оптометрия и подготовка за установяване на патологични състояния;

- „преглед“ означава оглед, палпиране, почукване, прослушване или други начини за обследване, особено за диагностициране на заболяване;
- „обследване“ е оценка на предполагаемо патологично състояние на заявител посредством прегледи и изследвания, която се извършва с цел да се установи наличието или липсата на медицинско състояние;
- „лицензиращ орган“ е компетентният орган на държавата-членка, който е издал лиценз или пред когото заявителят подава заявление за издаване на лиценз, или, когато дадено лице все още не е подало заявление за издаване на лиценз, компетентният орган по смисъла на тази част;
- „ограничение“ е условие, записано в медицинското свидетелство, лиценз или медицинското заключение за член на кабинния екипаж, което трябва да се спазва при упражняване на правата по лиценз или атестацията на член на кабинния екипаж;
- „рефрактивна грешка“ е отклонение от еметропията, измерено в диоптри в най-аметронния меридиан при използване на стандартни методи.

MED.A.015 Лекарска тайна

Всички лица, които участват в медицински прегледи, оценки и сертифициране, гарантират спазване на лекарската тайна по всяко време.

MED.A.020 Понижение на медицинската годност

- а) Притежателите на лицензи не могат да упражняват по всяко време правата по техните лицензи и съответните квалификационни класове или свидетелства, когато:
- (1) им е известно, че е налице понижение на тяхната медицинска годност, поради което те може да не са в състояние да упражняват безопасно тези права;
 - (2) приемат или употребяват отпускан с рецепта или свободно продаван медикамент, който може да наруши безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз;
 - (3) са на медикаментозно, хирургическо или друго лечение, което може да наруши безопасността на полетите.
- б) Наред с горното, притежателите на лицензи са длъжни да се обърнат незабавно за консултация към авиомедицински експерт, когато:
- (1) са се подложили на хирургическа операция или инвазивна процедура;
 - (2) са започнали редовно приемане на каквото и да е медикамент;
 - (3) са претърпели сериозно нараняване, което обуславя неспособност да изпълняват функциите си като членове на летателен екипаж;
 - (4) са прекарвали значимо заболяване, което обуславя неспособността им да изпълняват функциите си като членове на летателния екипаж;
 - (5) са забременели;
 - (6) са били приети в болница или клиника;
 - (7) за първи път се налага да ползват лещи за корекция на зрението.
- в) В тази случаи:
- (1) притежателите на медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2 се обръщат за консултация към авиомедицински център или авиомедицински експерт. Авиомедицинският център или авиомедицинският експерт оценява медицинската годност на притежателите на лицензи и решава дали те са годни да започнат отново да упражняват правата си;
 - (2) притежателите на медицински свидетелства за управление на леки въздухоплавателни средства (LAPL) се обръщат за консултация към авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, който е подписал медицинското свидетелство. Авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява медицинската годност на притежателите на лицензи и решава дали те са годни да продължат да упражняват правата си.

- г) Членовете на кабинния екипаж не могат да изпълняват задълженията си на въздухоплавателно средство и, когато е приложимо, не могат да упражняват правата по тяхната атестация като членове на кабинния екипаж, когато им е известно за настъпило понижение на медицинската им годност, поради което може да не са в състояние да изпълняват своите задължения и отговорности.
- д) Наред с горното, ако настъпи някое от медицинските състояния, посочени в буква б), точки 1)–5), членовете на кабинния екипаж са длъжни без неоснователно забавяне да се обърнат за консултация към авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина, според случая. Авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина оценява медицинската годност на членовете на кабинния екипаж и решава дали те са годни да продължат да изпълняват задълженията си, свързани с безопасността.

MED.A.025 Задължения на авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина

- а) Когато провеждат медицински прегледи и/или оценки, авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:
- (1) правят необходимото за осъществяване на комуникация с лицето без езикови бариери;
 - (2) уведомяват лицето за последствията от предоставяне на непълна, неточна и невярна информация за неговата медицинска история.
- б) След приключването на авиомедицинските прегледи и/или оценката авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:
- (1) уведомяват лицето дали е оценено като годно, негодно или е насочено към лицензиращия орган, авиомедицински център или авиомедицински експерт, според случая;
 - (2) уведомяват лицето за евентуално ограничение, наложено върху летателното обучение или упражняването на правата по лиценза или атестацията на член на кабинния екипаж, според случая;
 - (3) ако лицето е било оценено като негодно, го/я уведомяват за неговото/нейното право на втори преглед; и
 - (4) по отношение на заявителите за медицинско свидетелство, предоставят незабавно на лицензиращия орган подписан или удостоверен с електронен подпис доклад, който включва резултата от оценката и екземпляр от медицинското свидетелство.
- в) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина водят документация, съдържаща информация за медицинските прегледи и оценки, извършени в съответствие с тази част, и резултатите от тях в съответствие с националното законодателство.
- г) За целите на издаването на медицински свидетелства и/или функциите по надзор авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина предоставят при поискване на медицинския оценител на компетентния орган цялата авиомедицинска документация и доклади, както и всяка друга съответна информация.

РАЗДЕЛ 2

Изисквания относно медицинските свидетелства

MED.A.030 Медицински свидетелства

- а) Обучаем пилот не може да пилотира самостоятелно, освен ако притежава медицинско свидетелство, изисквано за съответния лиценз.
- б) Заявителите за, и притежателите на лиценз за управление на леки въздухоплавателни средства (LAPL) трябва да притежават минимум медицинско свидетелство за LAPL.
- в) Заявителите за, и притежателите на лиценз на любител пилот (PPL), лиценз на пилот на планер (SPL) или лиценз на пилот на балон (BPL) трябва да притежават минимум медицинско свидетелство Клас 2.
- г) Заявителите за, и притежателите на SPL или BPL, които участват в търговски полети с планери или балони, трябва да притежават минимум медицинско свидетелство Клас 2.
- д) Ако към лиценз PPL или LAPL е добавен квалификационен клас за нощни полети, притежателят на лиценза трябва да има безопасно цветово възприятие.
- е) Заявителите за, и притежателите на лиценз на професионален пилот (CPL), лиценз на пилот в многопилотен екипаж (MPL) или лиценз на транспортен пилот (ATPL) трябва да притежават медицинско свидетелство клас 1.
- ж) Ако към лиценз PPL е добавен квалификационен клас за управление по прибори, притежателят на лиценза трябва да тества слуха си, като се подложи на аудиометрични изследвания с чисти тонове в съответствие с изискваните за притежателите на медицински свидетелства Клас 1 периодичност и стандарти.
- з) Притежателите на лицензи трябва по всяко време да притежават не повече от едно медицинско свидетелство, издадено в съответствие с тази част.

MED.A.035 Заявление за медицинско свидетелство

- а) Заявления за медицинско свидетелство се подават съгласно образците, установени от компетентния орган.
- б) Заявителите за медицинско свидетелство предоставят на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общо-практикуващия лекар, според случая:
- (1) документи, удостоверяващи самоличността им;
 - (2) подписана декларация:
 - i) относно медицинските факти, свързани с медицинската им история;
 - ii) относно това дали са се подлагали на медицински преглед за издаване на медицинско свидетелство и, при утвърдителен отговор, от кого е извършен прегледът и какви са резултатите от него;
 - iii) относно това дали са били оценявани като негодни или е било спирано действието на тяхно медицинско свидетелство, или такова свидетелство е било отнето.
- в) Когато подават заявление за презаверяване или подновяване на медицинско свидетелство, заявителите предоставят свидетелството на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар преди извършването на съответните прегледи.

MED.A.040 Издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства

- а) Медицинско свидетелство се издава, презаверява или подновява само след приключването на изискваните медицински прегледи и/или оценка, и след като е дадена оценка, че заявителят е годен.
- б) Първоначално издаване:
- (1) Медицински свидетелства Клас 1 се издават от авиомедицински центрове.
 - (2) Медицински свидетелства Клас 2 се издават от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.
 - (3) Медицински свидетелства за LAPL се издават от авиомедицински центрове, авиомедицински експерти или, ако националното законодателство на държавата-членка, в която се издава свидетелството, допуска такава възможност, от общопрактикуващи лекари.
- в) Презаверяване и подновяване:
- (1) Медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2 се презаверяват или подновяват от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.
 - (2) Медицински свидетелства за LAPL се презаверяват или подновяват от авиомедицински центрове, авиомедицински експерти или, ако националното законодателство на държавата-членка, в която се издава свидетелството, допуска такава възможност, от общопрактикуващи лекари.
- г) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти или общопрактикуващите лекари издават, презаверяват или подновяват медицински свидетелства след като:
- (1) заявителят е предоставил пълна медицинска история и, при поискване от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, резултати от медицински прегледи и изследвания, извършени от лекаря на заявителя или други специалисти; и
 - (2) авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти или общопрактикуващите лекари са извършили авиомедицинската оценка въз основа на медицинските прегледи и изследвания, изисквани за съответното медицинско свидетелство, за да удостоверят, че заявителят отговаря на всички приложими изисквания по тази част;
- д) авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или, когато става дума за насочване, лицензиращият орган могат да поискат от заявителя да се подложи на допълнителни медицински прегледи и обследване при наличие на съответни клинични показания, преди да издадат, презаверят или подновят медицинско свидетелство.
- е) Лицензиращият орган може да издаде или преиздаде, според случая, медицинско свидетелство, когато:
- (1) случаят е насочен;
 - (2) органът е установил, че се налага коригиране на съдържащата се в свидетелството информация.

MED.A.045 Валидност, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства**а) Валидност**

- (1) Медицинските свидетелства Клас 1 са валидни за срок от 12 месеца.
- (2) Срокът на валидност на медицинските свидетелства Клас 1 се намалява на 6 месеца за притежатели на лицензи, които:
 - i) извършват летателна експлоатация на въздухоплавателни средства за един пилот за търговски превоз на пътници и са навършили 40-годишна възраст;
 - ii) са навършили 60-годишна възраст.
- (3) Медицинските свидетелства Клас 2 са валидни за срок от:
 - i) 60 месеца до навършване от притежателя на лиценз на 40-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 40-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 42-годишна възраст;
 - ii) 24 месеца между 40 и 50-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 50-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 51-годишна възраст; и
 - iii) 12 месеца след навършване на 50-годишна възраст.
- (4) Медицинските свидетелства за LAPL са валидни за срок от:
 - i) 60 месеца до навършване от притежателя на лиценз на 40-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 40-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 42-годишна възраст;
 - ii) 24 месеца след навършване на 40-годишна възраст.
- (5) Срокът на валидност на медицинско свидетелство, включително на свързания с него преглед или специално обследване:
 - i) се определя от възрастта на заявителя и датата на извършване на медицинския преглед; и
 - ii) се изчислява от датата на извършване на медицинския преглед в случай на първоначално издаване и подновяване, и от датата на изтичане на валидността на предходното медицинско свидетелство в случай на презаверяване.

б) Презаверяване

Прегледите и/или оценките, изисквани за презаверяване на медицинско свидетелство, може да бъдат извършени до 45 дни преди датата на изтичане на валидността на медицинското свидетелство.

в) Подновяване

- (1) Ако притежател на медицинско свидетелство не изпълни изискването по буква б), се изисква извършване на преглед и/или оценка за подновяване.
- (2) За медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2:
 - i) ако валидността на медицинското свидетелство е изтекла преди повече от 2 години, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт извършва преглед за подновяване след оценка на авиомедицинското досие на заявителя;
 - ii) ако валидността на медицинското свидетелство е изтекла преди повече от 5 години, се прилагат изискванията за медицински прегледи за първоначално издаване, а оценката се извършва въз основа на изискванията за презаверяване.
- (3) По отношение на медицински свидетелства за LAPL, авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява медицинската история на заявителя и извършва авиомедицински преглед и/или оценка в съответствие с MED.B.095.

MED.A.050 Насочване

- а) Когато заявител за медицинско свидетелство Клас 1 или 2 е насочен към лицензиращия орган в съответствие с MED. B.001, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт препраща съответната медицинска документация на лицензиращия орган.

- б) Когато заявител за медицинско свидетелство за LAPL е насочен към авиомедицински експерт или авиомедицински център в съответствие с MED.B.001, общопрактикуващият лекар препраща съответната медицинска документация на авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

ПОДЧАСТ Б

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕДИЦИНСКИТЕ СВИДЕТЕЛСТВА НА ПИЛОТИ

РАЗДЕЛ 1

Общи положения

MED.B.001 Ограничения на медицински свидетелства

а) *Ограничения на медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2*

- (1) Когато заявителят не отговаря напълно на изискванията за съответния клас медицинско свидетелство, но е направена оценка, че не е вероятно да създаде риск за безопасността на полетите, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт:
- i) по отношение на заявители за медицинско свидетелство Клас 1, отнася случая за решение относно медицинската годност на заявителя до лицензиращия орган, съгласно настоящата подчаст;
 - ii) когато в настоящата подчаст не е предвидено отнасяне на случая за решение до лицензиращия орган, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство с необходимото ограничение (ограничения);
 - iii) по отношение на заявители за медицинско свидетелство Клас 2, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство, ако е необходимо с ограничение (ограничения), след съгласуване с лицензиращия орган;
 - iv) авиомедицинският център или авиомедицинският експерт може да презавери или поднови медицинско свидетелство, като запази наложеното ограничение, без да отнася случая на заявителя до лицензиращия орган.

б) *Ограничения на медицински свидетелства за LAPL*

- (1) Когато общопрактикуващ лекар заключи въз основа на подходящ анализ на медицинската история на заявителя, че последният не отговаря напълно на изискванията за медицинска годност, той насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт, с изключение на случаите, в които се налага ограничение, свързано само с използване на лещи за корекция на зрението.
- (2) При насочване на заявител за медицинско свидетелство за LAPL авиомедицинският център или авиомедицинският експерт изпълнява изискванията на MED.B.095, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство с необходимото ограничение (ограничения). Във всички случаи авиомедицинският център или авиомедицинският експерт взема предвид необходимостта за налагане на пилота на ограничение за превоз на пътници (Operational Passenger Limitation, OPL).
- (3) Общопрактикуващият лекар може да презавери или поднови медицинско свидетелство за LAPL, като запази наложеното ограничение, без да насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт.

в) Когато се прави преценка дали е необходимо да се наложи ограничение, следва да се отдели специално внимание на:

- (1) това дали в акредитираното медицинско заключение е посочено, че при определени обстоятелства неизпълнението от страна на заявителя на дадено изискване, изразено с число или по друг начин, е с такъв характер, че упражняването на правата по лиценза, за който кандидатства заявителят, не е вероятно да създаде риск за безопасността на полетите;
- (2) способностите, уменията и опита на заявителя, които са от значение за съответния тип летателна експлоатация.

г) *Кодове на оперативни ограничения*

- (1) Ограничение за работа в многопилотен екипаж (OML — Само за клас 1)
- i) Когато притежател на CPL, ATPL или MPL не отговаря напълно на изискванията за медицинско свидетелство Клас 1 и случаят му е отнесен до лицензиращия орган, се извършва оценка дали медицинското свидетелство може да бъде издадено с OML „валидно само като, или с квалифициран втори пилот“. Тази оценка се извършва от надзорния орган.

- ii) Притежател на медицинско свидетелство с ограничение OML може да управлява въздухоплавателно средство само като член на многопилотен екипаж, когато другият пилот има пълна квалификация за управление на съответния тип въздухоплавателно средство, не му е наложено ограничение OML и не е навършил 60-годишна възраст.
 - iii) OML за медицински свидетелства Клас 1 се налага и отменя само от лицензиращия орган.
- (2) Ограничение за работа с дублиращ пилот (OSL — Клас 2 и права по LAPL)
- i) Притежател на медицинско свидетелство с ограничение OML може да управлява въздухоплавателно средство, само ако на борда присъства друг пилот, който е напълно квалифициран да действа като командир на съответния клас или тип въздухоплавателно средство, въздухоплавателното средство е оборудвано с двойни прибори за управление и другият пилот заема място на приборите за управление.
 - ii) OSL за медицински свидетелства Клас 2 се налага и отменя от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване лицензиращия орган.
- (3) Ограничение за Работа с Пътници (OPL — за Клас 2 и права по LAPL)
- i) Притежател на медицинско свидетелство с ограничение OPL може да управлява само въздухоплавателно средство без пътници на борда.
 - ii) OPL за медицински свидетелства Клас 2 се налага от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване лицензиращия орган.
 - iii) OPL за медицинско свидетелство по LAPL се налага от авиомедицински център или авиомедицински експерт.
- д) На притежател на медицинско свидетелство може да бъде наложено всякакво друго ограничение, ако това е необходимо за гарантиране на безопасността на полетите.
- е) Всяко ограничение, наложено на притежател на медицинско свидетелство, се вписва в свидетелството.

РАЗДЕЛ 2

Медицински изисквания, свързани с медицинските свидетелства Клас 1 и Клас 2

MED.V.005 Общи положения

- а) Заявителите за медицинско свидетелство не трябва да имат:
- (1) вродени или придобити изменения;
 - (2) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;
 - (3) рани, травми или усложнения от операции;
 - (4) ефекти или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти,
- които могат да предизвикат някаква степен на функционална неспособност, която може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз или да породи възможност заявителят внезапно да стане неспособен да упражнява безопасно правата по лиценза.
- б) В случаите когато решението относно медицинската годност на заявителя за медицинско свидетелство Клас 1 е отнесено до лицензиращия орган, този орган може да делегира вземането на такова решение на авиомедицински център, освен ако става въпрос за OML.
- в) В случаите когато решението относно медицинската годност на заявителя за медицинско свидетелство Клас 2 е отнесено до лицензиращия орган, този орган може да делегира вземането на такова решение на авиомедицински център или авиомедицински експерт, освен ако става въпрос за OSL или OPL.

MED.V.010 Сърдечносъдова система

- а) Преглед
- (1) Стандартна 12-канална електрокардиограма (ЕКГ) в състояние на покой се провежда и се изготвя съответен доклад при наличие на клинични показания, както и:
 - i) за медицинско свидетелство Клас 1, при преглед за първоначално издаване на медицинско свидетелство и след това на всеки 5 години до навършване на 30-годишна възраст, на всеки 2 години до навършване на 40-годишна възраст, ежегодно до навършване на 50-годишна възраст, както и при всяко презаверяване или подновяване след това;
 - ii) за медицинско свидетелство Клас 2, при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст и след това на всеки 2 години след навършване на 50-годишна възраст.

- (2) Разширен преглед на сърдечносъдовата система се извършва при наличие на клинични показания.
- (3) За медицинско свидетелство Клас 1 се извършва разширен преглед на сърдечносъдовата система при първото презаверяване или подновяване след навършване на 65-годишна възраст и на всеки 4 години след това.
- (4) За медицинско свидетелство Клас 1 се извършва измерване на серумните липиди, включително холестерол, при прегледа за първоначално издаване на медицинско свидетелство и при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст.
- б) *Сърдечносъдова система — общи положения*
- (1) Заявителите не трябва да страдат от сърдечносъдови заболявания, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- (2) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат някое от следните състояния, се оценяват като негодни:
- i) аневризма на гръдната аорта или на надбъбречната част на коремната аорта, преди или след хирургическа операция;
 - ii) значително функционално отклонение на някои от сърдечните клапи;
 - iii) сърдечна или сърдечно-белодробна трансплантация.
- (3) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат установена история или диагноза за някое от следните състояния, се насочват към лицензиращия орган:
- i) периферна артериална болест, преди или след хирургическа операция;
 - ii) аневризма на коремната аорта, преди или след хирургическа операция;
 - iii) функционално незначителни аномалии на сърдечните клапи;
 - iv) след хирургическа операция на сърдечните клапи;
 - v) изменения на перикарда, миокарда или ендокарда;
 - vi) вродени аномалии на сърцето, преди или след корективна хирургическа операция;
 - vii) повтарящ се вазовагален синкоп;
 - viii) артериална или венозна тромбоза;
 - ix) белодробен емболизъм;
 - x) състояние на сърдечносъдовата система, което налага системно лечение с антикоагуланти.
- (4) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2 с окончателна диагноза за едно от състоянията, посочени в точки (2) и (3) по-горе, се оценяват от кардиолог преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след съгласуване с лицензиращия орган.
- в) *Кръвно налягане*
- (1) Кръвното налягане се документира при всеки преглед.
- (2) Кръвното налягане на заявителя трябва да е в нормални граници.
- (3) Заявителите за медицински свидетелства Клас 1:
- i) със симптоматична хипотония; или
 - ii) чието кръвно налягане по време на прегледа систематично надвишава 160 мм живачен стълб за систоличното и/или 95 мм живачен стълб за диастоличното налягане, със или без лечение,
- се оценяват като негодни.

- (4) При започване на медикаментозно лечение за нормализиране на кръвното налягане временно се спира действието на медицинското свидетелство, за да се установи липсата на значими странични ефекти.

г) *Коронарна артериална болест*

- (1) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат:

- i) данни за миокардна исхемия;
- ii) леки случаи на асимптоматична коронарна артериална болест, които не налагат антистенокардно лечение,

се насочват към лицензиращия орган и се подлагат на кардиологична оценка за изключване на миокардна исхемия, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

- (2) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някои от състоянията, посочени в точка 1), се подлагат на кардиологична оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

- (3) Заявители, които имат някои от следните състояния, се оценяват като негодни:

- i) миокардна исхемия;
- ii) симптоматична коронарна артериална болест;
- iii) симптоми на коронарна артериална болест, които се контролират с прием на медикамент.

- (4) Заявители за първоначално издаване на медицинско свидетелство Клас 1, които имат установена история или диагноза за някои от следните състояния, се оценяват като негодни:

- i) миокардна исхемия;
- ii) миокарден инфаркт;
- iii) реваскуларизация при коронарна артериална болест.

- (5) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които са асимптоматични след прекаран миокарден инфаркт или хирургическа операция във връзка с коронарна артериална болест, се подлагат на подходяща кардиологична оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни, след съгласуване с лицензиращия орган. Заявители за презаверяване на медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

д) *Ритъмни/проводни нарушения*

- (1) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган, когато имат значими нарушения на сърдечната проводимост или сърдечния ритъм, което включва някои от следните състояния:

- i) нарушения на суправентрикуларния ритъм, което включва интермитентна или постоянна синоатриална дисфункция, предсърдно мъждене и/или трептене и асимптоматични синусови паузи;
- ii) пълен ляв бедрен блок;
- iii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 2,
- iv) тахикардия с широки и/или тесни камерни комплекси;
- v) вентрикуларно преждевременно възбуждане;
- vi) асимптоматичен удължен QT интервал;
- vii) ЕКГ находки за синдром на Бругада.

- (2) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някои от състоянията, посочени в точка 1), се подлагат на кардиологична оценка със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след съгласуване с лицензиращия орган.

(3) Кандидати, които имат някои от следните състояния:

- i) непълен бедрен блок;
- ii) пълен десен бедрен блок;
- iii) устойчиво ляво отклонение в електрическата ос на ЕКГ;
- iv) асимптоматична синусова брадикардия;
- v) асимптоматична синусова тахикардия;
- vi) асимптоматични изолирани постоянни надкамерни или камерни ектопични комплекси;
- vii) атриовентрикуларен блок първа степен;
- viii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 1,

могат да бъдат оценени като годни, ако не страдат от никакви други изменения и са се подложили на кардиологична оценка със задоволителен резултат.

(4) Заявители, които са били подложени на:

- i) аблационно лечение;
- ii) имплантиране на пейсмейкър,

трябва да се подложат на оценка на сърдечносъдовата система със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 2 се оценяват съгласувано с лицензиращия орган.

(5) Заявители, които имат някои от следните състояния, се оценяват като негодни:

- i) симптоматично синоатриално заболяване;
- ii) пълен атриовентрикуларен блок;
- iii) симптоматичен удължен QT интервал;
- iv) имплантиран автоматичен дефибрилационен апарат;
- v) камерен антитахикардиален пейсмейкър.

MED.V.015 Дихателна система

- a) Заявители със значими увреждания на белодробната функция се оценяват като негодни. Въпросът за оценяването им като годни може да се разгледа след възстановяване на белодробната функция до задоволително равнище.
- b) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се подлагат на функционални белодробни изследвания при първоначалния преглед и при наличие на клинични показания.
- v) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 2 се подлагат на функционални белодробни изследвания при наличие на клинични показания.
- г) Заявители, които имат установена история на, или диагностицирано някои от следните състояния:
 - (1) астма, налагаща медикаментозно лечение;
 - (2) активно възпалително заболяване на дихателната система;
 - (3) активна саркоидоза;
 - (4) пневмоторакс;
 - (5) синдром на прекъсване на дишането по време на сън;

(6) сериозна гръдна операция;

(7) пневмонектомия,

се подлагат на оценка на дихателната система със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители, които имат установена история на, или диагностицирано някое от състоянията, посочени в точки (3) и (5), се подлагат на кардиологична оценка със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

д) Авиомедицинска оценка:

(1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат някое от състоянията, посочени в буква г) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;

(2) заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някое от състоянията, посочени в буква г) по-горе, се оценяват съгласувано с лицензиращия орган.

е) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които са били подложени на пълна пневмонектомия, се оценяват като негодни.

MED.V.020 Храносмилателна система

а) Заявителите не трябва да страдат от никакви функционални или структурни заболявания на стомашно-чревния тракт или прилежащите органи, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Заявители, които страдат от усложнения от заболяване или хирургическа операция в която и да е част от храносмилателния тракт или прилежащите органи, които могат да предизвикат неработоспособност по време на полет, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.

в) Заявителите не трябва да страдат от херния, която може да предизвика симптоми, пораждащи неработоспособност.

г) Заявители, страдащи от заболявания на стомашно-чревния тракт, включващи:

(1) повтаряща се диспепсия, изискваща приемане на медикамент;

(2) панкреатит;

(3) симптоматично проявени камъни в жлъчката;

(4) установена диагноза или история на хронично възпалително заболяване на червата;

(5) след хирургическа операция на храносмилателния тракт или прилежащите органи, включително операция, включваща частично или пълно отстраняване или диверзия на някой от тези органи,

се оценяват като негодни. Може да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след успешно лечение или пълно възстановяване след хирургическа операция и извършена гастроентерологична оценка със задоволителен резултат.

д) Авиомедицинска оценка:

(1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, на които е диагностицирано някое от състоянията, посочени в точки (2), (4) и (5), се насочват към лицензиращия орган;

(2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 с панкреатит се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

MED.V.025 Метаболитна и ендокринна системи

а) Заявителите не трябва да страдат от функционални или структурни метаболитни, хранителни или ендокринни разстройства, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Заявителите с метаболитна, хранителна или ендокринна дисфункция могат да бъдат оценени като годни, ако се докаже стабилност на състоянието им и бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат.

в) *Diabetes mellitus (захарен диабет)*

(1) Заявители със захарен диабет, които трябва да приемат инсулин, се оценяват като негодни.

(2) Заявители със захарен диабет, които не трябва да приемат инсулин, се оценяват като негодни, освен ако се докаже, че е постигнат контрол на кръвната захар.

г) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които трябва да приемат медикамент, различен от инсулин за контрол на нивото на кръвната захар, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицинско свидетелство Клас 2, нуждаещи се от медикамент за контрол на нивото на кръвната захар, различен от инсулин, се определя след съгласуване с лицензиращия орган.

MED.V.030 Хематология

а) Заявителите не трябва да страдат от никакво хематологично заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) За медицинско свидетелство Клас 1 хемоглобинът се изследва при всеки преглед за издаване на медицинско свидетелство.

в) Заявители, които имат хематологично състояние, като:

- (1) коагулационни, хеморагични или тромботични нарушения;
- (2) хронична левкемия,

може да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат.

г) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно или повече от състоянията, посочени в буква в) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицинско свидетелство Клас 2, които имат едно или повече от състоянията, посочени в буква в) по-горе, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

д) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно от хематологичните състояния, посочени по-долу, се насочват към лицензиращия орган:

- (1) наднормени нива на хемоглобин, което включва, но не се изчерпва с анемия, полицитемия или хемоглобинопатия;
- (2) съществено увеличение на лимфните възли;
- (3) увеличение на далака.

MED.V.035 Пикочно-полова система

а) Заявителите не трябва да страдат от никакво функционално или структурно заболяване на бъбреците или пикочно-половата система или прилежащите органи, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Изследването на урината е част от всеки авиомедицински преглед. Урината не трябва да съдържа елементи извън нормите, които могат да се считат за признак за патологично отклонение.

в) Заявители, които страдат от усложнения от заболяване или хирургическа операция на бъбреците или пикочната система, които може да предизвикат неработоспособност по време на полет, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.

г) Заявители със заболяване на пикочно-половата система, като:

- (1) бъбречна болест;
- (2) един или повече камъни в пикочните пътища или наличие на история на бъбречна колика,

могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка на бъбречната функция/урологична оценка със задоволителен резултат.

д) Заявители, които са били подложени на сериозна хирургическа операция на пикочната система, включваща пълно или частично отстраняване или диверзия на включените в нея органи, се оценяват като негодни и се подлагат на повторна оценка след пълното им възстановяване, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

MED.V.040 Инфекциозно заболяване

- а) Заявителите не трябва да имат установена история на, или клинично диагностицирано инфекциозно заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз.
- б) Заявители, които са носители на ХИВ инфекция, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

MED.V.045 Акушерство и гинекология

- а) Заявителите не трябва да страдат от функционални или структурни акушеро-гинекологични състояния, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявители, които са били подложени на сериозна гинекологична операция, се оценяват като негодни до пълното им възстановяване.
- в) *Бременност*
- (1) В случаи на бременност, ако авиомедицинският център или авиомедицинският експерт счита, че притежателят на лиценз е годен да упражнява своите права, срокът на валидност на медицинското свидетелство се ограничава до края на 26-та седмица на бременността. От този момент се спира действието на свидетелството. Действието му се възстановява след пълното възстановяване след края на бременността.
- (2) Притежателите на медицински свидетелства Клас 1 упражняват правата по своите лицензи до 26-та седмица на бременността само с OML. В този случай, независимо от MED.V.001, OML може да бъде наложено или отменено от авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

MED.V.050 Мускулно-скелетна система

- а) Заявителите не трябва да имат вродени или придобити изменения на костите, ставите, мускулите или сухожилията, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявителите трябва да имат достатъчна височина в седнало положение, дължина на ръцете и краката и мускулна сила, необходими за безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- в) Заявителите трябва да имат задоволителна функция на мускулно-скелетната система, позволяваща безопасно упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи). Годността на заявителите се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

MED.V.055 Психиатрия

- а) Заявителите не трябва да са страдали документирани или да имат клинично диагностицирано психично заболяване или увреждане, състояние или разстройство, остро или хронично, вродено или придобито, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявители с психично заболяване или разстройство на поведението, дължащо се на употреба на алкохол или други вещества, или на злоупотреба с психотропни вещества, се оценяват като негодни до възстановяване и преоляване на зависимостта от употребата на веществото, както и след извършване на психиатрична оценка със задоволителен резултат след успешно лечение. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.
- в) Заявители с психиатрично състояние, като:
- (1) разстройство на настроението;
 - (2) невротично разстройство;
 - (3) разстройство на личността;
 - (4) психично заболяване или разстройство на поведението,
- трябва да се подложат на психиатрична оценка със задоволителен резултат, за да бъдат оценени като годни.
- г) Заявители, които имат история на еднократен или многократни актове на умишлено самонараняване, се оценяват като негодни. Заявителите трябва да се подложат на психиатрична оценка със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

д) Авиомедицинска оценка:

(1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно или повече от състоянията, посочени в букви б), в) или г) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;

(2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2, които имат едно или повече от състоянията, посочени в букви б), в) или г) по-горе, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

е) Заявители, които имат установена история на, или клинично диагностицирана шизофрения, шизотипно или налудно разстройство, се оценяват като негодни.

MED.V.060 Психология

а) Заявителите не трябва да имат установени психологични дефицити, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Може да се изисква извършване на психологическа оценка като елемент от, или в допълнение към специализиран психиатричен или неврологичен преглед.

MED.V.065 Неврология

а) Заявителите не трябва да са страдали документирано или да имат клинично диагностицирано неврологично състояние, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностицирана:

(1) епилепсия;

(2) повтарящи се нарушения на съзнанието с неизяснена етиология,

се оценяват като негодни.

в) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностицирана:

(1) епилепсия без рецидиви след навършване на 5-годишна възраст;

(2) епилепсия без рецидиви и лечението им е напълно прекратено за период от повече от 10 години;

(3) епилептиформни ЕЕГ аномалии и фокални бавни вълни;

(4) прогресивно или непрогресивно заболяване на нервната система;

(5) еднократен епизод на нарушение на съзнанието с неизяснена етиология;

(6) загуба на съзнание след нараняване на главата;

(7) проникваща травма на мозъка;

(8) увреждане на гръбначномозъчни и периферни нерви,

се подлагат на допълнителна оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

MED.V.070 Зрение

а) Заявителите не трябва да имат функционални изменения на очите или прилежащите органи, или активни патологични състояния, вродени или придобити, остри или хронични, както и усложнения от очни операции или травми, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Преглед

(1) За медицинско свидетелство Клас 1:

- i) в рамките на първоначалния преглед, като и периодично се извършва разширен очен преглед в зависимост от рефракцията и функционалното състояние на окото; и
- ii) рутинен очен преглед се извършва като част от всички прегледи за презаверяване и подновяване.

(2) За медицинско свидетелство Клас 2:

- i) рутинен очен преглед се извършва като част от всички прегледи за презаверяване и подновяване; и
- ii) разширен очен преглед се извършва при наличие на клинични показания.

в) Зрителната острота на далечно виждане, със или без корекция, трябва да бъде:

- (1) за медицински свидетелства Клас 1, $6/9$ (0,7) или по-голяма поотделно във всяко око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде $6/6$ (1,0) или по-голяма;
- (2) за медицински свидетелства Клас 2, $6/12$ (0,5) или по-голяма поотделно във всяко око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде $6/9$ (0,7) или по-голяма. Заявител с нарушение на зрението в едното око може да бъде оценен като годен след съгласуване с лицензиращия орган, ако му бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат;
- (3) заявители за първоначално медицинско свидетелство Клас 1 с нарушение на зрението в едното око се оценяват като негодни. При презаверяване заявители с придобито нарушение на зрението в едното око се насочват към лицензиращия орган и могат да бъдат оценени като годни, ако няма вероятност нарушението да повлияе върху безопасното упражняване на правата по лиценза им.

г) Заявителите трябва да могат да четат картата N5 (или еквивалентна) на разстояние 30—50 см и картата N14 (или еквивалентна) на разстояние 100 см, с корекция, ако е предписана такава.

д) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 трябва да имат нормално зрително поле и нормално бинокулярно зрение.

е) Заявители, които са се подложили на очна операция, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат.

ж) Заявителите с клинично диагностициран кератоконус могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка от офталмолог със задоволителен резултат. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

з) Заявители със:

- (1) астигматизъм;
- (2) анизометропия,

могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат.

и) Заявители с диплопия се оценяват като негодни.

й) Очила и контактни лещи. Ако заявител постига задоволителна зрителна функция само с използване на средства за корекция на зрението:

- (1) i) за далечно виждане трябва да носи очила или контактни лещи при упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи);
ii) за близко виждане трябва да има на разположение чифт очила за близко виждане по време на упражняване на правата по лиценза;
- (2) трябва винаги да има на разположение резервен чифт очила със сходна корекция при упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи);
- (3) средството за корекция на зрението трябва да обезпечава оптимална зрителна функция, да е добре поносимо и подходящо за авиационни цели;
- (4) ако се носят контактни лещи, те трябва да са за далечно виждане, монофокални, нецветени и да са добре поносими;
- (5) заявители с голяма рефрактивна грешка трябва да използват контактни лещи или стъкла за очила с висок индекс;

(6) не повече от един чифт очила трябва да бъдат използвани за покриване на изискванията относно зрението;

(7) не трябва да се използват ортокератологични лещи.

MED.V.075 Цветово възприятие

а) Заявителите трябва да докажат, че възприемат без затруднения цветовете, необходими за безопасното изпълнение на задълженията им.

б) Преглед

(1) Заявителите трябва да издържат успешно теста на Ишихара при първоначално издаване на медицинско свидетелство.

(2) Заявители, които не са издържали теста на Ишихара, се подлагат на допълнителни тестове на цветовото възприятие, за да се установи дали са безопасни по отношение на цветовото възприятие.

в) За издаване на медицински свидетелства Клас 1 заявителите трябва да имат нормално възприятие на цветовете или да са безопасни по отношение на цветовото възприятие. Заявителите, които не са издържали допълнителните тестове за цветово възприятие, се оценяват като негодни. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

г) За издаване на медицински свидетелства Клас 2, когато заявителят няма задоволително възприятие на цветовете, неговите права се ограничават само до пилотиране през деня.

MED.V.080 Оториноларингология

а) Възложителите не трябва да имат никакви изменения на функцията на ушите, носа, синусите или гърлото, включително устната кухина, зъбите и ларинкса, или активно патологично състояние, вродено или придобито, остро или хронично, или усложнения от хирургическа операция или травма, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Слухът трябва да бъде задоволителен с оглед на безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

в) Преглед

(1) Слухът трябва да се тества при всички прегледи.

i) За медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2, когато към лиценза трябва да се добави квалификационен клас за управление по прибори, слухът се тества посредством аудиометрия с чисти тонове при първоначалния преглед и при последващи прегледи за презаверяване или подновяване на всеки пет години до навършване на 40-годишна възраст и на всеки две години след това.

ii) При изследването с аудиометър с чисти тонове заявителяте, които искат първоначално издаване на медицинско свидетелство, не трябва да имат загуба на слух, надвишаваща 35 dB при всяка от следните честоти: 500, 1 000 или 2 000 Hz, или 50 dB при честота 3 000 Hz, във всяко ухо поотделно. Заявителите, които искат презаверяване или подновяване, и имат по-голяма загуба на слух, трябва да докажат, че притежават задоволителна слухова функция.

iii) Заявители с намален слух трябва да докажат, че притежават задоволителна слухова функция.

(2) Разширен преглед на ушите, носа и гърлото се извършва при първоначалното издаване на медицинско свидетелство Клас 1 и периодично след това при наличие на клинични показания.

г) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат:

(1) активен патологичен процес, остър или хроничен, във вътрешното или средното ухо;

(2) незараснала перфорация или дисфункция на тъпанчевата мембрана (мембрани);

(3) нарушения на вестибуларната функция;

(4) значително стесняване на носните проходи;

(5) дисфункция на синусите;

(6) значителна малформация или значителна остра или хронична инфекция на устната кухина или горните дихателни пътища;

(7) значително разстройство на говора или гласа,

се подлагат на допълнителен медицински преглед и оценка, за да се установи, че състоянието не влияе върху безопасното упражняване на правата по лиценза на заявителя.

д) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които страдат от нарушение на вестибуларната функция, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2, които страдат от нарушение на вестибуларната функция, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

MED.V.085 Дерматология

Заявителите не трябва да имат трайно дерматологично състояние, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

MED.V.090 Онкология

- а) Заявителите не трябва да имат установено първично или вторично злокачествено заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) След проведено лечение на злокачествено заболяване заявителите трябва да се подложат на онкологична оценка със задоволителен резултат, за да бъдат оценени като годни. Заявителите за медицински свидетелства Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.
- в) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностициран вътречерепен злокачествен тумор, се оценяват като негодни.

РАЗДЕЛ 3

Специални изисквания за медицински свидетелства за LAPL

MED.V.095 Медицински преглед и/или оценка на заявителите за медицински свидетелства за LAPL

- а) Заявител, искащ издаване на медицинско свидетелство за LAPL, се оценява въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.
- б) Специално внимание се отделя на пълната медицинска история на заявителя.
- в) Първоначалната оценка, всички последващи оценки след 50-годишна възраст, както и оценките в случаи, когато медицинската история на заявителя не е на разположение на преглеждащия, включват най-малко следното:
 - (1) клиничен преглед;
 - (2) измерване на кръвното налягане;
 - (3) изследване на урина;
 - (4) зрение;
 - (5) слух.
- г) След първоначалната оценка, следващите оценки до 50-годишна възраст включват:
 - (1) оценка на медицинската история на притежателя на лиценз LAPL и
 - (2) позициите съгласно буква в), които се считат за необходими от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.

ПОДЧАСТ В

ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕДИЦИНСКАТА ГОДНОСТ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

MED.C.001 Общи положения

Членовете на кабинния екипаж могат да изпълняват задълженията и отговорностите, предвидени в правилата за авиационна безопасност, на въздухоплавателно средство, само ако отговарят на съответните изисквания, съдържани се в тази част.

MED.C.005 Авиомедицински оценки

- а) Членовете на кабинния екипаж се подлагат на авиомедицинска оценка, за да се удостовери, че не страдат от физически или психични заболявания, които могат да предизвикат неработоспособност или неспособност да изпълняват възложените им задължения и отговорности по безопасността.
- б) Всеки член на кабинния екипаж се подлага на авиомедицинска оценка, преди да бъде зачислен за първи път на работа на въздухоплавателно средство, и след това на интервали от максимум 60 месеца.
- в) Авиомедицинските оценки се провеждат от авиомедицински експерти, авиомедицински центрове или специалисти по трудова медицина, ако са изпълнени изискванията по MED.D.040.

РАЗДЕЛ 2

Изисквания относно авиомедицинската оценка на кабинния екипаж**MED.C.020 Общи положения**

Членовете на кабинния екипаж не трябва да страдат от:

- а) вродени или придобити изменения;
- б) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;
- в) рани, травми или усложнения от операции; и
- г) ефекти или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти, които могат да предизвикат някаква степен на функционална неспособност, която може да предизвика неработоспособност или неспособност за изпълнение на техните задължения и отговорности, свързани с безопасността.

MED.C.025 Съдържание на авиомедицинските оценки

- а) Първоначалната авиомедицинска оценка включва минимум:

(1) оценка на медицинската история на подалия заявления член на кабинния екипаж; и

(2) клиничен преглед, включващ следното:

- i) сърдечносъдовата система;
- ii) дихателната система;
- iii) мускулно-скелетната система;
- iv) ушите, носа и гърлото;
- v) зрението; и
- vi) цветовото възприятие.

- б) Всяка следваща авиомедицинска оценка включва:

(1) оценка на медицинската история на члена на кабинния екипаж; и

(2) клиничен преглед, ако такъв се счита за необходим в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.

- в) За целите на букви а) и б), ако има основания за съмнение или са налице клинични показания, авиомедицинската оценка на члена на кабинния екипаж включва също всички допълнителни медицински прегледи, тестове или обследвания, които авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина счита за необходими.

РАЗДЕЛ 3

Допълнителни изисквания към заявителите за, или притежателите на атестация на член на кабинния екипаж**MED.C.030 Медицинско заключение за член на кабинния екипаж**

- а) След приключването на всяка авиомедицинска оценка заявителите за, или притежателите на атестация на член на кабинния екипаж:

(1) получават медицинско заключение за член на кабинния екипаж от авиомедицинския експерт, авиомедицинския център или специалиста по трудова медицина; и

- (2) предоставят съответната информация или екземпляр от издаденото им медицинско заключение за член на кабинния екипаж на оператора (операторите), които са ги наели на работа.

б) *Медицинско заключение за член на кабинния екипаж*

В медицинското заключение за член на кабинния екипаж се отбелязва датата на провеждане на медицинската оценка, дали членът на кабинния екипаж е оценен като годен или като негоден, датата на следващата задължителна авиомедицинска оценка и, ако е приложимо, евентуално наложено ограничение (ограничения). Всички други елементи са предмет на лекарска тайна в съответствие с MED.A.015.

MED.C.035 Ограничения

- а) Когато притежател на атестация на член на кабинния екипаж не отговаря напълно на медицинските изисквания, посочени в раздел 2, авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина извършва оценка дали той може да изпълнява безопасно задълженията на член на кабинния екипаж при спазване на едно или повече ограничения.
- б) Всяко ограничение (ограничения) върху упражняването на правата, произтичащи от атестацията на член на кабинния екипаж, се вписва в медицинското заключение за член на кабинния екипаж и може да бъде отменено само от авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина съгласувано с авиомедицински експерт.

ПОДЧАСТ Г

АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ, ОБЩОПРАКТИКУВАЩИ ЛЕКАРИ, СПЕЦИАЛИСТИ ПО ТРУДОВА МЕДИЦИНА

РАЗДЕЛ 1

Авиомедицински експерти

MED.D.001 Права

- а) Правата на авиомедицинските експерти включват издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 и медицински свидетелства за LAPL, както и извършване на съответните медицински прегледи и оценки.
- б) Притежателите на свидетелство на авиомедицински експерт могат да кандидатстват за разширяване на техните права с възможността да провеждат медицински прегледи за презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 1, ако отговарят на изискванията по MED.D.015.
- в) Обхватът на правата на авиомедицинския експерт и евентуални условия, свързани с упражняването им, се отбелязва в свидетелството.
- г) Притежател на свидетелство за авиомедицински експерт не може да извършва авиомедицински прегледи и оценки в държава-членка, различна от държавата-членка, която е издала неговото свидетелство за авиомедицински експерт, освен ако:
- (1) му е предоставен достъп в приемащата държава-членка за упражняване на професионална дейност като лекар специалист;
 - (2) е уведомил компетентния орган в приемащата държава-членка за намерението си да извършва авиомедицински прегледи и оценки, и да издава медицински свидетелства в обхвата на предоставените му права като авиомедицински експерт; и
 - (3) е получил инструктаж от компетентния орган на приемащата държава-членка.

MED.D.005 Заявление

- а) Заявление за издаване на свидетелство на авиомедицински експерт се подава във форма и по начин, определени от компетентния орган.
- б) Заявителите за свидетелство на авиомедицински експерт предоставят на компетентния орган:
- (1) лични данни и служебен адрес;
 - (2) документи, които доказват, че те отговарят на изискванията по MED.D.010, включително свидетелство за завършен курс на обучение по авиационна медицина, съответен на правата, за които кандидатстват;
 - (3) писмена декларация, че авиомедицинският експерт ще издаде медицински свидетелства въз основа на изискванията, определени в настоящата част.
- в) Когато авиомедицинският експерт извършва авиомедицински прегледи на повече от един адрес, той предоставя на компетентния орган необходимата информация относно всички места, на които практикува.

MED.D.010 Изисквания относно издаването на свидетелство на авиомедицински експерт

Заявителите за свидетелство на авиомедицински експерт с права за първоначално издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 трябва:

- a) да притежават необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика и свидетелство за завършено специализирано обучение;
- b) да са взели участие в основен курс на обучение по авиационна медицина;
- v) да докажат пред компетентния орган, че:
 - (1) разполагат с подходящи материални средства, процедури, документация и функциониращо оборудване, които могат да се използват за извършване на авиомедицински прегледи; и
 - (2) разполагат с необходимите процедури и условия за опазване на лекарската тайна.

MED.D.015 Изисквания относно разширяването на правата

Заявители за свидетелство на авиомедицински експерт, разширяващо правата им, включвайки презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 1, трябва да притежават валидно свидетелство на авиомедицински експерт и:

- a) да са извършили не по-малко от 30 прегледа за издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 за период, не по-дълъг от 5 години преди подаването на заявлението;
- b) да са взели участие в разширен курс по авиационна медицина; и
- v) да са преминали практическо обучение в авиомедицински център или под надзора на лицензиращия орган.

MED.D.020 Курсове за обучение по авиационна медицина

- a) Курсовете за обучение по авиационна медицина се одобряват от компетентния орган на държавата-членка, където е основното място на дейност на организацията, която ги провежда. Организацията, която провежда курса, доказва, че програмата на курса е подходяща и че лицата, на които е възложено провеждането на обучението, имат достатъчни знания и опит.
- b) С изключение на курсове за опреснително обучение, курсовете приключват с писмен изпит по темите, включени в съдържанието на курса.
- v) Организацията, която провежда курса, издава свидетелство за завършен курс на заявителите, които са издържали успешно изпита.

MED.D.025 Промени, засягащи свидетелството на авиомедицински експерт

- a) Авиомедицинските експерти уведомяват компетентния орган за следните промени, които могат да засегнат тяхното свидетелство:
 - (1) по отношение на авиомедицинския експерт е предприето дисциплинарно производство или разследване от лекарски регулаторен орган;
 - (2) настъпили промени по отношение на условията, при които е издадено свидетелството, включително в съдържанието на приложените към заявлението декларации;
 - (3) притежателят вече не отговаря на изискванията за издаване на свидетелството;
 - (4) промяна на мястото (местата) на дейност или адреса за кореспонденция на авиомедицинския експерт.
- b) Неизпълнението на задължението за уведомяване на компетентния орган е основание за временно спиране или окончателно отнемане на правата по свидетелството на базата на решение на компетентния орган за временно прекратяване или окончателно отменяне на свидетелството.

MED.D.030 Валидност на свидетелствата на авиомедицински експерти

Свидетелството на авиомедицински експерт се издава за максимален срок от 3 години. То се презаверява, ако притежателят:

- a) продължава да отговаря на общите условия за лекарска практика и поддържа валидна своята регистрация на практикуващ лекар съгласно националното законодателство;
- b) е преминал опреснителен курс по авиационна медицина през последните 3 години;

- в) е извършвал не по-малко от 10 авиомедицински прегледа всяка година;
- г) продължава да отговаря на условията, при които е издадено неговото свидетелство; и
- д) упражнява своите права в съответствие с тази част.

РАЗДЕЛ 2

Общопрактикуващи лекари

MED.D.035 Изисквания към общопрактикуващите лекари

- а) Общопрактикуващи лекари могат да действат като авиомедицински експерти само при издаване на медицински свидетелства за LAPL,
 - (1) ако извършват своята дейност в държава-членка, където общопрактикуващият лекар разполага с подходящ достъп до пълните медицински данни на заявителите; и
 - (2) в съответствие с всякакви допълнителни изисквания, предвидени в националното законодателство.
- б) За да издават медицински свидетелства за LAPL, общопрактикуващите лекари трябва имат необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика в съответствие с националното законодателство.
- в) Общопрактикуващите лекари, които действат като авиомедицински експерти, обявяват своята дейност пред компетентния орган.

РАЗДЕЛ 3

Специалисти по трудова медицина

MED.D.040 Изисквания към специалистите по трудова медицина

Специалисти по трудова медицина могат да извършват авиомедицински оценки на членовете на кабинния екипаж, само ако:

- а) предоставят на компетентния орган убедителни данни, че съответната национална система по трудова медицина може да гарантира съответствието с приложимите изисквания по тази част;
 - б) имат лиценз за лекарска практика и квалификация по трудова медицина в съответствие с националното законодателство; и
 - в) са придобили знания по авиационна медицина, свързани с работната среда на кабинния екипаж.
-

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2011 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 100 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	770 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	400 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език(езици) в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>

