

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

L 326



Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

61 metai

2018 m. gruodžio 20 d.

Turinys

II Ne teisėkūros procedūra priimami aktai

REGLAMENTAI

- ★ 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1974, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros ⁽¹⁾ 1
- ★ 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1975, kuriuo dėl skrydžių sklandytuvais vykdymo ir elektroninių laikmenų naudojimo taisyklių iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 53
- ★ 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1976, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės 64

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE.

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2018/1974

2018 m. gruodžio 14 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, ypač į jo 23 straipsnį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamente (ES) Nr. 1178/2011 ⁽²⁾ nustatyti techniniai imituojamo skrydžio treniruoklių sertifikavimo, tam tikrais orlaiviais skraidančių pilotų sertifikavimo ir pilotus mokančių, egzaminuojančių ir tikrinančių asmenų bei organizacijų sertifikavimo reikalavimai;
- (2) per paskutinį dešimtmetį nustatyta, kad lėktuvo kritinė būklė ar valdymo praradimas yra vieni iš svarbiausių rizikos veiksnių, galinčių sukelti pražūtingas komercinius skrydžius vykdančių orlaivių katastrofas, ir tų avarijų prevencija tapo strateginiu Europos ⁽³⁾ ir tarptautinio lygio prioritetu. Siekiant geriau parengti pilotus nepalankioms kritinės orlaivio būklės susidarymo ir orlaivio valdymo praradimo situacijoms, priimta naujų mokymo reikalavimų;
- (3) Komisijos reglamentu (ES) 2015/445 ⁽⁴⁾ buvo atnaujinti galiojantys komercinių pilotų mokymo reikalavimai ir į juos įtrauktas privalomas pilotų teorijos žinių elementas – mokymas, kaip išvengti orlaivio kritinės būklės ir kaip kritinės būklės orlaivį grąžinti į valdomą būseną (angl. UPRT, *upset prevention and recovery training*). Siekiant pagerinti pilotų gebėjimus išvengti lėktuvo kritinės būklės, dėl kurios lėktuvas galėtų tapti nevaldomas ar kuri net galėtų sukelti pražūtingą lėktuvo katastrofą, ir grąžinti kritinės būklės lėktuvą į valdomą būseną, būtina išsamiau aprašyti mokymo elementus ir mokymo tikslus;
- (4) UPRT mokymas turi būti rengiamas įvairiais profesinės piloto karjeros etapais ir turėtų būti įtrauktas į individualioje piloto licencijoje nurodytas teises. Turėtų būti užtikrinta, kad profesionalūs pilotai turėtų tinkamų

⁽¹⁾ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

⁽²⁾ 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

⁽³⁾ 2018–2022 m. Europos aviacijos saugos plano 5.3.1 dalis, p. 33.

⁽⁴⁾ 2015 m. kovo 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/445, kuriuo dėl techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų, susijusių su civilinių orlaivių įgulomis, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 (OL L 74, 2015 3 18, p. 1).

gebėjimų išvengti lėktuvo kritinės būklės ir grąžinti kritinės būklės lėktuvą į valdomą būseną, taip pat kad tie gebėjimai būtų deramai lavinami. UPRT mokymas turėtų būti privaloma tvarka įtrauktas į daugianarės įgulos piloto licencijai (MPL) gauti skirtus mokymo kursus, avialinijų transporto pilotams, vykdančiams skrydžius lėktuvais (ATP(A)), skirtus integruotuosius mokymo kursus, komercinės aviacijos piloto licencijai (lėktuvais) (CPL(A)) gauti skirtus mokymo kursus ir vienpiločių lėktuvų, kuriais vykdomi daugiapiločiai skrydžiai, vienpiločių neaukštos klasės sudėtingų lėktuvų, vienpiločių aukštos klasės sudėtingų lėktuvų ir daugiapiločių lėktuvų klasės ir tipo kvalifikacijai gauti skirtus mokymo kursus. Siekiant pilotams sudaryti sąlygas išsiugdyti pažangius gebėjimus išvengti lėktuvo kritinės būklės ir grąžinti kritinės būklės lėktuvą į valdomą būseną, per atitinkamus mokymo kursus turėtų būti rengiamos susijusios oro pratybos lėktuvu;

- (5) priėmus reikalavimus dėl naujų mokymo kursų, per kuriuos būtų ugdomi pažangūs pilotų gebėjimai išvengti lėktuvo kritinės būklės ir grąžinti kritinės būklės lėktuvą į valdomą būseną, reikėtų peržiūrėti instruktoriaus pažymėjimo išdavimo reikalavimus ir užtikrinti, kad šiuos mokymo kursus dėstantys asmenys būtų tinkamai kvalifikuoti;
- (6) šiame reglamente atsižvelgiama į daugianarės įgulos piloto licencijai ir daugiapiločio lėktuvo tipo kvalifikacijai gauti skirtą UPRT mokymą reglamentuojančias nuostatas, kurias 2014 m. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) priėmė iš dalies pakeitusi Čikagos konvencijos 1 priedą „Personalo licencijavimas“;
- (7) siekiant užtikrinti aviacijos saugą, naujus UPRT reikalavimus reikėtų įgyvendinti kuo greičiau. Reikėtų priimti pereinamojo laikotarpio nuostatas, kad mokymo kursus, kurie prasidėjo prieš įsigaliojant su UPRT susijusiems pilotų mokymo reikalavimų pakeitimams, būtų galima užbaigti nekeičiant jų programos. Taip pat reikėtų atsižvelgti į tai, kad pilotai, pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 ⁽¹⁾ vykdančys skrydžius komercinių oro vežėjų orlaiviais, turi reguliariai baigti oro vežėjo rengiamus mokymo kursus, kurių programoje UPRT elementų jau yra. Be to, pilotų mokymo organizacijoms turėtų būti suteiktas pereinamasis laikotarpis, per kurį jos galėtų suderinti savo mokymo programas su naujais UPRT reikalavimais. To pereinamojo laikotarpio pabaigoje visi atitinkami mokymo kursai turėtų būti rengiami laikantis naujųjų UPRT reikalavimų;
- (8) šiuo metu tebevyksta Sąjungos ir tam tikrų trečiųjų šalių derybos, per kurias, be kita ko, deramasi dėl pilotų licencijų ir susijusių sveikatos pažymėjimų keitimo. Siekiant užtikrinti, kad tebevykstant toms deryboms valstybės narės galėtų pereinamuoju laikotarpiu toliau pripažinti trečiųjų šalių licencijas ir sveikatos pažymėjimus, būtina pratęsti laikotarpį, kurį valstybės narės gali nuspręsti savo teritorijoje netaikyti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 nuostatų pilotams, turintiems trečiosios šalies išduotą licenciją ir susijusį sveikatos pažymėjimą ir tam tikrais orlaiviais vykdančiams nekomercinius skrydžius;
- (9) Europos aviacijos saugos agentūra Europos Komisijai pateikė įgyvendinimo taisyklių projektą kartu su savo Nuomone Nr. 06/2017;
- (10) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 iš dalies keičiamas taip:

- 1) Po 4a straipsnio įterpiamas 4b straipsnis:

„4b straipsnis

Mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną

1. Mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną, privaloma tvarka įtraukiamas į daugianarės įgulos piloto licencijai (MPL) gauti skirtus mokymo kursus, avialinijų transporto pilotams, vykdančiams skrydžius lėktuvais (ATP(A)), skirtus integruotuosius mokymo kursus, komercinės aviacijos piloto licencijai (lėktuvais) (CPL(A)) gauti skirtus mokymo kursus ir mokymo kursus, kuriuos baigus išduodama klasės ar tipo kvalifikacija, susijusi su:

- a) vienpiločiais lėktuvais, kuriais vykdomi daugiapiločiai skrydžiai,
- b) vienpiločiais neaukštos klasės sudėtingais lėktuvais,
- c) vienpiločiais aukštos klasės sudėtingais lėktuvais arba
- d) daugiapiločiais lėktuvais,

laikantis I priedo (FCL dalies).

⁽¹⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

2. Į 1 dalyje nurodytus mokymo kursus, kurie patvirtintoje mokymo organizacijoje (ATO) prasideda iki 2019 m. gruodžio 20 d., įtraukti mokymo, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną, neprivaloma, jei:

- a) visos kitos CPL(A), ATP(A) ar MPL mokymo kurso dalys pagal I priedą (FCL dalį) išklaustytos, o įgūdžių patikrinimo egzaminas, laikantis I priedo (FCL dalies) FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) ar FCL.415.A (MPL) dalių, išlaikytas ne vėliau kaip 2021 m. gruodžio 20 d., arba
- b) visos kitos su lėktuvais susijusio klasės ar tipo kvalifikacijos mokymo kurso dalys pagal I priedą (FCL dalį) išklaustytos, o įgūdžių patikrinimo egzaminas, laikantis šio reglamento I priedo (FCL dalies) FCL.725 dalies c punkto antros pastraipos, išlaikytas ne vėliau kaip 2021 m. gruodžio 20 d.

Taikydama šio straipsnio 1 dalies nuostatas, kompetentinga institucija, remdamasi savo atliktu vertinimu ir ATO pateikta rekomendacija, gali įskaityti mokymą, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną, pagal nacionalinius mokymo reikalavimus baigtą iki 2019 m. gruodžio 20 d.“;

2) 12 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Nukrypdomos nuo šio straipsnio 1 dalies nuostatų, valstybės narės gali nuspręsti iki 2020 m. birželio 20 d. netaikyti šio reglamento nuostatų trečiosios šalies išduotą licenciją ir susijusį sveikatos pažymėjimą turintiems pilotams, vykdančioms nekomercinius skrydžius Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ar ii papunkčiuose nurodytais orlaiviais. Tuos sprendimus valstybės narės paskelbia viešai.“;

3) 12 straipsnio 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies nuostatų, I priedo (FCL dalies) FCL.315.A dalis, FCL.410.A dalies a punkto antras sakinyis ir FCL.725.A dalies c punktas taikomi nuo 2019 m. gruodžio 20 d.“;

4) Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Tačiau:

- a) 1 straipsnio 1 dalis taikoma nuo 2019 m. gruodžio 20 d.;
- b) 1 straipsnio 4 dalis taikoma nuo 2019 m. gruodžio 20 d.;
- c) nepaisant b punkto, šio reglamento priedo 2, 4, 5 ir 12 punktai taikomi nuo 2022 m. sausio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. gruodžio 14 d.

Komisijos vardu

Violeta BULC

Komisijos narė

PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedas (FCL dalis) iš dalies keičiamas taip:

(1) FCL.010 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Šiame priede (FCL dalyje) vartojamų terminų apibrėžtys:“;

b) prieš termino „akrobatinis skrydis“ apibrėžtį įrašoma nauja termino „prieinamas“ apibrėžtis:

„prieinamas – įrenginio apibūdinimas, reiškiantis, kad tuo įrenginiu gali naudotis:

- patvirtinta mokymo organizacija (ATO), patvirtinusi rengiamą mokymo kursą klasės ar tipo kvalifikacijai gauti; arba
- egzaminuotojas, vertinimo, egzaminavimo ar tikrinimo tikslais vedantis gebėjimų vertinimo, įgūdžių patikrinimo ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą;“;

c) termino „akrobatinis skrydis“ apibrėžtis pakeičiama taip:

„akrobatinis skrydis – sąmoningas skrydžio manevras, kurį atliekant galimi staigūs orlaivio padėties erdvėje pokyčiai, neįprasta padėtis erdvėje arba neįprastas pagreitis; jis nebūtinai per įprastą skrydį ir jo nebūtina mokytis asmenis, norinčius gauti licencijas, pažymėjimus ar kitas kvalifikacijas nei akrobatinio skraidymo kvalifikacija;“;

d) po termino „dvinarės igulos lėktuvas“ apibrėžties įrašoma nauja termino „mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną“ apibrėžtis:

„mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės ir kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną (UPRT) – mokymas, kurį sudaro:

- mokymas, kaip išvengti lėktuvo kritinės būklės: teorijos žinių ir skrydžio mokymo derinys, kuriuo siekiama užtikrinti, kad skrydžio igula įgytų reikiamų gebėjimų išvengti lėktuvo kritinės būklės; ir
- mokymas, kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną: teorijos žinių ir skrydžio mokymo derinys, kuriuo siekiama užtikrinti, kad skrydžio igula įgytų reikiamų gebėjimų kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną;“;

e) po termino „dirizablis“ apibrėžties įrašoma nauja termino „laisvas FSTD“ apibrėžtis:

„laisvas FSTD – bet kuris imituojamo skrydžio treniruoklis (FSTD), kuriuo FSTD operatorius arba klientas gali naudotis be laiko apribojimų;“;

(2) FCL.310 dalis pakeičiama taip:

„FCL.310. CPL. Teorijos žinių egzaminai

Prašymo išduoti CPL teikėjas privalo įrodyti turįs suteikiamas teises atitinkančias toliau nurodytų dalykų žinias:

- a) oro teisės,
- b) bendrųjų žinių apie orlaivius (sklandmuo/sistemos/jėgainė),
- c) bendrųjų žinių apie orlaivius (prietaisai),
- d) masės ir centruotės,
- e) skrydžio vykdymo,
- f) skrydžio planavimo ir stebėjimo,
- g) žmogaus galimybių,
- h) meteorologijos,
- i) bendrosios navigacijos,
- j) radijo navigacijos,
- k) veiklos procedūrų,

- l) skrydžio principų ir
- m) ryšio priemonių.“;

(3) FCL.410.A dalis pakeičiama taip:

„FCL.410.A. MPL. Mokymo kursas ir teorijos žinių egzaminai

a) Kursas.

Prašymo išduoti MPL teikėjas privalo būti baigęs ATO rengiamą teorijos mokymo kursą ir skrydžio mokymą, kaip nustatyta šio priedo (FCL dalies) 5 priedėlyje.

b) Egzaminai.

Prašymo išduoti MPL teikėjas pagal FCL.515 dalį privalo būti įrodęs turįs ATPL(A) turėtojai būtina ir daugia-piločio orlaivio tipo kvalifikaciją atitinkantį žinių lygį.“;

(4) FCL.515 dalis pakeičiama taip:

„FCL.515. ATPL. Mokymo kursas ir teorijos egzaminai

a) Kursas.

Prašymo išduoti ATPL teikėjas privalo būti baigęs ATO rengiamą mokymo kursą. Šis kursas turi būti integruotasis mokymo kursas arba modulinis kursas, kaip nustatyta šio priedo (FCL dalies) 3 priedėlyje.

b) Egzaminai.

Prašymo išduoti ATPL teikėjas privalo įrodyti turįs suteikiamas teises atitinkančias šių dalykų žinias:

1. oro teisės,
2. bendrųjų žinių apie orlaivius (sklandmuo/sistemos/jėgainė),
3. bendrųjų žinių apie orlaivius (prietaisai),
4. masės ir centruotės,
5. skrydžio vykdymo,
6. skrydžio planavimo ir stebėjimo,
7. žmogaus galimybių,
8. meteorologijos,
9. bendrosios navigacijos,
10. radijo navigacijos,
11. veiklos procedūrų,
12. skrydžio principų ir
13. ryšio priemonių.“;

(5) FCL.615 dalis pakeičiama taip:

„FCL.615 IR. Teorijos žinios ir skrydžio mokymas

a) Kursas.

Prašymo suteikti IR teikėjas privalo būti baigęs ATO rengiamą teorijos mokymo kursą ir skrydžio mokymą. Šis kursas turi būti:

1. integruotasis mokymo kursas, kurį sudaro mokymas IR gauti, pagal šio priedo (FCL dalies) 3 priedėlį arba
2. modulinis kursas pagal šio priedo (FCL dalies) 6 priedėlį.

b) Egzaminai.

Prašymo teikėjas privalo įrodyti turįs suteikiamas teises atitinkančias toliau nurodytų dalykų teorijos žinias:

1. oro teisės,
2. bendrųjų žinių apie orlaivius (prietaisai),

3. skrydžio planavimo ir stebėjimo,
4. žmogaus galimybių,
5. meteorologijos,
6. radijo navigacijos, ir
7. ryšio priemonių.“;

(6) FCL.725 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Laikoma, kad prašymo teikėjas, turintis atitinkamo orlaivio tipo kvalifikaciją, kuria suteikiama teisė vykdyti vienpiločius arba daugiapiločius skrydžius, norintis įgyti teisę vykdyti kitos rūšies skrydžius to paties tipo orlaiviu, yra įvykdęs teorijos žinių reikalavimus. Toks prašymo teikėjas privalo baigti ATO arba AOC turėtojo, kurį kompetentinga institucija specialiai įgaliojo rengti tokį mokymą, rengiamą papildomą kitos rūšies skrydžio mokymą. Skrydžių rūšis įrašoma į licenciją.“;

(7) FCL.720.A dalis pakeičiama taip:

„FCL.720.A. Patirties reikalavimai ir išankstinės sąlygos orlaivių klasės ar tipo kvalifikacijai gauti. Lėktuvai.

Jei pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį) nustatytuose tinkamumo skraidyti duomenyse (OSD) nenurodyta kitaip, prašymo išduoti orlaivių klasės ar tipo kvalifikaciją teikėjas, norėdamas gauti atitinkamą kvalifikaciją, turi įvykdyti šiuos patirties reikalavimus ir išankstines sąlygas:

a) Vienpiločiai lėktuvai

Prašymo išduoti pirmąją vienpiločių lėktuvų klasės ar tipo kvalifikaciją, kuria suteikiama teisė valdyti lėktuvą vykdant daugiapiločius skrydžius, teikėjai turi atitikti b punkto 4 ir 5 papunkčių reikalavimus.

Papildomai:

1. Vienpiločiai kelių variklių lėktuvai

Prašymo išduoti pirmąją vienpiločių kelių variklių lėktuvų klasės ar tipo kvalifikaciją teikėjas, kaip lėktuvo įgulos vadas, privalo būti išskraidęs bent 70 valandų.

2. Vienpiločiai aukštos klasės nesudėtingi lėktuvai

Kad galėtų vykdyti mokomuosius skrydžius, prašymo išduoti vienpiločių aukštos klasės lėktuvų klasės ar tipo kvalifikaciją teikėjas privalo:

i) būti išskraidęs bent 200 valandų bendro skrydžio laiko, kurio 70 valandų turi būti išskraidytos vykdant lėktuvo įgulos vado funkcijas, ir

ii) atitikti vieną iš šių reikalavimų:

A) turėti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad jis pakankamai gerai baigė ATO rengiamą papildomą teorijos kursą, arba

B) pagal šio priedo (FCL dalies) nuostatas privalo būti išlaikęs ATPL(A) teorijos egzaminus, arba

C) be licencijos, išduotos pagal šį priedą (FCL dalį), turėti ATPL(A) arba CPL(A)/IR (įskaitomos ATPL(A) teorijos žinios), išduotą pagal Čikagos konvencijos 1 priedą.

3. Vienpiločiai aukštos klasės sudėtingi lėktuvai

Prašymo išduoti vienpiločio aukštos klasės sudėtingo lėktuvo tipo kvalifikaciją teikėjas privalo įvykdyti ne tik 2 papunkčio reikalavimus, bet ir turėti arba būti turėjęs atitinkamai vieno arba kelių variklių lėktuvo IR(A), kaip nustatyta G skyriuje, ir atitikti b punkto 5 papunkčio reikalavimus.

b) Daugiapiločiai lėktuvai

Prašymo išduoti pirmąją daugiapiločio lėktuvo tipo kvalifikaciją teikėjas turi būti MPL mokymo kursą lankantis pilotas mokinyš arba įvykdyti šiuos reikalavimus:

1. būti išskraidęs bent 70 valandų skrydžio laiko kaip lėktuvo įgulos vadas;

2. turėti arba būti turėjęs kelių variklių lėktuvo IR(A);

3. pagal šio priedo (FCL dalies) nuostatas privalo būti išlaikęs ATPL(A) teorijos egzaminus;
 4. išskyrus atvejus, kai orlaivio tipo kvalifikacijos kursas yra derinamas su MCC kursu:
 - i) turėti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad jis pakankamai gerai baigė lėktuvo MCC kursą, arba
 - ii) turėti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad jis pakankamai gerai baigė sraigtasparnio MCC kursą, ir kaip daugiapiločio sraigtasparnio pilotas būti išskraidęs daugiau kaip 100 valandų skrydžio laiko, arba
 - iii) būti išskraidęs bent 500 valandų kaip daugiapiločio sraigtasparnio pilotas, arba
 - iv) laikydamasis galiojančių skrydžio vykdymo reikalavimų, būti išskraidęs bent 500 valandų daugiapiločio skrydžio laiko kaip vienpiločio kelių variklių lėktuvo, kuriuo vykdomi komercinio oro transporto skrydžiai, pilotas ir
 5. būti baigęs FCL.745.A dalyje nurodytą mokymo kursą.
- c) Nepaisant b punkto, valstybė narė gali suteikti lėktuvo tipo kvalifikaciją su ribotomis daugiapiločių lėktuvų valdymo teisėmis, kuria jos turėtoji suteikiama teisė vykdyti kreiserinio skrydžio rezervinio antrojo piloto funkcijas, kai skrendama aukščiau nei FL 200, jei dviems kitiems įgulos nariams pagal b punktą suteikta lėktuvo tipo kvalifikacija.
- d) Jei atitinkamai nurodyta tinkamumo skraidyti duomenyse, lėktuvo tipo kvalifikacija suteikiamomis teisėmis iš pradžių gali būti leidžiama naudotis tik vykdant skrydžius prižiūrint instruktoriui. Skrydžių prižiūrint instruktoriui valandos įrašomos į piloto skraidymų knygelę ar lygiavertį dokumentą ir patvirtinamos instruktoriaus parašu. Šis apribojimas panaikinamas, kai pilotas įrodo, kad yra išskraidęs skrydžio prižiūrint instruktoriui laiką, kurį būtina išskraidyti pagal tinkamumo skraidyti duomenis.“;
- (8) FCL.725.A dalis pakeičiama taip:

„FCL.725.A. Teorijos ir skrydžio mokymas orlaivių klasės ir tipo kvalifikacijai gauti. Lėktuvai

Jei pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį) nustatytuose tinkamumo skraidyti duomenyse nenurodyta kitaip, taikomi šie reikalavimai:

- a) vienpiločiai kelių variklių lėktuvai:
 1. į teorijos kursą vienpiločių kelių variklių lėktuvų klasės kvalifikacijai gauti įtraukiamas bent 7 valandų skrydžio kelių variklių lėktuvu mokymas; ir
 2. į skrydžio mokymo kursą vienpiločių kelių variklių lėktuvų klasės ar tipo kvalifikacijai gauti įtraukiamos bent 2 valandos 30 minučių skrydžio kelių variklių lėktuvu su instruktoriumi normaliomis sąlygomis laiko ir ne mažiau kaip 3 valandos 30 minučių skrydžio su instruktoriumi laiko mokantis procedūrų, taikomų sugedus varikliui, ir asimetrinio skrydžio technikos;
 - b) skrydžiai virš jūros vienpiločiu lėktuvu:
 1. į mokymo kursą skrydžių virš jūros vienpiločiu lėktuvu kvalifikacijai gauti įtraukiamas teorijos mokymas ir skrydžio mokymas; ir
 2. į skrydžio mokymą lėktuvų klasės ar tipo kvalifikacijai, kuria suteikiama teisė vienpiločiu lėktuvu skraidyti virš jūros, gauti įtraukiamos bent 8 valandos skrydžio su instruktoriumi laiko, jei prašymo teikėjas turi atitinkamos lėktuvų klasės ar tipo kvalifikaciją, kuria suteikiama teisė skraidyti virš žemės, arba 10 valandų skrydžio su instruktoriumi laiko, jei prašymo teikėjas tokios kvalifikacijos neturi; ir
 - c) į mokymo skraidyti vienpiločiais neaukštos klasės sudėtingais lėktuvais, vienpiločiais aukštos klasės sudėtingais lėktuvais ir daugiapiločiais lėktuvais kursas įtraukiamas UPRT teorijos ir skrydžio mokymas, atitinkantis tos klasės ar tipo ypatybes.“;
- (9) Pridedama nauja FCL.745.A dalis:

„FCL.745.A. Išplėstinis UPRT kursas. Lėktuvai

- a) Išplėstinis UPRT kursas turi būti baigiamas ATO ir jį turi sudaryti bent:
 1. 5 valandų teorijos mokymas;
 2. instruktažas prieš skrydį ir informavimas po skrydžio; ir
 3. 3 valandos skrydžio su instruktoriumi, turinčiu lėktuvo FI(A) ir FCL.915 dalies e punkto reikalavimus atitinkančią kvalifikaciją, kurį sudaro išplėstinis UPRT mokymas lėktuvu, atitinkančiu mokymo užduoties reikalavimus.

b) Užbaigusiam UPRT kursą prašymo teikėjui ATO išduoda baigimo pažymėjimą.“;

(10) FCL.900 dalies b punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. Kompetentinga institucija gali išduoti specialų pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė rengti skrydžio mokymą, kai įvykdyti šiame skyriuje nustatytų reikalavimų neįmanoma, nes:

i) valstybėje narėje arba oro vežėjo orlaivių parke pradedami naudoti nauji orlaiviai; arba

ii) į šį priedą (FCL dalį) įtraukiami nauji mokymo kursai.

Tokiu pažymėjimu suteikiama teisė vykdyti tik mokomuosius skrydžius, kuriuos būtina vykdyti pradedant naudoti naujo tipo orlaivį arba pagal naują mokymo kursą; šis pažymėjimas bet koku atveju galioja ne ilgiau kaip 1 metus.“;

(11) FCL.915 dalis iš dalies keičiama taip:

„FCL.915. Bendrosios išankstinės sąlygos ir reikalavimai instruktoriams

a) Bendrieji reikalavimai

Prašymo išduoti instruktoriaus pažymėjimą teikėjas turi būti ne jaunesnis kaip 18 metų.

b) Papildomi reikalavimai skrydžio orlaiviu mokantiems instruktoriams

Prašymo išduoti instruktoriaus pažymėjimą teikėjas ar instruktoriaus pažymėjimo turėtojas, turintis teisę mokyti skrydžio orlaiviu, privalo:

1. dėl mokymo licencijai gauti – turėti bent licenciją arba, kai taikomas FCL.900 dalies c punktas, lygiavertę licenciją, kuriai gauti turi būti vykdomas skrydžio mokymas;

2. dėl mokymo kvalifikacijai gauti – turėti bent atitinkamą kvalifikaciją arba, kai taikomas FCL.900 dalies c punktas, lygiavertę kvalifikaciją, kuriai gauti turi būti vykdomas skrydžio mokymas;

3. išskyrus lakūnų bandytojų instruktorius (FTI) – jie privalo:

i) kaip atitinkamos klasės ar tipo orlaivio, kuriuo jis ketina mokyti skrydžio, pilotas būti išskraidęs bent 15 valandų skrydžio laiko, kurio, jei taikoma, ne daugiau kaip 7 valandas gali sudaryti mokymasis tos klasės ar tipo orlaivį atitinkančiu FSTD; arba

ii) atitinkamos klasės ar tipo orlaiviu būti išlaikę atitinkamos kategorijos instruktoriaus gebėjimų vertinimo egzaminą; ir

4. turėti teisę per tokį skrydžio mokymą vykdyti orlaivio įgulos vado funkcijas.

c) Patirties įskaitymas siekiant gauti kitas kvalifikacijas ir pratęsti kvalifikaciją

1. Prašymo išduoti kitą instruktoriaus pažymėjimą teikėjui gali būti įskaityti mokymo ir mokymosi įgūdžiai, jau įrodyti siekiant gauti turimą instruktoriaus pažymėjimą.

2. Taikant visų instruktoriaus pažymėjimų pratęsimo reikalavimus, įskaitomos valandos, kurias prašymo teikėjas išskraidė kaip egzaminuotojas per įgūdžių patikrinimo ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminus.

d) Įskaitant patirtį dėl kitų tipų atsižvelgiama į atitinkamus elementus, apibrėžtus pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 (OSD) I priedą (21 dalį) nustatytuose tinkamumo skraidyti duomenyse.

e) Papildomi reikalavimai dėl mokymo vedant mokymo kursą pagal FCL.745.A dalį:

1. be b punkto reikalavimų, instruktoriaus pažymėjimo turėtojas, prieš pradėdamas vesti mokymo kursą pagal FCL.745.A dalį, privalo:

i) kaip lėktuvo pilotas būti išskraidęs bent 500 valandų skrydžio laiko, įskaitant 200 valandų, išskraidytų vykdant skrydžio mokymą;

ii) įvykęs e punkto 1 papunktio i dalyje nustatytus patirties reikalavimus, būti užbaigęs ATO rengiamą UPRT instruktoriaus mokymo kursą, per kurį turėjo būti atliekamas tęstinis prašymo teikėjo gebėjimų vertinimas; ir

iii) užbaigęs kursą būti gavęs ATO išduotą kurso baigimo pažymėjimą, o ATO mokymo vadovas prašymo teikėjų registracijos žurnale turi būti įrašęs e punkto 1 papunktyje nurodytas teises;

2. e punkto 1 papunktyje nurodytomis teisėmis naudojamosi tik tuo atveju, jei instruktorius per praėjusius metus baigė ATO rengiamą kvalifikacijos kėlimo mokymą, per kurį mokymo vadovas gebėjimus vesti mokymo kursą pagal FCL.745.A dalį įvertino kaip tinkamus;
 3. instruktorius, turintis e punkto 1 papunktyje nurodytas teises, gali vykdyti e punkto 1 papunkčio ii dalyje nurodyto mokymo kurso instruktoriaus funkcijas, jeigu jis:
 - i) turi 25 valandų skrydžio mokymo patirtį, įgytą per mokymo kursą pagal FCL.745.A dalį;
 - ii) yra išlaikęs su šia teise susijusį gebėjimų vertinimo egzaminą; ir
 - iii) atitinka e punkto 2 papunkčio įgūdžių atnaujinimo reikalavimus;
 4. šios teisės įrašomos instruktorių registracijos žurnale ir įrašą pasirašo egzaminuotojas.“;
- (12) 1 priedėlis pakeičiamas taip:

„1 priedėlis

Teorijos žinių įskaitymas

TOS PAČIOS ARBA KITOS KATEGORIJOS ORLAIVIŲ TEORIJOS ŽINIŲ ĮSKAITYMAS. PAPILDOMO MOKYMO IR EGZAMINAVIMO REIKALAVIMAI

1. LAPL, PPL, BPL ir SPL

- 1.1. Išduodant LAPL, kitos kategorijos orlaivio LAPL turėtoji visiškai įskaitomos FCL.120 dalies a punkte nurodytų bendrųjų dalykų teorijos žinios.
- 1.2. Nedarant poveikio 1.1 punkto taikymui, išduodant LAPL, PPL, BPL ar SPL, kitos kategorijos orlaivio piloto licencijos turėtojas privalo baigti teorijos mokymo kursą ir išlaikyti šių dalykų tinkamo lygio teorijos egzaminus:
 - skrydžio principų,
 - veiklos procedūrų,
 - skrydžio vykdymo ir planavimo,
 - bendrųjų žinių apie orlaivius ir
 - navigacijos.
- 1.3. Išduodant PPL, BPL ar SPL laikoma, kad tos pačios kategorijos orlaivio LAPL turėtojas yra visiškai įvykdęs teorijos mokymo ir egzaminų reikalavimus.
- 1.4. Nepaisant 1.2 punkto, kad būtų galima išduoti LAPL(A), LAPL(S), kuria suteikiama teisė skristi ir TMG, turėtojas pagal FCL.135.A dalies a punkto 2 papunktį privalo įrodyti pakankamą SEP (žemės) klasės teorinių žinių lygį.

2. CPL

- 2.1. Prašymo išduoti CPL teikėjas, turintis kitos kategorijos orlaivio CPL, turi būti išklauses patvirtintą ATO rengiamą papildomo teorijos mokymo kursą, kuriame atsižvelgiama į skirtingų kategorijų orlaivių CPL išduoti skirtų mokymo programų skirtumus.
- 2.2. Prašymo teikėjas privalo išlaikyti šiuos šiame priede (FCL dalyje) nustatytus atitinkamos kategorijos orlaivio teorijos egzaminus:
 - 021 — Bendrosios žinios apie orlaivius: sklandmuo ir sistemos, elektros įranga, jėgainė ir avarinė įranga;
 - 022 — Bendrosios žinios apie orlaivius: prietaisai;
 - 032/034 — Lėktuvo (arba sraigtasparnio) charakteristikos;
 - 070 — Skrydžio procedūros ir
 - 080 — Skrydžio principai.
- 2.3. Laikoma, kad prašymo išduoti CPL teikėjas, išlaikęs atitinkamus teorijos egzaminus, būtinus tos pačios kategorijos orlaivio IR gauti, yra įvykdęs žmogaus galimybių ir meteorologijos teorijos žinių reikalavimus, nebent jis yra baigęs IR mokymo kursą pagal šio priedo (FCL dalies) 6 priedėlio Aa skirsnį.

- 2.4. Laikoma, kad prašymo išduoti CPL teikėjas, išlaikęs atitinkamus tos pačios kategorijos orlaivių IR arba EIR teorijos egzaminus, yra įvykdęs ryšio priemonių teorijos žinių reikalavimus.

3. ATPL

- 3.1. Prašymo išduoti ATPL teikėjas, turintis kitos kategorijos orlaivio ATPL, turi būti išklauses patvirtintą ATO rengiamą papildomo teorijos mokymo kursą, kuriame atsižvelgiama į skirtingų kategorijų orlaivių ATPL išduoti skirtų mokymo programų skirtumus.
- 3.2. Prašymo teikėjas privalo išlaikyti šiame priede (FCL dalyje) nustatytus atitinkamos kategorijos orlaivio šių dalykų teorijos egzaminus:
- 021 — Bendrosios žinios apie orlaivius: sklandmuo ir sistemos, elektros įranga, jėgainė ir avarinė įranga;
 - 022 — Bendrosios žinios apie orlaivius: prietaisai;
 - 032/034 — Lėktuvo (arba sraigtasparnio) charakteristikos;
 - 070 — Skrydžio procedūros ir
 - 080 — Skrydžio principai.
- 3.3. Laikoma, kad prašymo išduoti ATPL(A) teikėjas, išlaikęs atitinkamus CPL(A) teorijos egzaminus, yra įvykdęs ryšio priemonių teorijos žinių reikalavimus.
- 3.4. Laikoma, kad prašymo išduoti ATPL(H) teikėjas, išlaikęs atitinkamus CPL(H) teorijos egzaminus, yra įvykdęs šių dalykų teorijos žinių reikalavimus:
- oro teisės,
 - skrydžio (sraigtasparniu) principų ir
 - ryšio priemonių.
- 3.5. Laikoma, kad prašymo išduoti ATPL(A) teikėjas, išlaikęs atitinkamus IR(A) teorijos egzaminus, yra įvykdęs ryšio priemonių teorijos žinių reikalavimus.
- 3.6. Laikoma, kad prašymo išduoti ATPL(H) su IR(H) teikėjas, išlaikęs atitinkamus CPL(H) teorijos egzaminus, yra įvykdęs šių dalykų teorijos žinių reikalavimus:
- skrydžio (sraigtasparniu) principų ir
 - ryšio priemonių.

4. IR

- 4.1. Laikoma, kad prašymo išduoti IR arba EIR teikėjas, išlaikęs atitinkamus tos pačios kategorijos orlaivio CPL teorijos egzaminus, yra įvykdęs šių dalykų teorijos žinių reikalavimus:
- žmogaus galimybių,
 - meteorologijos ir
 - ryšio priemonių.
- 4.2. Prašymo išduoti IR(H) teikėjas, išlaikęs atitinkamus ATPL(H) VFR teorijos egzaminus, privalo išlaikyti šių dalykų egzaminus:
- oro teisės,
 - skrydžio planavimo ir stebėjimo ir
 - radijo navigacijos.“;

(13) 3 priedėlio A skirsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 4 punktą pakeičiamas taip:

„4. Kursą sudaro:

- a) teorijos mokymas, atitinkantis ATPL(A) gauti reikalingą žinių lygį;
- b) vizualiojo skrydžio ir skrydžio pagal prietaisus mokymas;
- c) skrydžio daugiapiločiu lėktuvu MCC mokymas ir
- d) UPRT pagal FCL.745.A dalį, nebent prašymo teikėjas jau yra baigęs šį mokymo kursą prieš pradėdamas ATP integruotąjį kursą.“;

b) 5 punktas pakeičiamas taip:

„5. Viso ATP(A) kurso nebaigęs ar jo užbaigti negalėjęs prašymo teikėjas gali kreiptis į kompetentingą instituciją, kad ji leistų laikyti teorijos ir praktinių įgūdžių patikrinimo egzaminus mažesnių teisių licencijai ir IR gauti, jei įvykdyti taikomi reikalavimai.“;

c) 7 punkto numeris pakeičiamas į „7.1.“ ir įterpiamas naujas 7.2 punktas:

„7.2. UPRT teorijos žinių mokymas vykdomas pagal FCL.745.A dalį.“;

d) 9 punktas pakeičiamas taip:

„9. Skrydžio mokymą, išskyrus mokymą orlaivio tipo kvalifikacijai gauti, sudaro, įskaitant visus pažangos patikrinimo egzaminus, iš viso bent 195 valandos, iš kurių iki 55 valandų viso mokymo kurso laiko gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas. Per visą 195 valandų mokymą prašymo teikėjas išskaido bent:

a) 95 valandas skrydžio su instruktoriumi laiko, kurio iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas;

b) 70 valandų vykdydamas igulos vado funkcijas, įskaitant skrydžio pagal VFR ir skrydžio pagal prietaisus laiką, išskraidytą vykdant SPIC funkcijas. Į skrydžio vykdant igulos vado funkcijas laiką gali būti įskaitoma ne daugiau kaip 20 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, išskraidyto vykdant SPIC funkcijas;

c) 50 valandų maršrutinio skrydžio vykdant igulos vado funkcijas, įskaitant vieną bent 540 km (300 jūrmylių) maršrutinį skrydį pagal VFR, per kurį nutupiama visiškai sustojant dviejuose kituose aerodromuose nei išvykimo aerodromas; ir

d) 5 valandas skrydžio naktį laiko, kuris apima 3 valandas skrydžio su instruktoriumi laiko ir kurį sudaro bent:

1. 1 valanda maršrutinio skrydžio navigacijos;

2. penki savarankiški pakilimai ir

3. penki savarankiški nutūpimai visiškai sustojant;

e) UPRT skrydžio mokymas pagal FCL.745.A dalį;

f) 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, kurį sudaro bent:

1. 20 valandų vykdant SPIC funkcijas;

2. 15 valandų MCC, kurios gali būti treniravimosi FFS ar FNPT II valandos;

3. 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymas, kurį sudaro:

i) iki 25 valandų gali būti treniruokliu FNPT I imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas arba

ii) iki 40 valandų gali būti treniruokliu FNPT II, FTD 2 ar FFS imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas, kurio iki 10 valandų gali būti mokymosi FNPT I laikas.

Bazinio skrydžio pagal prietaisus modulio kurso baigimo pažymėjimą turinčiam prašymo teikėjui įskaitoma iki 10 valandų privalomojo skrydžio pagal prietaisus mokymo laiko. Mokymosi BITD valandos neįskaitomos; ir

g) 5 valandos lėktuvu, kuris:

1. yra sertifikuotas vežti bent 4 asmenis; ir

2. turi kintamojo žingsnio oro sraigatą ir įtraukiamąją važiuoklę.“;

(14) 5 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

a) 7 punktas pakeičiamas taip:

„7. Patvirtintą MPL teorijos kursą sudaro bent 750 valandų mokymas ATPL(A) gauti būtino lygio žinioms įgyti, taip pat valandos, būtinės:

a) teorijos mokymui atitinkamo tipo kvalifikacijai gauti pagal H skyrių ir

b) UPRT teorijos mokymui pagal FCL.745.A dalį.“;

b) 8 punktas pakeičiamas taip:

„8. Skrydžio mokymą sudaro iš viso bent 240 valandų, išskraidytų vykdant PF ir PM funkcijas per tikrą ir imituojamą skrydį; mokymas suskirstytas į keturis etapus:

a) 1 etapas. Pagrindiniai skrydžio įgūdžiai

Specialus pradinis vienpiločio skrydžio lėktuvu mokymas.

b) 2 etapas. Baziniai įgūdžiai

Daugiapiločio skrydžio ir skrydžio pagal prietaisus mokymas.

c) 3 etapas. Vidutinio sudėtingumo įgūdžiai

Daugianarės igulos veiksmas skrendant kelių turbininių variklių lėktuvu, sertifikuotu kaip aukštos klasės lėktuvas pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį).

d) 4 etapas. Sudėtingi įgūdžiai

Mokymas orlaivio tipo kvalifikacijai gauti su avialinijomis susijusioje aplinkoje.

MCC reikalavimai įtraukiami į atitinkamus pirmiau nurodytus etapus.

Asimetrinio skrydžio mokymas vykdomas lėktuvu arba FFS.“;

c) įterpiamas naujas 8a punktas:

„8a. Skrydžio patirtis realaus skrydžio metu apima:

a) visus H skyriuje nustatytus patirties reikalavimus;

b) UPRT skrydžio mokymą pagal FCL.745.A dalį;

c) lėktuvo UPRT pratybas, susijusias su atitinkamo tipo ypatumais pagal FCL.725.A dalies c punktą;

d) naktinį skrydį;

e) skrydį tik pagal prietaisus ir

f) patirtį, būtiną atitinkamam skraidymo meistriškumui pasiekti.“;

(15) 9 priedėlis pakeičiamas taip:

„9 priedėlis

Mokymas, įgūdžių patikrinimas ir kvalifikacijos patikrinimas MPL, ATPL, tipo ir klasės kvalifikacijai gauti ir IR kvalifikacijos patikrinimas

A. Bendrieji reikalavimai

1. Prašymo laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą teikėjas turi būti išklaušęs mokymo kursą tos pačios klasės ar tipo orlaiviu, koks bus naudojamas per egzaminą.

MPA ir PL tipo kvalifikacijos mokymas vykdomas naudojant FFS arba imituojamo skrydžio treniruoklį (-ius) ir FFS. Įgūdžių patikrinimas arba kvalifikacijos patikrinimas MPA ir PL tipo kvalifikacijai ir ATPL bei MPL gauti atliekami naudojant FFS, jei yra.

SPA ir sraigtasparnių klasės ar tipo kvalifikacijos mokymas, įgūdžių patikrinimas arba kvalifikacijos patikrinimas atliekami:

a) laisvu ir prieinamu FFS arba

b) imituojamo skrydžio treniruokliu (-iais) ir orlaiviu, jei FFS nėra laisvas arba prieinamas, arba

c) orlaiviu, jei FSTD nėra laisvas arba prieinamas.

Jei per mokymą, egzaminus ar patikrinimus naudojami FSTD, jų tinkamumas turi būti patikrintas pagal taikomą „Funkcijų ir subjektyvių testų lentelę“ ir taikomą „FSTD tinkamumo patvirtinimo testų lentelę“, pateiktas naudojamam įrenginiui taikomame pirminiame informaciniame dokumente. Atsižvelgiama į visus apribojimus, nurodytus įrenginio tinkamumo sertifikate.

2. Jei visos egzamino dalys neišlaikomos per du bandymus, būtina baigti papildomą mokymo kursą.
3. Bandymų laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą skaičius neribojamas.

MOKYMO/ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMO/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINO TURINYS

4. Jei pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą (21 dalį) nustatytuose tinkamumo skraidyti duomenyse nenurodyta kitaip, skrydžio mokymo programa, įgūdžių patikrinimas ir kvalifikacijos patikrinimas turi atitikti šio priedėlio reikalavimus. Įskaitant ankstesnę su panašių tipų orlaiviais susijusią patirtį, nustatytą tinkamumo skraidyti duomenyse, mokymo programos, įgūdžių patikrinimo ir kvalifikacijos patikrinimo apimtis gali būti sumažinta.
5. Jei taip nustatyta konkretaus orlaivio tipo tinkamumo skraidyti duomenyse, gali būti įskaitomi įgūdžių patikrinimo egzamino elementai, sutampantys su piloto turimos kito orlaivio tipo ar varianto kvalifikacijos įgūdžių patikrinimo egzamino elementais, išskyrus atvejį, kai įgūdžių patikrinimo egzaminas laikomas siekiant gauti ATPL.

EGZAMINO VYKDYMAS

6. Egzaminuotojas gali rinktis įvairius įgūdžių patikrinimo ar kvalifikacijos patikrinimo egzamino scenarijus, į kuriuos įtraukti atitinkami imituojami veiksmai. Kaip nustatyta šiame priede (FCL dalyje), naudojami viso skrydžio imituokliai ir kiti treniruokliai.
7. Per kvalifikacijos patikrinimo egzaminą egzaminuotojas tikrina, ar orlaivių klasės arba orlaivio tipo kvalifikacijos turėtojo teorijos žinių lygis tebėra tinkamas.
8. Jei prašymo teikėjas nusprendžia nutraukti įgūdžių patikrinimo egzaminą dėl egzaminuotojo nuomone netinkamų priežasčių, jis turi pakartotinai laikyti visą įgūdžių patikrinimo egzaminą. Jei egzaminas nutraukiamas dėl egzaminuotojo nuomone svarbių priežasčių, per kitą skrydį laikomos tik nelaikytos egzamino dalys.
9. Egzaminuotojo nuožiūra prašymo teikėjas gali vieną kartą pakartoti bet kurį egzamino manevrą ar procedūrą. Skrydžio egzaminuotojas gali bet kuriuo metu nutraukti egzaminą, jei laikoma, kad prašymo teikėjas turi pakartotinai laikyti visą skraidymo įgūdžių patikrinimo egzaminą.
10. Prašymo teikėjo reikalaujama skristi orlaiviu sėdint vietoje, kurioje galima atlikti atitinkamai įgulos vado arba antrojo piloto funkcijas. Vienpiločiu lėktuvu egzaminas atliekamas taip, tarsi kito įgulos nario nebūtų.
11. Reikalaujama, kad per egzamino priešskrydinį pasirengimą prašymo teikėjas nustatytų galios ir greičio nuostatus. Prašymo teikėjas egzaminuotojui nurodo vykdomus patikrinimus ir pareigas, įskaitant radijo prietaisų identifikavimą. Patikrinimai turi būti vykdomi pagal orlaivio, kuriuo vykdomas įgūdžių patikrinimo egzaminas, kontrolinį sąrašą ir, jei taikoma, pagal MCC principus. Prašymo teikėjas kilimo, artėjimo tūpti ir tūpimo vykdymo duomenis apskaičiuoja pagal naudojamo orlaivio skrydžių vykdymo vadovo ar orlaivio naudojimo vadovo reikalavimus. Apsisprendimo aukštį/altitudę, mažiausią aukštį/altitudę žemėjant ir praleisto artėjimo tūpti tašką reikia suderinti su egzaminuotoju.
12. Egzaminuotojas nedalyvauja orlaivio valdyme, išskyrus atvejus, kai įsikišti būtina saugos sumetimais ar siekiant išvengti nepriimtino kitų orlaivių eismo sulaukymo.

SPECIALIEJI ĮGŪDŽIŲ/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO REIKALAVIMAI DAUGIAPILOČIO ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI, VIENPILOČIO ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI, KURIA SUTEIKIAMA TEISĖ VYKDYTI DAUGIAPILOČIUS SKRYDŽIUS, MPL IR ATPL GAUTI

13. Daugiapiločio orlaivio ar vienpiločio lėktuvo, naudojamo daugiapiločiams skrydžiams vykdyti, valdymo įgūdžių patikrinimo egzaminas vykdomas daugianarėje aplinkoje. Antrasis pilotas gali būti kitas prašymo teikėjas arba kito tipo kvalifikaciją turintis pilotas. Jei naudojamas orlaivis, antrasis pilotas turi būti egzaminuotojas arba instruktorius.
14. Prašymo teikėjas vykdo PF funkcijas per visas įgūdžių patikrinimo egzamino dalis, išskyrus ypatingąsias ir avarines procedūras – per jas prašymo teikėjas gali vykdyti PF arba PM funkcijas pagal MCC taisykles. Prašymo pirmą kartą išduoti daugiapiločio orlaivio tipo kvalifikaciją ar ATPL teikėjas turi taip pat įrodyti, kad gali vykdyti PM funkcijas. Per įgūdžių patikrinimo egzaminą prašymo teikėjas gali pasirinkti sėdėti kairėje arba dešinėje, jei iš pasirinktos vietos galima atlikti visus egzamino elementus.

15. Egzaminuotojas visų pirma tikrina, kaip prašymo išduoti ATPL ar suteikti daugiapiločio orlaivio tipo kvalifikaciją arba daugiapiločiams skrydžiams naudojamo vienpiločio orlaivio tipo kvalifikaciją, kuria suteikiamos teisės vykdyti ir įgulos vado funkcijas, teikėjas, vykdydamas PF arba PM funkcijas, atlieka šiuos elementus:
 - a) užtikrina įgulos bendradarbiavimą;
 - b) vykdo tinkamą bendrąją orlaivio valdymo priežiūrą ir
 - c) atsižvelgdamas į saugos aspektus, pagal atitinkamas taisykles ir reglamentus nustato prioritetus ir priima skrydžio situaciją, įskaitant avarines situacijas, atitinkančius sprendimus.
16. Jei egzaminas susijęs su IR kvalifikacija, jis turi būti laikomas pagal IFR ir, jei įmanoma, imituojamoje komercinio oro transporto aplinkoje. Pagrindinis elementas, kurį reikia patikrinti – prašymo teikėjo gebėjimas planuoti ir vykdyti skrydį vadovaujantis įprastu instruktažu.
17. Jei per tipo kvalifikacijos kursą skrydžio mokymas orlaiviu sudarė mažiau nei 2 valandas, įgūdžių patikrinimo egzaminą galima laikyti naudojant FFS ir toks egzaminas gali būti laikomas prieš skrydžio mokymą orlaiviu.

Patvirtintą skrydžio mokymą atlieka kvalifikuotas instruktorius, už kurio veiklą atsako:

 - a) ATO arba
 - b) organizacija, turinti pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedą (ORO dalį) išduotą AOC, specialiai patvirtinta rengti tokį mokymą, arba
 - c) instruktorius, jei ATO arba AOC turėtojas nėra patvirtintas (-a) vykdyti skrydžio vienpiločiu orlaiviu mokymą, o skrydžio mokymą orlaiviu patvirtino prašymo teikėjo kompetentinga institucija.

Prieš įrašant naująją tipo kvalifikaciją į prašymo teikėjo licenciją, pažymėjimas apie tipo kvalifikacijos kurso, įskaitant skrydžio mokymą orlaiviu, baigimą perduodamas kompetentingai institucijai.
18. Mokant, kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną, terminas „smukos įvykis“ reiškia artėjimą prie smukos arba smuką. Mokyti, kaip grąžinti kritinės būklės lėktuvą į valdomą padėtį po smukos įvykių, arba specifinėms orlaivio tipo smukos charakteristikoms demonstruoti (arba abiem šiais tikslais) ATO gali naudoti FFS, jeigu:
 - a) FFS buvo pripažintas pagal CS-FSTD(A) specialiuosius vertinimo reikalavimus ir
 - b) ATO kompetentingai institucijai tinkamai įrodė, kad deramai sušvelnintas neigiamas mokymo perkėlimo poveikis.

B. Specialieji reikalavimai, susiję su lėktuvo kategorija

IŠLAIKYMO KRITERIJAI

1. Vienpiločių lėktuvų, išskyrus vienpiločius aukštos klasės sudėtingus lėktuvus, atveju prašymo teikėjas privalo išlaikyti visas įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzamino dalis. Jei prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors egzamino dalies elemento, laikoma, kad jis neišlaikė visos egzamino dalies. Jei prašymo teikėjas neišlaiko tik vienos egzamino dalies, jis perlaiko tik tą dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip vienos egzamino dalies, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Jei perlaikydamas egzaminą prašymo teikėjas neišlaiko kurios nors egzamino dalies, įskaitant tas dalis, kurios buvo išlaikytos per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Vienpiločių kelių variklių lėktuvų atveju turi būti išlaikyta atitinkamo egzamino 6 dalis, susijusi su asimetriniu skrydžiu.
2. Daugiapiločių ir vienpiločių aukštos klasės sudėtingų lėktuvų atveju prašymo teikėjas privalo išlaikyti visas įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzamino dalis. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip penkių elementų, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Jei prašymo teikėjas neišlaiko 5 ar mažiau elementų, jis turi perlaikyti neišlaikytus elementus. Jei perlaikydamas egzaminą prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors egzamino elemento, įskaitant tuos elementus, kurie buvo išlaikyti per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą. 6 dalis nėra ATPL ar MPL gauti būtinų įgūdžių patikrinimo egzamino dalis. Jei prašymo teikėjas neišlaiko arba nelaiko tik 6 dalies, jam išduodama orlaivio tipo kvalifikacija be CAT II ar CAT III teisių. Kad į tipo kvalifikaciją būtų įtrauktos CAT II ar CAT III teisės, prašymo teikėjas atitinkamo tipo orlaiviu privalo išlaikyti 6 dalį.

EGZAMINO SKRYDŽIO NUOKRYPOS

3. Prašymo teikėjas turi įrodyti gebėjimą:
 - a) valdyti lėktuvą pagal jo galimybių ribas;

- b) sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus;
 - c) priimti tinkamus sprendimus ir meistriškai valdyti sraigtasparnį;
 - d) taikyti aviacijos žinias;
 - e) nuolat valdyti lėktuvą taip, kad niekada nekiltų abejonų, ar procedūra arba manevras bus atliktas sėkmingai;
 - f) suprasti ir taikyti įgulos koordinavimo ir jos narių neveiksnumo procedūras, jei taikoma; ir
 - g) veiksmingai bendrauti su kitais įgulos nariais, jei taikoma.
4. Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos atsižvelgiant į oro sūkurių sąlygas, lėktuvo valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.

Aukštis

Bendruoju atveju	± 100 pėdų
Pradedant kilimą po nutraukto tūpimo apsisprendimo aukštyje/altitudėje	$+ 50/- 0$ pėdų
Mažiausias aukštis/MAPt/altitudė žemėjant	$+ 50/- 0$ pėdų

Maršruto laikymasis

Pagal radijo prietaisus	$\pm 5^\circ$
Kampinis nuokrypis	Pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė (pvz., LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ir 3D (LNAV/VNAV) ilginis šoninis nuokrypis	trajektorijos skersinė paklaida/nuokrypis paprastai turi neviršyti $\pm \frac{1}{2}$ RNP vertės, taikomos procedūrai. Leidžiami trumpalaikiai ne didesni kaip 1 RNP nukrypimai nuo šio standarto.
3D ilginis vertikalusis nuokrypis (pvz., RNP APCH (LNAV/VNAV) naudojant Baro VNAV)	ne daugiau -75 pėdų žemiau vertikaliojo profilio bet kuriuo metu ir ne daugiau $+ 75$ pėdų virš vertikaliojo profilio skrendant 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo lygio arba žemiau

Kursas

veikiant visiems varikliams	$\pm 5^\circ$
imituojant variklio gedimą	$\pm 10^\circ$

Greitis

veikiant visiems varikliams	± 5 mazgų
imituojant variklio gedimą	$+ 10$ mazgų/ $- 5$ mazgai

MOKYMO/ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMO/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINO TURINYS

5. Vienpiločiai lėktuvai, išskyrus aukštos klasės sudėtingus lėktuvus
- a) Simbolių reikšmės
 - P = išmokytas kaip įgulos vadas arba antrasis pilotas, taip pat kaip PF ir PM,
 - OTD = šiam pratimui galima naudoti kitus treniruoklius,
 - X = šiam pratimui naudojamas FFS; kitu atveju naudojamas orlaivis, jei tinkama manevrui ar procedūrai atlikti,
 - P# = mokymą papildo lėktuvo apžiūra prižiūrint instruktoriui.
 - b) Praktinis mokymas vykdomas naudojant bent nurodyto lygio mokymo įrangą (P) arba gali būti vykdomas naudojant bet kurią aukštesnio lygio mokymo įrangą, kai nurodyta rodyklė (—>).
- Nurodant naudojamą mokymo įrangą vartojamos šios santrumpos:
- A = lėktuvas,
 - FFS = viso skrydžio imituoklis,
 - FSTD = imituojamo skrydžio treniruoklis.

- c) Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas siekiant IR kvalifikacijos pratęsimo/atnaujinimo, žvaigždute (*) pažymėti 3B dalies ir (kelių variklių) 6 dalies elementai laikomi vykdant skrydį tik pagal prietaisus. Jei laikant įgūdžių arba kvalifikacijos patikrinimo egzaminą žvaigždute pažymėti elementai laikomi vykdant skrydį ne tik pagal prietaisus ir jei neišskaitomos IR teisės, orlaivių klasės arba orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė vykdyti skrydžius tik pagal VFR.
- d) Jei siekiama orlaivio tipo kvalifikacijos ar kelių variklių orlaivių klasės kvalifikacijos, kuria suteikiama teisė skraidyti tik pagal VFR, pratęsimo ir neįvykdytas 10 maršruto sektorių patirties per paskutinius 12 mėnesių reikalavimas, laikoma 3A dalis. Jei išlaikyta 3B dalis, 3A dalies laikyti nereikalaujama.
- e) Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo stulpelyje įrašyta raidė „M“ (angl. *mandatory*), pratimą (ar vieną iš kelių pateiktų pratimų) atlikti privaloma.
- f) Jei FSTD įtrauktas į patvirtintą orlaivių klasės ar tipo kvalifikacijos kursą, jis naudojamas per praktinį mokymą orlaivių tipo ar kelių variklių orlaivių klasės kvalifikacijai gauti. Patvirtinant kursą atsižvelgiama į šiuos aspektus:
- i) FSTD patvirtinimą, kaip nustatyta atitinkamuose VI priedo (ARA dalies) ir VII priedo (ORA dalies) reikalavimuose;
 - ii) instruktorių kvalifikaciją;
 - iii) į kursą įtraukto FSTD mokymo trukmę; ir
 - iv) mokomo piloto kvalifikaciją ir patirtį skraidant panašaus tipo orlaiviais.
- g) Jeigu įgyti teisę vykdyti daugiapiločius skrydžius siekiama pirmą kartą, pilotas, turintis teisę vykdyti vienpiločius skrydžius:
- (1) baigia ATO papildomo mokymo kursą, į kurį įtraukiami su MCC susiję manevrai ir procedūros, taip pat 7 dalies pratimai taikant grėsmių ir klaidų valdymą (TEM), CRM ir žmogiškuosius veiksniai; ir
 - (2) išlaiko daugiapiločių skrydžių kvalifikacijos patikrinimo egzaminą.
- h) Jeigu įgyti teisę vykdyti vienpiločius skrydžius siekiama pirmą kartą, pilotas, turintis teisę vykdyti daugiapiločius skrydžius, baigia ATO mokymo kursą ir pereina šių papildomų vienpiločių skrydžių manevrų ir procedūrų patikrinimą:
- (1) SE lėktuvams – 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dalys ir, jei taikoma, vienas artėjimo tūpti iš 3.B dalies; ir
 - (2) ME lėktuvams – 1.6, 6 dalys ir, jei taikoma, vienas artėjimo tūpti iš 3.B dalies.
- i) Pilotas, turintis teisę vykdyti ir vienpiločius, ir daugiapiločius skrydžius pagal g ir h punktus, gali pratęsti abiejų tipų skrydžių kvalifikacijos galiojimą, be h punkto atitinkamai 1 arba 2 papunkčiuose nurodytų pratimų vykdant vienpiločius skrydžius, išlaikydamas daugiapiločių skrydžių kvalifikacijos patikrinimo egzaminą.
- j) Jeigu įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas vykdomas tik per daugiapilotį skrydį, tipo kvalifikacija suteikiama teisė vykdyti tik daugiapiločius skrydžius. Apribojimas panaikinamas, kai pilotas įvykdo h punkto reikalavimus.
- k) Mokymas, egzaminavimas ir tikrinimas vykdomi pagal toliau pateiktą lentelę.
- (1) Mokymas ATO, egzaminavimo ir tikrinimo reikalavimai, susiję su teise vykdyti vienpiločius skrydžius.
 - (2) Mokymas ATO, egzaminavimo ir tikrinimo reikalavimai, susiję su teise vykdyti daugiapiločius skrydžius.
 - (3) Mokymas ATO, egzaminavimo ir tikrinimo reikalavimai pilotams, turintiems teisę vykdyti vienpiločius skrydžius ir pirmą kartą siekiantiems gauti teisę vykdyti daugiapiločius skrydžius (papildomo mokymo kursas).
 - (4) Mokymas ATO, egzaminavimo ir tikrinimo reikalavimai pilotams, turintiems teisę vykdyti daugiapiločius skrydžius ir pirmą kartą siekiantiems gauti teisę vykdyti vienpiločius skrydžius (papildomo mokymo kursas).
 - (5) Mokymas ATO ir tikrinimo reikalavimai, taikomi kartu pratęsiant ir atnaujinant teises vykdyti vienpiločius ir daugiapiločius skrydžius.

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Veiklos rūšis	SP		MP		SP→ MP (pirminis)		MP→ SP (pirminis)		SP + MP	
	Mokymas	Egzaminavimas/tikrinimas	Mokymas	Egzaminavimas/tikrinimas	Mokymas	Egzaminavimas/tikrinimas	Mokymas, egzaminavimas ir tikrinimas (SE lėktuvai)	Mokymas, egzaminavimas ir tikrinimas (ME lėktuvai)	SE lėktuvai	ME lėktuvai
Pirminis išdavimas	Dalys 1–6	Dalys 1–6	Dalys 1–7	Dalys 1–7	MCC CRM	Dalys 1–7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dalys ir, jei taikoma, vienas artėjimas tūpti iš 3.B dalies.	1.6 punktas, 6 dalis ir, jei taikoma, vienas artėjimas tūpti iš 3.B dalies.		
Vienpiločiai sudėtingi lėktuvai (SP complex)	1–7	1–7			Žmogiškieji veiksniai TEM 7 skirsnis					
Pratęsimas	nėra duomenų	Dalys 1–6	nėra duomenų	Dalys 1–7	nėra duomenų	nėra duomenų	nėra duomenų	nėra duomenų	MPO: Dalys 1–7 SPO:	MPO: Dalys 1–7 SPO:
Vienpiločiai sudėtingi lėktuvai (SP complex)	1–7	1–7							1.6, 4.5, 4.6, 5.2 dalys ir, jei taikoma, vienas artėjimas tūpti iš 3.B dalies.	1.6 punktas, 6 dalis ir, jei taikoma, vienas artėjimas tūpti iš 3.B dalies.
Atnaujinimas	FCL.740	Dalys 1–6	FCL.740	Dalys 1–6	nėra duomenų	nėra duomenų	nėra duomenų	nėra duomenų	Mokymas: FCL.740	Mokymas: FCL.740
Vienpiločiai sudėtingi lėktuvai (SP complex)	1–7	1–7							Tikrinimas: kaip ir pratęsimo atveju	Tikrinimas: kaip ir pratęsimo atveju

- l) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.

TMG IR VIENPILOČIAI LĖKTUVAI, IŠSKYRUS AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGUS LĖKTUVUS		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS AR ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1 DALIS						
1.	Išvykimas	OTD				
1.1.	Priešskrydinė informacija: — dokumentai, — masė ir centruotė, — susipažinimas su orų informacija ir — NOTAM.					
1.2.	Patikrinimai prieš įjungiant variklį					
1.2.1.	Išorės	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Vidaus	OTD P#	P		M	
1.3.	Variklio įjungimas: įprasti gedimai.	P—>	—>		M	
1.4.	Riedėjimas	P—>	—>		M	
1.5.	Priešskrydiniai patikrinimai: variklio bandymas (jei taikoma).	P—>	—>		M	
1.6.	Kilimo procedūra: — įprasta, taikant orlaivio naudojimo vadove nurodytus užsparnių nuostačius, ir — šoninio vėjo (jei yra tinkamos sąlygos).	P—>	—>		M	
1.7.	Aukštėjimas: — V_x/V_y , — posūkiai atitinkamu kursu ir — orlaivio padėties išlyginimas.	P—>	—>		M	
1.8.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P—>			M	
2 DALIS						
2.	Bendrieji skrydžio elementai (vizualiosios meteorologinės sąlygos (VMC))	P—>	—>			
2.1.	Tiesus ir horizontalus skrydis esant įvairiems oro greičiams, įskaitant skrydį esant kritiškai mažam oro greičiui su užsparniais ir be jų (įskaitant, kai taikoma, artėjimą tūpti greičiu V_{mca})					

TMG IR VIENPILOČIAI LĖKTUVAI, IŠSKYRUS AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGUS LĖKTUVUS		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS AR ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
2.2.	Statūs posūkiai (360° į kairę ir į dešinę, esant 45° posvyriui)	P→	→		M	
2.3.	Smuka ir grįžimas į įprastą padėtį iš smukos: i) visiška smuka; ii) artėjimas prie smukos per posūkį žemėjant su posvyriu, naudojant artėjimo tūpti konfigūraciją ir galią; iii) artėjimas prie smukos naudojant tūpimo konfigūraciją ir galią ir iv) artėjimas prie smukos, posūkis aukštėjant su kilimo užsparniu ir naudojant aukštėjimo galią (tik vieno variklio lėktuvams).	P→	→		M	
2.4.	Valdymas naudojant autopilotą ir komandinio valdymo sistemą (gali būti atliekama laikant 3 dalį), jei taikoma	P→	→		M	
2.5.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P→	→		M	
3A DALIS						
3A.	Maršrutinio skrydžio pagal VFR procedūros	P→	→			
3A.1.	(žr. B.5 skirsnio c ir d punktus) Skrydžio planas, padėties apskaičiavimas remiantis ankstesniais padėties duomenimis ir žemėlapiu skaitymas	P→	→			
3A.2.	Altitudės, kurso ir greičio išlaikymas	P→	→			
3A.3.	Orientavimasis, ETA nustatymas ir peržiūra	P→	→			
3A.4.	Radio navigacijos prietaisų naudojimas (jei taikoma)	P→	→			
3A.5.	Skrydžio valdymas (skrydžio žurnalas, įprasti patikrinimai, įskaitant degalų, sistemų ir apledėjimo tikrinimą)	P→	→			
3A.6.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P→	→			
3B DALIS						
3B.	Skrydis pagal prietaisus	P→	→		M	
3B.1.*	Išskridimas pagal IFR	P→	→			

TMG IR VIENPILOČIAI LĖKTUVAI, IŠSKYRUS AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGUS LĖKTUVUS		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS AR ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
3B.2.*	Maršrutinis skrydis pagal IFR	P—>	—>		M	
3B.3.*	Laukimo procedūros	P—>	—>		M	
3B.4*	3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) apsisprendimo aukščio/altitudės (DH/A) arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą (iki vertikaliosios trajektorijos priartėjimo tūpti baigmės gali būti naudojamas autopilotas)	P—>	—>		M	
3B.5.*	2D operacijos iki mažiausio aukščio/altitudės žemėjant (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6.*	Skrydžio pratimai, įskaitant imituojamą kompasą ir aviahorizonto gedimą: — 1 lygio posūkiai ir — grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį.	P—>	—>		M	
3B.7.*	Kurso ar tūptinės nuolydžio kampo nustatymo įtaiso gedimas	P—>	—>			
3B.8.*	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P—>	—>		M	
Specialiai paliktas tuščias						
4 DALIS						
4.	Atvykimas ir tūpimas	P—>	—>		M	
4.1.	Atvykimo į aerodromą procedūra					
4.2.	Įprastas tūpimas	P—>	—>		M	
4.3.	Tūpimas nenaudojant užsparnių	P—>	—>		M	
4.4.	Tūpimas esant šoniniam vėjui (jei yra tinkamos sąlygos)	P—>	—>			
4.5.	Artėjimas tūpti ir tūpimas esant minimaliam variklio veikimo režimui ir aukščiui virš kilimo ir tūpimo tako iki 2 000 pėdų (tik vieno variklio lėktuvams)	P—>	—>			
4.6.	Antrasis ratas, pradedamas mažiausiame aukštyje	P—>	—>		M	
4.7.	Antrasis ratas ir tūpimas naktį (jei taikoma)	P—>	—>			
4.8.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P—>	—>		M	
5 DALIS						
5.	Ypatingosios ir avarinės procedūros (Ši dalis gali būti laikoma kartu su 1–4 dalimis.)					

TMG IR VIENPILOČIAI LĖKTUVAI, IŠSKYRUS AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGUS LĖKTUVUS		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS AR ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
5.1.	Kilimo nutraukimas esant priimtinaam greičiui	P→	→		M	
5.2.	Imituojamas variklio gedimas pakilus (tik vieno variklio lėktuvams)		P		M	
5.3.	Imituojamas priverstinis tūpimas neveikiant varikliui (tik vieno variklio lėktuvams)		P		M	
5.4.	Imituojamos avarinės situacijos: i) gaisras ar dūmai skrydžio metu ir ii) jei taikoma – sistemų gedimai.	P→	→			
5.5.	Tik ME lėktuvai ir TMG mokymas: variklio išjungimas ir įjungimas iš naujo (saugioje altitudėje, jei atliekama orlaiviu)	P→	→			
5.6.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros					
6 DALIS						
6.	Imituojamas asimetrinis skrydis	P→	→X		M	
6.1.*	(Ši dalis gali būti laikoma kartu su 1–5 dalimis.) Imituojamas variklio gedimas kylant (saugioje altitudėje, nebent atliekama naudojant FFS ar FNPT II)					
6.2.*	Asimetrinis artėjimas tūpti ir antrasis ratas	P→	→		M	
6.3.*	Asimetrinis artėjimas tūpti ir tūpimas visiškai sustojant	P→	→		M	
6.4.	Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros	P→	→		M	
7 DALIS						
7.	UPRT					
7.1.	Skrydžio manevrai ir procedūros					
7.1.1.	Rankinis pilotavimas su komandinio valdymo sistema ir be jos (nenaudojant autopiloto, automatinės traukos/traukos automato, esant skirtingiems orlaivio valdymo režimams, priklausomai nuo atvejo)	P→	→			

TMG IR VIENPILOČIAI LĖKTUVAI, IŠSKYRUS AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGUS LĖKTUVUS	PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS AR ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros	FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
7.1.1.1. Skirtingais greičiais (įskaitant lėtą skrydį) ir skirtingose altitudėse, laikantis parametrų, kuriais grindžiamas FSTD mokymas.	P————>	————>			
7.1.1.2. Statūs posūkiai naudojant 45° posvirį, 180–360° į kairę ir į dešinę	P————>	————>			
7.1.1.3. Posūkiai naudojant spoilerius ir jų nenaudojant	P————>	————>			
7.1.1.4. Procedūrinis skrydis ir manevravimas pagal prietaisus, įskaitant išskridimą ir atvykimą pagal prietaisus, taip pat vizualusis artėjimas tūpti	P————>	————>			
7.2. Mokymas, kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną 7.2.1. Lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną po smukos įvykių esant: — kilimo konfigūracijai; — įtrauktajai konfigūracijai žemoje altitudėje; — įtrauktajai konfigūracijai beveik didžiausioje skrydžio altitudėje ir — tūpimo konfigūracijai.	P————>	————>			
7.2.2. Šie su kritine lėktuvo būkle susiję pratimai: — kabruojančio lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną iš įvairių posvyrio kampų ir — pikirojančio lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną iš įvairių posvyrio kampų.	P FFS, atitinkantis tik mokymo užduoties reikalavimus	X Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.		Tik FFS	
7.3. Antrasis ratas veikiant visiems varikliams* skirtingais artėjimo tūpti pagal prietaisus etapais	P—>	————>			
7.4. Tūpimo nutraukimas veikiant visiems varikliams: — įvairiame aukštyje, kuris mažesnis nei 15 m (50 pėdų) virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio DH/MDH; — po tūpsnio (nutrauktojo tūpimo); — lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto kategorijos lėktuvai (JAR/FAR 25) ar kaip vietinio susisiekiimo kategorijos lėktuvai (SFAR 23), tūpimo nutraukimas veikiant visiems varikliams pradedamas iki MDH/A arba po tūpsnio.	P————>	————>			

6. Daugiapiločiai lėktuvai ir vienpiločiai aukštos klasės sudėtingi lėktuvai

a) Simbolių reikšmės

P = išmokytas vykdyti įgulos vado, antrojo piloto, taip pat PF ir PM funkcijas, siekiant gauti atitinkamą orlaivio tipo kvalifikaciją.

OTD = šiam pratimui galima naudoti kitus treniruoklius,

X = šiam pratimui naudojamas FFS; kitu atveju naudojamas lėktuvas, jei tinkama manevrai ar procedūrai atlikti,

P# = mokymą papildo lėktuvo apžiūra prižiūrint instruktoriui.

- b) Praktinis mokymas vykdomas naudojant bent nurodyto lygio mokymo įrangą (P) arba gali būti vykdomas naudojant bet kurią aukštesnio lygio mokymo įrangą, kai nurodyta rodyklė (—>).

Nurodant naudojamą mokymo įrangą vartojamos šios santrumpos:

A = lėktuvas,

FFS = viso skrydžio imituoklis,

FSTD = imituojamo skrydžio treniruoklis.

- c) Žvaigždute (*) pažymėti elementai atliekami vykdant skrydį tik pagal prietaisus.

- d) Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo skiltyje įrašyta raidė „M“, pratimą atlikti privaloma.

- e) Jei FFS įtrauktas į patvirtintą orlaivio tipo kvalifikacijai gauti būtiną kursą, jis naudojamas per praktinį mokymą ir egzaminą. Patvirtinant kursą atsižvelgiama į šiuos aspektus:

i) instruktorių kvalifikaciją;

ii) FSTD patvirtinimą ir į kursą įtraukto FSTD mokymo trukmę; ir

iii) mokomų pilotų kvalifikaciją ir patirtį skraidant panašaus tipo orlaiviais.

- f) Į maneivrus ir procedūras, atliekamas daugiapiločiu lėktuvu ir vykdant daugiapilotį skrydį vienpiločiu aukštos klasės sudėtingu lėktuvu, įtraukiamas MCC elementas.

- g) Per vienpiločius skrydžius vienpiločiu aukštos klasės sudėtingu lėktuvu maneivrus ir procedūras atlieka tik vienas pilotas.

- h) Vienpiločio aukštos klasės sudėtingo lėktuvo atveju, kai įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas laikomas vykdant daugiapilotį skrydį, orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė vykdyti tik daugiapiločius skrydžius. Jei siekiama įgyti teisę vykdyti vienpiločius skrydžius, vykdant vienpilotį skrydį turi būti atlikti maneivrai/procedūros, nurodyti 2.5, 3.8.3.4, 4.4 ir 5.5 dalyse ir bent vienas 3.4 dalyje nurodytas maneivras/procedūra.

- i) Ribotų teisių kvalifikacijos, suteikiamos pagal FCL.720.A dalies e punktą, atveju prašymo teikėjas privalo įvykdyti tuos pačius reikalavimus, kaip kiti prašymo suteikti orlaivio tipo kvalifikaciją teikėjai, išskyrus praktinius pratimus, susijusius su kilimo ir tūpimo etapais.

- j) Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti turi būti RNP APCH. Jei RNP APCH atlikti neįmanoma, jis turi būti atliktas tinkamai įrengtu FSTD.

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuotoja naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1 DALIS						
1.	Skrydžio plano rengimas	OTD				
1.1.	Charakteristikų apskaičiavimas	P				
1.2.	Lėktuvo apžiūra iš išorės; kiekvienos tikrintinos dalies vieta ir apžiūros tikslas	OTD P#	P			
1.3.	Pilotų kabinos patikrinimas	P—>	—>			
1.4.	Kontrolinio sąrašo naudojimas prieš įjungiant variklius, įjungimo procedūros, radijo ir navigacijos įrangos patikrinimas, navigacijos ir ryšio dažnių parinkimas ir nustatymas	P—>	—>		M	

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1.5.	Riedėjimas pagal ATC ar instruktoriaus nurodymus	P————>	————>			
1.6.	Patikrinimai prieš kylant	P————>	————>		M	
2 DALIS						
2.	Kilimas	P————>	————>			
2.1.	Įprastas kilimas esant įvairiems užsparnių nuostaciams, įskaitant spartųjį kilimą					
2.2.*	Kilimas pagal prietaisus; per kilsnį ar iš karto atsiplėšus nuo žemės reikalaujama pereiti į skrydį pagal prietaisus	P————>	————>			
2.3.	Kilimas esant šoniniam vėjui	P————>	————>			
2.4.	Kilimas esant didžiausiai leidžiamai kilimo masei (faktinei ar imituojamai)	P————>	————>			
2.5.	Kilimas imituojant variklio gedimą:	P————>	————>			
2.5.1.*	iš karto pasiekus V2					
	(Lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto ar vietinio susisiekimo kategorijos lėktuvai, variklio gedimas neimituojamas tol, kol nebus pasiektas bent 500 pėdų aukštis nuo kilimo ir tępimo tako pabaigos. Lėktuve, kurio kilimo masės ir aukščio pagal tankį charakteristikos tokios pačios kaip transporto kategorijos lėktuvo, instruktorius gali imituoti variklio gedimą iš karto pasiekus V2.)					
2.5.2.*	tarp V1 ir V2	P	X		Tik M FFS	
2.6.	Kilimo nutraukimas esant priimtinau greičiui prieš pasiekiant V1	P————>	————>X		M	
3 DALIS						
3.	Skrydžio manevrai ir procedūros	P————>	————>			
3.1.	Rankinis pilotavimas su komandinio valdymo sistema ir be jos (nenaudojant autopiloto, automatinės traukos/traukos automato, esant skirtingiems orlaivio valdymo režimams, priklausomai nuo atvejo)					
3.1.1.	Skirtingais greičiais (įskaitant lėtą skrydį) ir skirtingose altitudėse, laikantis parametų, kuriais grindžiamas FSTD mokymas.	P————>	————>			
3.1.2.	Statūs posūkiai naudojant 45° posvyrį, 180–360° į kairę ir į dešinę	P————>	————>			
3.1.3.	Posūkiai naudojant spoilerius ir jų nenaudojant	P————>	————>			
3.1.4.	Procedūrinis skrydis ir manevravimas pagal prietaisus, įskaitant išskridimą ir atvykimą pagal prietaisus, taip pat vizualusis artėjimas tūpti	P————>	————>			

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
3.2.	Virtimas (angl. <i>tuck under</i>) ir Macho baftingas (jei taikoma), taip pat kitos specialios lėktuvo skrydžio charakteristikos (pvz., olandiškas supimas)	P————>	————>X Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.		Tik FFS	
3.3.	Įprastas sistemų ir inžinieriaus prietaisų skydo valdiklių veikimas (je taikoma)	OTD P————>	————>			
3.4.	Įprastai ir neįprastai veikiančios šios sistemos:				M	Iš 3.4.0–3.4.14 skirsnių privalomai parenkami bent 3 neįprasto veikimo atvejai
3.4.0.	Variklis (jei reikia, sraigtas)	OTD P————>	————>			
3.4.1.	Slėgio ir oro kondicionavimo sistema	OTD P————>	————>			
3.4.2.	Pito/statinio vamzdelio sistema	OTD P————>	————>			
3.4.3.	Degalų sistema	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Elektros sistema	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Hidraulinė sistema	OTD P————>	————>			
3.4.6.	Skrydžio kontrolės ir balansavimo sistema	OTD P————>	————>			
3.4.7.	Priešledžio/ledo šalinimo sistema, nuo akinimo apsaugančio ekrano šildymo sistema	OTD P————>	————>			
3.4.8.	Autopiloto/komandinio valdymo sistema	OTD P————>	————>		M (tik vienpilociams lėktuvams)	
3.4.9.	Įspėjimo apie smuką arba smukos vengimo įtaisai ir stabilumo didinimo įtaisai	OTD P————>	————>			
3.4.10.	Žemės artumo įspėjimo sistema, orų radaras, radijo aukščiamatis, atsakiklis	P————>	————>			
3.4.11.	Radijo prietaisai, navigacijos įranga, prietaisai, skrydžio valdymo sistemos	OTD P————>	————>			

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI
Manevrai/procedūros	FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
3.4.12. Važiuklė ir stabdžiai	OTD P————>	————>			
3.4.13. Priešsparnių ir užsparnių sistema	OTD	————>			
3.4.14. Pagalbinė jėgainė (APU)	OTD P————>	————>			
Specialiai paliktas tuščias					
3.6. Ypatingosios ir avarinės procedūros:				M	Iš 3.6.1–3.6.9 skirsnų privalomai parenkami bent 3 elementai
3.6.1. Gaisro, pvz., variklio, APU, kabinos, krovinių skyriaus, įgulos kabinos, sparno ar elektros grandinės, gesinimo pratybos, įskaitant evakuaciją	P————>	————>			
3.6.2. Dūmų kontrolė ir šalinimas	P————>	————>			
3.6.3. Variklio gedimai, išjungimas ir pakartotinis įjungimas saugiame aukštyje	P————>	————>			
3.6.4. Degalų nupylimas (imituojamas)	P————>	————>			
3.6.5. Vėjo poslinkis kylant/tūpant	P	X		Tik FFS	
3.6.6. Imituojamas kabinos slėgio sistemos gedimas/avarinis žemėjimas	P————>	————>			
3.6.7. Skrydžio įgulos nario neveiksnumas	P————>	————>			
3.6.8. Kitos avarinės procedūros, nurodytos atitinkamame orlaivio naudojimo vadove	P————>	————>			
3.6.9. TCAS įvykis	OTD P————>	Negali būti naudojamas lėktuvas.		Tik FFS	
3.7. Mokymas, kaip kritinės būklės lėktuvą grąžinti į valdomą būseną	P	X			
3.7.1. Lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną po smukos įvykių esant: — kilimo konfigūracijai; — įtrauktajai konfigūracijai žemoje altitudėje; — įtrauktajai konfigūracijai beveik didžiausioje skrydžio altitudėje ir — tūpimo konfigūracijai.	P FFS, atitinkantis tik mokymo užduoties reikalavimus	X Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.			
3.7.2. Šie su kritine lėktuvo būkle susiję pratimai: — kabruojančio lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną iš įvairių posvyrio kampų ir — pikiruojančio lėktuvo grąžinimas į valdomą būseną iš įvairių posvyrio kampų.	P FFS, atitinkantis tik mokymo užduoties reikalavimus	X Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.		Tik FFS	

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI	PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros	FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
3.8. Skrydžio pagal prietaisus procedūros					
3.8.1.* Išskridimo ir atvykimo maršrutų ir ATC nurodymų laikymasis	P————>	————>		M	
3.8.2.* Laukimo procedūros	P————>	————>			
3.8.3.* 3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) DH/A arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą					

Pastaba. Pagal AFM, RNP APCH procedūras gali reikėti naudoti autopilotą arba komandinio valdymo sistemą. Procedūra, kuri turi būti vykdoma rankiniu būdu, parenkama atsižvelgiant į tokius apribojimus (pvz., jei yra toks AFM apribojimas, 3.8.3.1 skirsnyje pasirinkama ILS).

3.8.3.1.* Rankinis valdymas, be komandinio valdymo sistemos	P————>	————>		M (tik per įgūdžių patikrinimo egzaminą)	
3.8.3.2. *Rankinis valdymas, naudojant komandinio valdymo sistemą	P————>	————>			
3.8.3.3. *Su autopilotu	P————>	————>			
3.8.3.4. *Rankinis valdymas, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti prieš kertant 1 000 pėdų virš aerodromo lygį iki tūpimo taško arba per visą tūpimo nutraukimo procedūrą. Lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto kategorijos lėktuvai (JAR/FAR 25) ar kaip vietinio susisiekimo kategorijos lėktuvai (SFAR 23), artėjimas tūpti imituojant vieno variklio gedimą ir po to atliekamas kilimas po nutraukto tūpimo pradedami vykdant netikslių artėjimą tūpti, kaip nustatyta 3.8.4 dalyje. Antrasis ratas pradedamas pasiekus paskelbtą kliūčių perskridimo aukštį/altitudę (OCH/A); tačiau ne vėliau kaip pasiekus mažiausią 500 pėdų virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio MDH/A. Lėktuvuose, kurių kilimo masės ir altitudės pagal tankį charakteristikos tokios pačios kaip transporto kategorijos lėktuvų, instruktorius gali imituoti variklio gedimą pagal 3.8.3.4 dalį.	P————>	————>		M	
3.8.3.5. *Rankinis valdymas, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti, praskridus tolimąjį ženklinamąjį radijo švyturį (OM), kai iki tūpimo taško lieka ne daugiau kaip 4 jūrmylės, ar per visą praleisto artėjimo tūpti procedūrą.	P————>	————>		M	

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI	PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros	FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
Lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto kategorijos lėktuvai (JAR/FAR 25) ar kaip vietinio susisiekimo kategorijos lėktuvai (SFAR 23), artėjimas tūpti imituojant vieno variklio gedimą ir po to atliekamas kilimas po nutraukto tūpimo pradedami vykdant netikslųjį artėjimą tūpti, kaip nustatyta 3.8.4 dalyje. Antrasis ratas pradedamas pasiekus paskelbtą OCH/A; tačiau ne vėliau kaip pasiekus mažiausią 500 pėdų virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio MDH/A. Lėktuvuose, kurių kilimo masės ir altitudės pagal tankį charakteristikos tokios pačios kaip transporto kategorijos lėktuvų, instruktorius gali imituoti variklio gedimą pagal 3.8.3.4 dalį.					
3.8.4.* 2D operacijos iki MDH/A	P*—>	————>		M	
3.8.5. Artėjimas tūpti ratu šiomis sąlygomis: a)* artėjimas prie leidžiamos mažiausios artėjimo tūpti ratu altitudės atitinkamame aerodrome pagal vietos artėjimo tūpti pagal prietaisus priemonės, imituojant skrydžio pagal prietaisus sąlygas; po to atliekamas b) artėjimas tūpti ratu prie kito kilimo ir tūpimo tako bent 90° kampu nuo a elemente nurodyto galutinio artėjimo tūpti centrinės linijos, laikantis leidžiamo mažiausio artėjimo ratu skrydžio aukščio. <i>Pastaba.</i> Jei dėl susijusių su ATC priežasčių a ir b elementų atlikti neįmanoma, gali būti atliekamas imituojamo prasto matomumo elementas.	P*—>	————>			
3.8.6. Vizualusis artėjimas tūpti	P——>	————>			
4 DALIS					
4. Praleisto artėjimo tūpti procedūros					
4.1. Kilimas po nutraukto tūpimo veikiant visiems varikliams*, vykdant 3D operaciją pasiekus apsisprendimo aukštį	P*—>	————>			
4.2. Antrasis ratas veikiant visiems varikliams* skirtingais artėjimo tūpti pagal prietaisus etapais	P*—>	————>			
4.3. Kitos praleisto artėjimo tūpti procedūros	P*—>	————>			
4.4.* Antrasis ratas imituojant kritinio variklio neveikimą, atliekamas rankiniu valdymu po to, kai artėjant tūpti pagal prietaisus pasiekiamas DH, MDH ar MAPt.	P*——>	————>		M	

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros		FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
4.5.	Tūpimo nutraukimas veikiant visiems varikliams: — įvairiame aukštyje, kuris mažesnis nei DH/MDH; — po tūpsnio (nutrauktojo tūpimo); lėktuvuose, kurie nėra sertifikuoti kaip transporto kategorijos lėktuvai (JAR/FAR 25) ar kaip vietinio susisiekiimo kategorijos lėktuvai (SFAR 23), tūpimo nutraukimas veikiant visiems varikliams pradedamas iki MDH/A arba po tūpsnio.	P————>	————>			
5 DALIS						
5.	Tūpimas	P				
5.1.	Įprastas tūpimas* pagal vizualiuosius orientyrus, nustatytus pasiekus DA/H po artėjimo tūpti pagal prietaisus					
5.2.	Tūpimas imituojant horizontaliojo stabilizatoriaus įstrigimą bet kurioje nesubalansuotoje padėtyje	P————>	Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.		Tik FFS	
5.3.	Tūpimas esant šoniniam vėjui (jei įmanoma, orlaiviu)	P————>	————>			
5.4.	Standartinis maršrutas aplink aerodromą ir tūpimas neišskleidus užsparnių ir priešsparnių arba juos iš dalies išskleidus	P————>	————>			
5.5.	Tūpimas imituojant kritinio variklio neveikimą	P————>	————>		M	
5.6.	Tūpimas neveikiant dviem varikliams: — lėktuvuose su trimis varikliais: neveikia centrinis variklis ir vienas periferinis variklis, jei įmanoma pagal AFM duomenis, ir — lėktuvuose su keturiais varikliais: neveikia du varikliai vienoje pusėje.	P	X		M Tik FFS (tik per įgūdžių patikrinimo egzaminą)	

Bendrosios pastabos.

Specialieji reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacijos turėtoji papildomai suteikiama artėjimo tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio teisė, t. y. teisė vykdyti CAT II/III skrydžius.

6 DALIS

Papildomi reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė atlikti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio (CAT II/III skrydžiai).						
--	--	--	--	--	--	--

DAUGIAPILOČIAI LĖKTUVAI IR VIENPILOČIAI AUKŠTOS KLASĖS SUDĖTINGI LĖKTUVAI	PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMAS ATPL/MPL/ORLAIVIO TIPO KVALIFIKACIJAI GAUTI	
Manevrai/procedūros	FSTD	A	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuojama naudojant FSTD arba A	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
Toliau nurodyti manevrai ir procedūros yra būtinieji mokymo reikalavimai siekiant gauti leidimą atlikti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH. Per toliau nurodytas artėjimo tūpti pagal prietaisus ir praleisto artėjimo tūpti procedūras naudojama visa lėktuvo įranga, kuria naudotis būtina mokėti siekiant gauti orlaivio tipo kvalifikacijos, kuria suteikiama teisė vykdyti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH, pažymėjimą.					
6.1.* Kilimo nutraukimas esant mažiausiam leidžiamam kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotočiui (RVR)	P*————>	————>X Šiam pratimui negali būti naudojamas lėktuvas.		M*	
6.2.* CAT II/III artėjimo tūpti procedūros: imituojamo skrydžio pagal prietaisus sąlygomis iki atitinkamo DH, naudojant skrydžio orientavimo sistemą. Vykdomos standartinės įgulos koordinavimo procedūros (užduočių pasidalijimas, iškviatimo procedūros, tarpusavio stebėjimas, keitimasis informacija ir pagalba).	P————>	————>		M	
6.3.* Antrasis ratas: po artėjimo tūpti, kaip nurodyta 6.2 dalyje, pasiekus DH. Į mokymą taip pat įtraukiamas antrasis ratas, atliekamas dėl (imituojamo) nepakankamo RVR, vėjo poslinkio, lėktuvo nuokrypio, kuris yra didesnis nei sėkmingo artėjimo tūpti leidžiamoji nuokrypa, ar antžeminės/orlaivio įrangos gedimo prieš pasiekiant DH, taip pat antrasis ratas, atliekamas imituojant orlaivio įrangos gedimą.	P————>	————>		M*	
6.4.* Tūpimas: pagal DH nustatytus vizualiuosius orientyrus po artėjimo tūpti pagal prietaisus. Atsižvelgiant į konkrečią skrydžio orientavimo sistemą atliekamas automatinis tūpimas.	P————>	————>		M	

PASTABA. CAT II/III skrydžiai atliekami pagal taikomus skrydžių reikalavimus.

7. Orlaivių klasės kvalifikacija, kuria suteikiama teisė vykdyti skrydžius virš jūros

Jei siekiama pratęsti kelių variklių orlaivių klasės kvalifikaciją, kuria suteikiama teisė vykdyti skrydžius virš jūros tik pagal VFR, ir neįvykdytas 10 maršruto sektorių patirties per praėjusius 12 mėnesių reikalavimas, turi būti išlaikyta 6 dalis.

ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJA, KURIA SUTEIKIAMA TEISĖ VYKDYTI SKRYDŽIUS VIRŠ JŪROS	PRAKTINIS MOKYMAS	ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJAI GAUTI
Manevrai/procedūros	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1 DALIS		
1. Išvykimas		
1.1. Priešskrydinė informacija: — dokumentai, — masė ir centruotė, — susipažinimas su orų informacija ir — NOTAM.		
1.2. Patikrinimai prieš įjungiant variklį išorės/vidaus		
1.3. Variklio įjungimas ir išjungimas: įprasti gedimai		
1.4. Riedėjimas		
1.5. Slydimas vandens paviršiumi		
1.6. Švartavimas: — paplūdimyje — prieplaukoje — prie plūdūro		
1.7. Plaukimas išjungtu varikliu		
1.8. Priešskrydiniai patikrinimai: variklio bandymas (jei taikoma)		
1.9. Kilimo procedūra: — įprasta, taikant orlaivio naudojimo vadove nurodytus užsparnių nuostčius, ir — šoninio vėjo (jei yra tinkamos sąlygos).		
1.10. Aukštėjimas: — posūkliai atitinkamu kursu — orlaivio padėties išlyginimas		
1.11. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		
2 DALIS		
2. Bendrieji skrydžio elementai (VFR)		
2.1. Tiesus ir horizontalus skrydis esant įvairiems oro greičiams, įskaitant skrydį esant kritiškai mažam oro greičiui su užsparniais ir be jų (įskaitant, kai taikoma, artėjimą prie VMCA)		
2.2. Statūs posūkliai (360° į kairę ir į dešinę, esant 45° posvyriui)		

ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJA, KURIA SUTEIKIAMA TEISĖ VYKDYTI SKRYDŽIUS VIRŠ JŪROS	PRAKTINIS MOKYMAS	ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJAI GAUTI
Manevrai/procedūros	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
2.3. Smuka ir grįžimas į įprastą padėtį iš smukos: i) visiška smuka; ii) artėjimas prie smukos per posūkį žemėjant su posvyriu, naudojant artėjimo tūpti konfigūraciją ir galią; iii) artėjimas prie smukos naudojant tūpimo konfigūraciją ir galią ir iv) artėjimas prie smukos, posūkis aukštėjant su kilimo užsparniu ir naudojant aukštėjimo galią (tik vieno variklio lėktuvams).		
2.4. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		
3 DALIS		
3. Maršrutinio skrydžio pagal VFR procedūros		
3.1. Skrydžio planas, padėties apskaičiavimas remiantis ankstesniais padėties duomenimis ir žemėlapiu skaitymas		
3.2. Altitudės, kurso ir greičio išlaikymas		
3.3. Orientavimasis, ETA nustatymas ir peržiūra		
3.4. Radijo navigacijos prietaisų naudojimas (jei taikoma)		
3.5. Skrydžio valdymas (skrydžio žurnalas, įprasti patikrinimai, įskaitant degalų, sistemų ir apledėjimo tikrinimą)		
3.6. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		
4 DALIS		
4. Atvykimas ir tūpimas		
4.1. Atvykimo į aerodromą procedūra (tik amfibijoms)		
4.2. Įprastas tūpimas		
4.3. Tūpimas nenaudojant užsparnių		
4.4. Tūpimas esant šoniniam vėjui (jei yra tinkamos sąlygos)		
4.5. Artėjimas tūpti ir tūpimas esant minimaliam variklio veikimo režimui, iš 2 000 pėdų ar mažesnio aukščio virš vandens (tik vieno variklio lėktuvams)		
4.6. Antrasis ratas, pradedamas mažiausiame aukštyje		

ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJA, KURIA SUTEIKIAMA TEISĖ VYKDYTI SKRYDŽIUS VIRŠ JŪROS	PRAKTINIS MOKYMAS	ĮGŪDŽIŲ AR KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS ORLAIVIŲ KLASĖS KVALIFIKACIJAI GAUTI
Manevrai/procedūros	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
4.7. Tūpimas ant ramaus vandens paviršiaus Tūpimas ant neramaus vandens paviršiaus		
4.8. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		
5 DALIS		
5. Ypatingosios ir avarinės procedūros (Ši dalis gali būti laikoma kartu su 1–4 dalimis.)		
5.1. Kilimo nutraukimas esant priimtinam greičiui		
5.2. Imituojamas variklio gedimas pakilus (tik vieno variklio lėktuvams)		
5.3. Imituojamas priverstinis tūpimas neveikiant varikliui (tik vieno variklio lėktuvams)		
5.4. Imituojamos avarinės situacijos: i) gaisras ar dūmai skrydžio metu ir ii) jei taikoma – sistemų gedimai.		
5.5. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		
6 DALIS		
6. Imituojamas asimetris skrydis (Ši dalis gali būti laikoma kartu su 1–5 dalimis.)		
6.1. Imituojamas variklio gedimas kylant (saugioje altitūde, nebent atliekama naudojant FFS ir FNPT II)		
6.2. Variklio išjungimas ir pakartotinis įjungimas (tik per ME įgūdžių patikrinimo egzaminą)		
6.3. Asimetris artėjimas tūpti ir antrasis ratas		
6.4. Asimetris artėjimas tūpti ir tūpimas visiškai sustojant		
6.5. Ryšys su ATC (atitiktis), R/T procedūros		

C. Specialieji reikalavimai, susiję su sraigtasparnių kategorija

1. Jei vykdomas įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas tipo kvalifikacijai suteikti ir ATPL išduoti, prašymo teikėjas turi išlaikyti įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą 1–4 dalis ir 6 dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip penkių elementų, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Jei prašymo teikėjas neišlaiko penkių ar mažiau elementų, jis turi perlaikyti tik tuos elementus. Jei perlaikydamas egzaminą prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors elemento arba neišlaiko kurių nors kitų elementų, kurie jau buvo išlaikyti per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Visos įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą dalys turi būti išlaikytos per 6 mėnesius.
2. Jei vykdomas IR kvalifikacijos patikrinimas, prašymo teikėjas turi išlaikyti kvalifikacijos patikrinimo egzaminą 5 dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip 3 elementų, prašymo teikėjas turi perlaikyti visą 5 dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko 3 ar mažiau elementų, jis turi perlaikyti tik tuos elementus. Jei pakartotinai egzaminuojamas prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors elemento arba neišlaiko kurių nors kitų 5 dalies elementų, kurie jau buvo išlaikyti per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą.

EGZAMINO SKRYDŽIO NUOKRYPOS

3. Prašymo teikėjas turi įrodyti gebėjimą:
 - a) valdyti sraigtasparnį pagal jo galimybių ribas;
 - b) sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus;
 - c) priimti tinkamus sprendimus ir meistriškai valdyti sraigtasparnį;
 - d) taikyti aviacijos žinias;
 - e) nuolat valdyti sraigtasparnį taip, kad niekada nekiltų abejonių, ar procedūra arba manevras bus atliktas sėkmingai;
 - f) suprasti ir taikyti įgulos koordinavimo ir jos narių neveiksnumo procedūras, jei taikoma; ir
 - g) veiksmingai bendrauti su kitais įgulos nariais, jei taikoma.
4. Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos pagal oro sūkurių sąlygas, sraigtasparnio valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.

a) Skrydžio pagal IFR ribos

Aukštis

Bendruoju atveju	± 100 pėdų
Pradedant kilimą po nutraukto tūpimo apsisprendimo aukštyje/altitudėje	+ 50/– 0 pėdų
Mažiausias aukštis/MAPt/altitudė žemėjant	+ 50/– 0 pėdų

Maršruto laikymasis

Pagal radijo prietaisus	± 5°
Kampinis nuokrypis	Pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė (pvz., LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) ir 3D (LNAV/VNAV) ilginis šoninis nuokrypis	trajektorijos skersinė paklaida/nuokrypis paprastai turi neviršyti ± ½ RNP vertės, taikomos procedūrai. Leidžiami trumpalaikiai ne di- desni kaip 1 RNP nukrypimai nuo šio standarto.
3D ilginis vertikalusis nuokrypis (pvz., RNP APCH (LNAV/VNAV) naudojant Baro VNAV)	ne daugiau – 75 pėdų žemiau vertikaliojo profilio bet kuriuo metu ir ne daugiau + 75 pėdų virš vertikaliojo profilio skrendant 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo lygio arba žemiau

Kursas

veikiant visiems varikliams	± 5°
imituojant variklio gedimą	± 10°

Greitis

veikiant visiems varikliams	± 5 mazgų
imituojant variklio gedimą	+ 10 mazgų/– 5 mazgai

b) Skrydžio pagal VFR ribos

Aukštis

Bendruoju atveju	± 100 pėdų
------------------	----------------

Kursas

Per įprastą skrydį	$\pm 5^\circ$
--------------------	---------------

Per neįprastą skrydį/avarines situacijas	$\pm 10^\circ$
--	----------------

Greitis

Bendruoju atveju	± 10 mazgų
------------------	----------------

Imituojant variklio gedimą	+ 10 mazgų/– 5 mazgai
----------------------------	-----------------------

Nuonaša

Kybojimas arti žemės kylant	± 3 pėdos
-----------------------------	---------------

Tūpimas	± 2 pėdos (skrydžio atgal ar šoninio skrydžio – 0 pėdų)
---------	---

MOKYMO/ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMO/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINO TURINYS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

5. Simbolių reikšmės

P = išmokytas vykdyti įgulos vado funkcijas, siekiant gauti vienpiločio sraigtasparnio tipo kvalifikaciją, arba išmokytas vykdyti įgulos vado arba antrojo piloto funkcijas ir PF bei PM funkcijas, siekiant gauti daugiapiločio sraigtasparnio tipo kvalifikaciją.

6. Praktinis mokymas vykdomas naudojant bent nurodyto lygio mokymo įrangą (P) arba gali būti vykdomas naudojant bet kurią aukštesnio lygio mokymo įrangą, kai nurodyta rodyklė (—>).

Nurodant naudojamą mokymo įrangą vartojamos šios santrumpos:

FFS = viso skrydžio imituoklis,

FTD = skrydžio treniruoklis,

H = sraigtasparnis.

7. Žvaigždute (*) pažymėtus elementus tikromis ar imituojamomis IMC atlieka tik prašymo teikėjas, siekiantis atnaujinti arba pratęsti IR(H) arba šios kvalifikacijos teises taikyti ir kitam orlaivio tipui.
8. Skrydžio pagal prietaisus procedūras (5 dalis) turi atlikti tik prašymo teikėjas, siekiantis atnaujinti arba pratęsti IR(H) arba šios kvalifikacijos teises taikyti ir kitam orlaivio tipui. Šiuo tikslu gali būti naudojamas FFS arba FTD 2/3.
9. Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo skiltyje įrašyta raidė „M“, pratimą atlikti privaloma.
10. Jei FSTD įtrauktas į orlaivio tipo kvalifikacijos kursą, jis naudojamas per praktinį mokymą ir egzaminą. Rengiant kursą atsižvelgiama į šiuos aspektus:
- FSTD patvirtinimą, kaip nustatyta atitinkamuose VI priedo (ARA dalies) ir VII priedo (ORA dalies) reikalavimuose;
 - instruktoriaus ir egzaminuotojo kvalifikaciją;
 - į kursą įtraukto FSTD mokymo trukmę;
 - mokomų pilotų kvalifikaciją ir patirtį skraidant panašaus tipo orlaiviais ir
 - po naujosios orlaivio tipo kvalifikacijos išdavimo prižiūrint instruktoriui išskraidytą laiką.

DAUGIAPILOČIAI SRAIGTASPARNIAI

11. Prašymo laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą daugiapiločio sraigtasparnio tipo kvalifikacijai ir ATPL(H) gauti teikėjas turi išlaikyti tik 1–4 dalis ir, jei taikoma, 6 dalį.

12. Prašymo laikyti kvalifikacijos patikrinimo egzaminą teikėjas, siekiantis pratęsti arba atnaujinti daugiapiločio sraigtasparnio tipo kvalifikaciją, turi išlaikyti tik 1–4 dalis ir, jei taikoma, 6 dalį.

VIENPILOČIAI/DAUGIAPILOČIAI SRAIGTASPARNIAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		FSTD	H	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas FSTD arba H	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1 DALIS. Priešskrydiniai veiksmai ir patikrinimai						
1.1.	Sraigtasparnio apžiūra iš išorės; kiekvienos tikrintinos dalies vieta ir apžiūros tikslas		P		M (jei atliekama sraigtasparnyje)	
1.2.	Pilotų kabinos patikrinimas	P	—>		M	
1.3.	Įjungimo procedūros, radijo ir navigacijos įrangos patikrinimas, navigacijos ir ryšio dažnių parinkimas ir nustatymas	P	—>		M	
1.4.	Riedėjimas/perskridimas pagal ATC arba instruktoriaus nurodymus	P	—>		M	
1.5.	Procedūros ir patikrinimai prieš kylant	P	—>		M	
2 DALIS. Skrydžio manevrai ir procedūros						
2.1.	Pakilimas (įvairių profilių)	P	—>		M	
2.2.	Pakilimas nuo nuolydžio ar esant šoniniam vėjui ir tūpimas ant nuolydžio ar esant šoniniam vėjui	P	—>			
2.3.	Kilimas esant didžiausiai leidžiamai kilimo masei (faktinei ar imituojamai)	P	—>			
2.4.	Pakilimas imituojant variklio gedimą iš karto prieš pasiekiant TDP ar DPATO	P	—>		M	
2.4.1.	Pakilimas imituojant variklio gedimą iš karto po to, kai pasiekiamas TDP ar DPATO	P	—>		M	
2.5.	Posūkiai nustatytu kursu aukštėjant ir žemėjant	P	—>		M	
2.5.1.	Posūkiai esant 30° posvyriui, 180–360° į kairę ir į dešinę, tik pagal prietaisus	P	—>		M	
2.6.	Žemėjimas savisuka	P	—>		M	
2.6.1.	Vieno variklio sraigtasparnių (SEH) atveju tūpimas savisuka arba kelių variklių sraigtasparnių (MEH) atveju pakartotinis variklio įjungimas	P	—>		M	
2.7.	Tūpimas (įvairių profilių)	P	—>		M	
2.7.1.	Antrasis ratas ar tūpimas po imituojamo variklio gedimo prieš LDP ar DPBL	P	—>		M	
2.7.2.	Tūpimas po imituojamo variklio gedimo po LDP ar DPBL	P	—>		M	

VIENPILOČIAI/DAUGIPILOČIAI SRAIGTASPARNIAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		FSTD	H	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas FSTD arba H	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
3 DALIS. Įprastas ir neįprastas toliau išvardytų sistemų veikimas ir procedūros						
3.	Įprastai ir neįprastai veikiančios šios sistemos:				M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent 3 elementai.
3.1.	Variklis	P	—>			
3.2.	Oro kondicionavimas (šildymas, vėdinimas)	P	—>			
3.3.	Pito/statinio vamzdelio sistema	P	—>			
3.4.	Degalų sistema	P	—>			
3.5.	Elektros sistema	P	—>			
3.6.	Hidraulinė sistema	P	—>			
3.7.	Skrydžio kontrolės ir balansavimo sistema	P	—>			
3.8.	Priešledžio ir ledo šalinimo sistema	P	—>			
3.9.	Autopiloto/komandinio valdymo sistema	P	—>			
3.10.	Stabilumo didinimo įtaisai	P	—>			
3.11.	Orų radaras, radijo aukščiamatis, atsakiklis	P	—>			
3.12.	Zonos navigacijos sistema	P	—>			
3.13.	Važiuklės sistema	P	—>			
3.14.	APU	P	—>			
3.15.	Radio prietaisai, navigacijos įranga, prietaisai ir skrydžio valdymo sistemos	P	—>			
4 DALIS. Ypatingosios ir avarinės procedūros						
4.	Ypatingosios ir avarinės procedūros				M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent 3 elementai.
4.1.	Gaisro gesinimo pratybos (įskaitant evakuaciją, jei taikoma)	P	—>			
4.2.	Dūmų kontrolė ir šalinimas	P	—>			
4.3.	Variklio gedimai, išjungimas ir pakartotinis įjungimas saugiame aukštyje	P	—>			
4.4.	Degalų nupylimas (imituojamas)	P	—>			

VIENPILOČIAI/DAUGIPILOČIAI SRAIGTASPARNIAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		FSTD	H	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas FSTD arba H	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
4.5.	Uodegos rotoriaus valdymo gedimas (jei taikoma)	P	—>			
4.5.1.	Uodegos rotoriaus praradimas (jei taikoma)	P	Šiam pratimui negali būti naudojamas sraigtasparnis.			
4.6.	Skrydžio įgulos nario neveiknumas (tik MPH)	P	—>			
4.7.	Transmisijos gedimai	P	—>			
4.8.	Kitos avarinės procedūros, nurodytos atitinkamame orlaivio naudojimo vadove	P	—>			
5 DALIS. Skrydžio pagal prietaisus procedūros (atliekamos esant IMC ar imituojant IMC)						
5.1.	Kilimas pagal prietaisus: iš karto atsiplėšus nuo žemės turi būti pereinama į skrydį pagal prietaisus	P*	—>*			
5.1.1.	Imituojamas variklio gedimas išskrendant	P*	—>*		M*	
5.2.	Išskridimo ir atvykimo maršrutų ir ATC nurodymų laikymasis	P*	—>*		M*	
5.3.	Laukimo procedūros	P*	—>*			
5.4.	3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) DH/A arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą	P*	—>*			
5.4.1.	Rankinis valdymas, be komandinio valdymo sistemos Pastaba. Pagal AFM, RNP APCH procedūras gali reikėti naudoti autopilotą arba komandinio valdymo sistemą. Procedūra, kuri turi būti vykdoma rankiniu būdu, parenkama atsižvelgiant į tokius apribojimus (pvz., jei yra toks AFM apribojimas, 5.4.1 skirsnyje pasirenkama ILS).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Rankinis valdymas, naudojant komandinio valdymo sistemą	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Kartu su autopilotu	P*	—>*			
5.4.4.	Rankinis valdymas, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti prieš kertant 1 000 pėdų virš aerodromo lygį iki tūpimo taško arba iki tūpimo nutraukimo procedūros užbaigimo	P*	—>*		M*	
5.5.	2D operacijos iki MDA/H	P*	—>*		M*	

VIENPILOČIAI/DAUGIPILOČIAI SRAIGTASPARNIAI		PRAKTINIS MOKYMAS			ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		FSTD	H	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas FSTD arba H	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
5.6.	Antrasis ratas veikiant visiems varikliams, pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1.	Kitos praleisto artėjimo tūpti procedūros	P*	—>*			
5.6.2.	Antrasis ratas imituojant vieno variklio neveikimą pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7.	Savisuka ir pakartotinis variklio įjungimas esant IMC	P*	—>*		M*	
5.8.	Grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį	P*	—>*		M*	
6 DALIS. Papildomos įrangos naudojimas						
6.	Papildomos įrangos naudojimas	P	—>			

D. Specialieji reikalavimai, susiję su jėgainės keliamų orlaivių kategorija

- Jei vykdomas įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas jėgainės keliamo orlaivio tipo kvalifikacijai gauti, prašymo teikėjas turi išlaikyti, jei taikoma, atitinkamai įgūdžių arba kvalifikacijos patikrinimo egzamino 1–5 dalis ir 6 dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip penkių elementų, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Jei prašymo teikėjas neišlaiko penkių ar mažiau elementų, jis turi perlaikyti tik tuos elementus. Jei perlaikydamas egzaminą arba pakartotinai tikrinamas prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors elemento arba neišlaiko kurių nors kitų elementų, kurie jau buvo išlaikyti per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą arba būti patikrintas pakartotinai. Visos įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzamino dalys turi būti išlaikytos per 6 mėnesius.

EGZAMINO SKRYDŽIO NUOKRYPOS

- Prašymo teikėjas turi įrodyti gebėjimą:
 - valdyti jėgainės keliamą orlaivį pagal jo galimybių ribas;
 - sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus;
 - priimti tinkamus sprendimus ir meistriškai valdyti orlaivį;
 - taikyti aviacijos žinias;
 - nuolat valdyti jėgainės keliamą orlaivį taip, kad niekada nekiltų abejonių, ar procedūra arba manevras bus atliktas sėkmingai;
 - suprasti ir taikyti įgulos koordinavimo ir jos narių neveiksnumo procedūras ir
 - veiksmingai bendrauti su kitais įgulos nariais.
- Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos atsižvelgiant į oro sūkurių sąlygas, jėgainės keliamo orlaivio valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.

a) Skrydžio pagal IFR ribos

Aukštis

Bendruoju atveju ± 100 pėdų

Pradedant kilimą po nutraukto tūpimo + 50/– 0 pėdų
apsisprendimo aukštyje/altitudėje

Mažiausias aukštis/altitudė žemėjant + 50/– 0 pėdų

Maršruto laikymasis

Pagal radijo prietaisus ± 5°

Tikslusis artėjimas tūpti	Pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė
---------------------------	---

Kursas	
--------	--

Per įprastą skrydį	$\pm 5^\circ$
--------------------	---------------

Per neįprastą skrydį/avarines situacijas	$\pm 10^\circ$
--	----------------

Greitis	
---------	--

Bendruoju atveju	± 10 mazgų
------------------	----------------

Imituojant variklio gedimą	$+ 10$ mazgų/ $- 5$ mazgai
----------------------------	----------------------------

b) Skrydžio pagal VFR ribos:

Aukštis	
---------	--

Bendruoju atveju	± 100 pėdų
------------------	----------------

Kursas	
--------	--

Per įprastą skrydį	$\pm 5^\circ$
--------------------	---------------

Per neįprastą skrydį/avarines situacijas	$\pm 10^\circ$
--	----------------

Greitis	
---------	--

Bendruoju atveju	± 10 mazgų
------------------	----------------

Imituojant variklio gedimą	$+ 10$ mazgų/ $- 5$ mazgai
----------------------------	----------------------------

Nuonaša	
---------	--

Kybojimas arti žemės kylant	± 3 pėdos
-----------------------------	---------------

Tūpimas	± 2 pėdos (skrydžio atgal ar šoninio skrydžio – 0 pėdų)
---------	---

MOKYMO/ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMO/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINO TURINYS

4. Simbolių reikšmės

P = išmokytas vykdyti įgulos vado, antrojo piloto, taip pat PF ir PM funkcijas, siekiant gauti atitinkamą orlaivio tipo kvalifikaciją.

5. Praktinis mokymas vykdomas naudojant bent nurodyto lygio mokymo įrangą (P) arba gali būti vykdomas naudojant bet kurią aukštesnio lygio mokymo įrangą, kai nurodyta rodyklė (—>).

6. Nurodant naudojamą mokymo įrangą vartojamos šios santrumpos:

FFS = viso skrydžio imituoklis,

FTD = skrydžio treniruoklis,

OTD = kitas treniruoklis,

PL = jėgainės keliamas orlaivis.

a) Prašymo laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą jėgainės keliamo orlaivio tipo kvalifikacijai gauti teikėjas turi išlaikyti 1–5 dalis ir, jei taikoma, 6 dalį.

b) Prašymo laikyti kvalifikacijos patikrinimo egzaminą teikėjas, siekiantis pratęsti arba atnaujinti jėgainės keliamo orlaivio tipo kvalifikaciją, turi išlaikyti 1–5 dalis ir, jei taikoma, 6 ir (arba) 7 dalį.

c) Žvaigždute (*) pažymėti elementai atliekami vykdant skrydį tik pagal prietaisus. Jei per įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą ši sąlyga neįvykdoma, orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė skraidyti tik pagal VFR.

7. Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo skiltyje įrašyta raidė „M“, pratimą atlikti privaloma.

8. Jei FSTD įtrauktas į patvirtintą orlaivio tipo kvalifikacijai gauti būtiną kursą, jis naudojamas per praktinį mokymą ir egzaminą. Patvirtinant kursą atsižvelgiama į šiuos aspektus:

a) FSTD patvirtinimą, kaip nustatyta atitinkamuose VI priedo (ARA dalies) ir VII priedo (ORA dalies) reikalavimuose, ir

b) instruktoriaus kvalifikaciją.

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudojant FFS PL	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
1 DALIS. Priešskrydiniai veiksmai ir patikrinimai								
1.1.	Jėgainės keliamo orlaivio apžiūra iš išorės; kiekvienos tikrintinos dalies vieta ir apžiūros tikslas				P			
1.2.	Pilotų kabinos patikrinimas	P	—>	—>	—>			
1.3.	Įjungimo procedūros, radijo ir navigacijos įrangos patikrinimas, navigacijos ir ryšio dažnių parinkimas ir nustatymas	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Riedėjimas pagal ATC ar instruktoriaus nurodymus		P	—>	—>			
1.5.	Procedūros ir patikrinimai prieš kylant, įskaitant galios patikrinimą	P	—>	—>	—>		M	
2 DALIS. Skrydžio manevrai ir procedūros								
2.1.	Įprasto kilimo pagal VFR profiliai: Kilimo ir tūpimo tako procedūros (trumpojo kilimo ir tūpimo (STOL) ir vertikaliojo kilimo ir tūpimo (VTOL)), įskaitant procedūras esant šoniniam vėjui Pakiliosios sraigtasparnių aikštelės Žemės lygio sraigtasparnių aikštelės		P	—>	—>		M	
2.2.	Kilimas esant didžiausiai leidžiamai kilimo masei (faktinei ar imituojamai)		P	—>				
2.3.1.	Nutrauktas kilimas: — vykdant kilimo ir tūpimo tako procedūras; — vykdant pakiliosios sraigtasparnių aikštelės procedūras ir — vykdant žemės lygio procedūras.		P	—>			M	
2.3.2.	Kilimas imituojant variklio gedimą po apsisprendimo taško: vykdant kilimo ir tūpimo tako procedūras; vykdant pakiliosios sraigtasparnių aikštelės procedūras ir vykdant žemės lygio procedūras.		P	—>			M	
2.4.	Žemėjimas savisuka iki žemės sraigtasparnio režimu (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)	P	—>	—>			M Tik FFS	
2.4.1.	Žemėjimas savisuka lėktuvo režimu (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)		P	—>			M Tik FFS	

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudojant FFS PL	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
2.5.	Įprasto tūpimo pagal VFR profiliai: kilimo ir tūpimo tako procedūros (STOL ir VTOL) pakiliosios sraigtasparnių aikštelės žemės lygio sraigtasparnių aikštelės		P	—>	—>		M	
2.5.1.	Tūpimas imituojant variklio gedimą po apsisprendimo taško: — vykdamas kilimo ir tūpimo tako procedūras; — vykdamas pakiliosios sraigtasparnių aikštelės procedūras ir — vykdamas žemės lygio procedūras.							
2.6.	Antrasis ratas ar tūpimas po imituojamo variklio gedimo prieš apsisprendimo tašką		P	—>			M	
3 DALIS. Įprastas ir neįprastas toliau išvardytų sistemų veikimas ir procedūros								
3.	Įprastai ir neįprastai veikiančios šios sistemos (gali būti atliekama naudojant FSTD, jei jis patvirtintas šiam pratimui atlikti):						M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent 3 elementai.
3.1.	Variklis	P	—>	—>				
3.2.	Slėgis ir oro kondicionavimas (šildymas, vėdinimas)	P	—>	—>				
3.3.	Pito/statinio vamzdelio sistema	P	—>	—>				
3.4.	Degalų sistema	P	—>	—>				
3.5.	Elektros sistema	P	—>	—>				
3.6.	Hidraulinė sistema	P	—>	—>				
3.7.	Skrydžio kontrolės ir balansavimo sistema	P	—>	—>				
3.8.	Priešledžio ir ledo šalinimo sistema, nuo akinimo apsaugančio ekrano šildymo sistema (jei įrengta)	P	—>	—>				
3.9.	Autopiloto/komandinio valdymo sistema	P	—>	—>				
3.10.	Įspėjimo apie smuką arba smukos vengimo įtaisai ir stabilumo didinimo įtaisai	P	—>	—>				
3.11.	Orų radaras, radijo aukščiamedis, atsakiklis, žemės artumo įspėjimo sistema (jei įrengta)	P	—>	—>				

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instrukto- riaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudo- jant FFS PL	Egzaminuo- tojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	PL			
3.12.	Važiuklės sistema	P	————>	————>				
3.13.	APU	P	————>	————>				
3.14.	Radio prietaisai, navigacijos įranga, prie- taisai ir skrydžio valdymo sistemos	P	————>	————>				
3.15.	Užsparnių sistema	P	————>	————>				
4 DALIS. Ypatingosios ir avarinės procedūros								
4.	Ypatingosios ir avarinės procedūros (gali būti atliekama naudojant FTSD, jei jis patvirtintas šiems pratimams atlikti)						M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent 3 elementai.
4.1.	Gaisro, pvz., variklio, APU, krovinių sky- riaus, įgulos kabinos ar elektros grandinė, gesinimo pratybos, įskaitant evakuaciją, jei taikoma	P	————>	————>				
4.2.	Dūmų kontrolė ir šalinimas	P	————>	————>				
4.3.	Variklio gedimai, išjungimas ir įjungimas iš naujo (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis), įskaitant OEI perėjimą iš sraig- tasparnio režimo į lėktuvo režimą ir at- virkščiai	P	————>	————>			Tik FFS	
4.4.	Degalų nupylimas (imituojamas, jei įrengta)	P	————>	————>				
4.5.	Vėjo poslinkis kylant ir tūpiančiam (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)			P			Tik FFS	
4.6.	Imituojamas kabinos slėgio sistemos ge- dimas/avarinis žemėjimas (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)	P	————>	————>			Tik FFS	
4.7.	ACAS įvykis (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)	P	————>	————>			Tik FFS	
4.8.	Įgulos nario neveiknumas	P	————>	————>				
4.9.	Transmisijos gedimai	P	————>	————>			Tik FFS	

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudojant FFS PL	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
4.10.	Grįžimas į įprastą padėtį iš visiškos smukos (įjungtu ir išjungtu varikliu) ar įsijungus įspėjimo apie smuką prietaisui esant aukštėjimo, kreiserinio skrydžio ir artėjimo tūpti konfigūracijai (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)	P	——>	——>			Tik FFS	
4.11.	Kitos avarinės procedūros, nurodytos atitinkamame orlaivio naudojimo vadove	P	——>	——>				
5 DALIS. Skrydžio pagal prietaisus procedūros (atliekamos esant IMC ar imituojant IMC)								
5.1.	Kilimas pagal prietaisus: iš karto atsisplėšus nuo žemės turi būti pereinama į skrydį pagal prietaisus	P*	——>*	——>*				
5.1.1.	Išskrendant po apsisprendimo taško imituojamas variklio gedimas	P*	——>*	——>*			M*	
5.2.	Išskridimo ir atvykimo maršrutų ir ATC nurodymų laikymasis	P*	——>*	——>*			M*	
5.3.	Laukimo procedūros	P*	——>*	——>*				
5.4.	Tikslusis artėjimas tūpti iki ne mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio	P*	——>*	——>*				
5.4.1.	Rankinis valdymas, be komandinio valdymo sistemos	P*	——>*	——>*			M* (tik per įgūdžių patikrinimo egzaminą)	
5.4.2.	Rankinis valdymas, naudojant komandinio valdymo sistemą	P*	——>*	——>*				
5.4.3.	Naudojant autopilotą	P*	——>*	——>*				
5.4.4.	Rankinis valdymas, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti, prieš praskrendant OM, ir tęsiamas iki tūpimo taško arba praleisto artėjimo tūpti procedūros pabaigos	P*	——>*	——>*			M*	
5.5.	Netikslusis artėjimas tūpti iki MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6.	Antrasis ratas veikiant visiems varikliams, pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*	——>*	——>*				

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudojant FFS PL	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
5.6.1.	Kitos praleisto artėjimo tūpti procedūros	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Antrasis ratas imituojant vieno variklio neveikimą pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Žemėjimas savisuka ir pakartotinis variklio įjungimas esant IMC norint nutūpti ant kilimo ir tūpimo tako tik sraigataspurnio režimu (šiam pratimui negali būti naudojamas orlaivis)	P*	—>*	—>*			M* Tik FFS	
5.8.	Grižimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį (priklauso nuo FFS kokybės)	P*	—>*	—>*			M*	

6 DALIS. Papildomi reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė artėti tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio (CAT II/III)

6.	Papildomi reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė artėti tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m apsisprendimo aukščio (CAT II/III). Toliau nurodyti manevrai ir procedūros yra būtinieji mokymo reikalavimai siekiant gauti leidimą atlikti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH. Per toliau nurodytas artėjimo tūpti pagal prietaisus ir praleisto artėjimo tūpti procedūras naudojama visa jėgainės keliamo orlaivio įranga, kuria naudotis būtina mokėti siekiant gauti orlaivio tipo kvalifikacijos, kuria suteikiama teisė vykdyti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH, pažymėjimą.							
6.1.	Kilimo nutraukimas esant mažiausiam leidžiamam RVR		P	—>			M*	
6.2.	Artėjimas tūpti naudojant ILS: imituojamo skrydžio pagal prietaisus sąlygomis iki atitinkamo DH, naudojant skrydžio orientavimo sistemą. Laikomasi standartinių įgulos koordinavimo procedūrų (SOP).		P	—>	—>		M*	

JĖGAINĖS KELIAMŲ ORLAIVIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Patikrinta naudojant FFS PL	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
6.3.	Antrasis ratas: po artėjimo tūpti, kaip nurodyta 6.2 dalyje, pasiekus DH. Į mokymą taip pat įtraukiamas antrasis ratas, atliekamas dėl (imituojamo) nepakankamo RVR, vėjo poslinkio, orlaivio nuokrypio, kuris yra didesnis nei sėkmingo artėjimo tūpti leidžiamoji nuokrypa, ar antžeminės/orlaivio įrangos gedimo prieš pasiekiant DH, taip pat antrasis ratas, atliekamas imituojant orlaivio įrangos gedimą.		P	—>	—>		M*	
6.4.	Tūpimas: pagal DH nustatytus vizualiuosius orientyrus po artėjimo tūpti pagal prietaisus. Atsižvelgiant į konkrečią skrydžio orientavimo sistemą atliekamas automatinis tūpimas.		P	—>			M*	
7 DALIS. Papildoma įranga								
7.	Papildomos įrangos naudojimas		P	—>	—>			

E. Specialieji reikalavimai, susiję su dirizablių kategorija

1. Jei vykdomas įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminas dirizablio tipo kvalifikacijai gauti, prašymo teikėjas turi išlaikyti atitinkamai įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo 1–5 dalis ir, jei taikytina, 6 dalį. Jei prašymo teikėjas neišlaiko daugiau kaip penkių elementų, jis turi perlaikyti visą egzaminą. Jei prašymo teikėjas neišlaiko penkių ar mažiau elementų, jis turi perlaikyti tik tuos elementus. Jei perlaikydamas egzaminą arba pakartotinai tikrinamas prašymo teikėjas neišlaiko kurio nors elemento arba neišlaiko kurių nors kitų elementų, kurie jau buvo išlaikyti per pirmesnę bandymą, jis turi perlaikyti visą egzaminą arba būti patikrintas pakartotinai. Visos įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzamino dalys turi būti išlaikytos per 6 mėnesius.

EGZAMINO SKRYDŽIO NUOKRYPOS

2. Prašymo teikėjas turi įrodyti gebėjimą:
 - a) valdyti dirizablių pagal jo galimybių ribas;
 - b) sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus;
 - c) priimti tinkamus sprendimus ir meistriškai valdyti orlaivį;
 - d) taikyti aviacijos žinias;
 - e) nuolat valdyti dirizablių taip, kad niekada nekiltų abejonių, ar procedūra arba manevras bus atliktas sėkmingai;
 - f) suprasti ir taikyti įgulos koordinavimo ir jos narių neveiksnumo procedūras ir
 - g) veiksmingai bendrauti su kitais įgulos nariais.

3. Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos atsižvelgiant į oro sūkurių sąlygas, dirižablio valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas.

a) **Skrydžio pagal IFR ribos:**

Aukštis

Bendruoju atveju ± 100 pėdų

Pradedant kilimą po nutraukto tūpimo
apsisprendimo aukštyje/altitudėje $+ 50/- 0$ pėdų

Mažiausias aukštis/altitudė žemėjant $+ 50/- 0$ pėdų

Maršruto laikymasis

Pagal radijo prietaisus $\pm 5^\circ$

Tikslusis artėjimas tūpti Pusės skalės nuokrypis, azimutas ir tūptinė

Kursas

Per įprastą skrydį $\pm 5^\circ$

Per neįprastą skrydį/avarines situacijas $\pm 10^\circ$

b) Skrydžio pagal VFR ribos:

Aukštis

Bendruoju atveju ± 100 pėdų

Kursas

Per įprastą skrydį $\pm 5^\circ$

Per neįprastą skrydį/avarines situacijas $\pm 10^\circ$

MOKYMO/ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMO/KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINO TURINYS

4. Simbolių reikšmės

P = išmokytas vykdyti įgulos vado, antrojo piloto, taip pat PF ir PM funkcijas, siekiant gauti atitinkamą orlaivio tipo kvalifikaciją.

5. Praktinis mokymas vykdomas naudojant bent nurodyto lygio mokymo įrangą (P) arba gali būti vykdomas naudojant bet kurią aukštesnio lygio mokymo įrangą, kai nurodyta rodyklė (—>).

6. Nurodant naudojamą mokymo įrangą vartojamos šios santrumpos:

FFS = viso skrydžio imituoklis,

FTD = skrydžio treniruoklis,

OTD = kitas treniruoklis,

As = dirižabliai.

a) Prašymo laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą dirižablio tipo kvalifikacijai gauti teikėjas turi išlaikyti 1–5 dalis ir, jei taikoma, 6 dalį.

b) Prašymo laikyti kvalifikacijos patikrinimo egzaminą teikėjas, siekiantis pratęsti arba atnaujinti dirižablio tipo kvalifikaciją, turi išlaikyti 1–5 dalis ir, jei taikoma, 6 dalį.

c) Žvaigždute (*) pažymėti elementai atliekami vykdant skrydį tik pagal prietaisus. Jei per įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo egzaminą ši sąlyga neįvykdoma, orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė skraidyti tik pagal VFR.

7. Jei įgūdžių ar kvalifikacijos patikrinimo skiltyje įrašyta raidė „M“, pratimą atlikti privaloma.

8. Jei FSTD įtrauktas į orlaivio tipo kvalifikacijai gauti būtiną kursą, jis naudojamas per praktinį mokymą ir egzaminą. Rengiant kursą atsižvelgiama į šiuos aspektus:

a) FSTD patvirtinimą, kaip nustatyta atitinkamuose VI priedo (ARA dalies) ir VII priedo (ORA dalies) reikalavimuose, ir

b) instruktoriaus kvalifikaciją.

DIRIŽABLIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFI- KACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instrukto- riaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egza- minas laikytas	Egzaminuo- tojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1 DALIS. Priešskrydiniai veiksmai ir patikrinimai								
1.1.	Priešskrydinis patikrinimas				P			
1.2.	Pilotų kabinos patikrinimas	P	————>	————>	————>			
1.3.	Įjungimo procedūros, radijo ir navigaci- jos įrangos patikrinimas, navigacijos ir ryšio dažnių parinkimas ir nustatymas		P	————>	————>		M	
1.4.	Atkabinimo nuo stiebo procedūra ir ma- nevravimas ant žemės			P	————>		M	
1.5.	Procedūros ir patikrinimai prieš kylant	P	————>	————>	————>		M	
2 DALIS. Skrydžio manevrai ir procedūros								
2.1.	Įprasto kilimo pagal VFR profilis			P	————>		M	
2.2.	Kilimas imituojant variklio gedimą			P	————>		M	
2.3.	Kilimas, kai svarumas > 0 (svarusis kili- mas)			P	————>			
2.4.	Kilimas, kai svarumas < 0 (lengvasis kili- mas)			P	————>			
2.5.	Įprasta aukštėjimo procedūra			P	————>			
2.6.	Aukštėjimas iki barometrinio aukščio			P	————>			
2.7.	Barometrinio aukščio atpažinimas			P	————>			
2.8.	Skrydis barometriniam aukštyje ar arti jo			P	————>		M	
2.9.	Įprastas žemėjimas ir artėjimas tūpti			P	————>			
2.10.	Įprasto tūpimo pagal VFR profilis			P	————>		M	
2.11.	Tūpimas, kai svarumas > 0 (svarusis tū- pimas)			P	————>		M	
2.12.	Tūpimas, kai svarumas < 0 (lengvasis tū- pimas)			P	————>		M	
	Specialiai paliktas tuščias							
3 DALIS. Įprastas ir neįprastas toliau išvardytų sistemų veikimas ir procedūros								
3.	Įprastai ir neįprastai veikiančios šios sis- temos (gali būti atliekama naudojant FSTD, jei jis patvirtintas šiam pratimui atlikti):						M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent 3 elementai.

DIRIŽABLIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1.	Variklis	P	—>	—>	—>			
3.2.	Kupolo slėgio sistemos	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pito/statinio vamzdelio sistema	P	—>	—>	—>			
3.4.	Degalų sistema	P	—>	—>	—>			
3.5.	Elektros sistema	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hidraulinė sistema	P	—>	—>	—>			
3.7.	Skrydžio kontrolės ir balansavimo sistema	P	—>	—>	—>			
3.8.	Baliono sistema	P	—>	—>	—>			
3.9.	Autopiloto/komandinio valdymo sistema	P	—>	—>	—>			
3.10.	Stabilumo didinimo įtaisai	P	—>	—>	—>			
3.11.	Orų radaras, radijo aukščiatis, atsakiklis, žemės artumo išpėjimo sistema (jei įrengta)	P	—>	—>	—>			
3.12.	Važiuklės sistema	P	—>	—>	—>			
3.13.	APU	P	—>	—>	—>			
3.14.	Radijo prietaisai, navigacijos įranga, prietaisai ir skrydžio valdymo sistemos	P	—>	—>	—>			
	Specialiai paliktas tuščias							
4 DALIS. Ypatingosios ir avarinės procedūros								
4.	Ypatingosios ir avarinės procedūros (gali būti atliekama naudojant FTSD, jei jis patvirtintas šiems pratimams atlikti)						M	Iš šios dalies privalomai parenkami bent trys elementai.
4.1.	Gaisro, pvz., variklio, APU, krovinių skyriaus, įgulos kabinos ar elektros grandinės, gesinimo pratybos, įskaitant evakuaciją, jei taikoma	P	—>	—>	—>			
4.2.	Dūmų kontrolė ir šalinimas	P	—>	—>	—>			
4.3.	Variklio gedimai, išjungimas ir įjungimas iš naujo: tam tikrais skrydžio etapais, įskaitant kelių variklių gedimą	P	—>	—>	—>			

DIRIŽABLIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instruktoriaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egzaminas laikytas	Egzaminuotojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4.	Įgulos nario neveiknumas	P	—>	—>	—>			
4.5.	Transmisijos/pavarų dėžės gedimai	P	—>	—>	—>		Tik FFS	
4.6.	Kitos avarinės procedūros, nurodytos atitinkamame orlaivio naudojimo vadove	P	—>	—>	—>			
5 DALIS. Skrydžio pagal prietaisus procedūros (atliekamos esant IMC ar imituojant IMC)								
5.1.	Kilimas pagal prietaisus: iš karto atsiplėšus nuo žemės turi būti pereinama į skrydį pagal prietaisus	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Imituojamas variklio gedimas išskrendant	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2.	Išskridimo ir atvykimo maršrutų ir ATC nurodymų laikymasis	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3.	Laukimo procedūros	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.	Tikslusis artėjimas tūpti iki ne mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Rankinis valdymas, be komandinio valdymo sistemos	P*	—>*	—>*	—>*		M* (tik per įgūdžių patikrinimo egzaminą)	
5.4.2.	Rankinis valdymas, naudojant komandinio valdymo sistemą	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Naudojant autopilotą	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Rankinis valdymas, imituojant vieno variklio neveikimą; variklio gedimas turi būti imituojamas per galutinį artėjimą tūpti, prieš praskrendant tolimąjį ženklinajamąjį radijo švyturį (OM), ir tęsiamas iki tūpimo taško ar visos praleisto artėjimo tūpti procedūros pabaigos	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Netikslusis artėjimas tūpti iki MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Antrasis ratas veikiant visiems varikliams, pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Kitos praleisto artėjimo tūpti procedūros	P*	—>*	—>*	—>*			

DIRIŽABLIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instrukto- riaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egza- minas laikytas	Egzaminuo- tojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2.	Antrasis ratas imituojant vieno variklio neveikimą pasiekus DA/H ar MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį (priklauso nuo FFS kokybės)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	
6 DALIS. Papildomi reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė artėti tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio (CAT II/III)								
6.	Papildomi reikalavimai, pagal kuriuos orlaivio tipo kvalifikacija suteikiama teisė atlikti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) apsisprendimo aukščio (CAT II/III skrydžiai). Toliau nurodyti manevrai ir procedūros yra būtinieji mokymo reikalavimai siekiant gauti leidimą atlikti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH. Per toliau nurodytas artėjimo tūpti pagal prietaisus ir praleisto artėjimo tūpti procedūras naudojama visa dirišablio įranga, kuria naudotis būtina mokėti siekiant gauti dirišablio tipo kvalifikacijos, kuria suteikiama teisė vykdyti artėjimą tūpti pagal prietaisus iki mažesnio kaip 60 m (200 pėdų) DH, pažymėjimą.							
6.1.	Kilimo nutraukimas esant mažiausiam leidžiamam RVR		P	——>			M*	
6.2.	Artėjimas tūpti naudojant ILS: imituojamo skrydžio pagal prietaisus sąlygomis iki atitinkamo DH, naudojant skrydžio orientavimo sistemą. Laikomasi standartinių įgulos koordinavimo procedūrų (SOP).		P	——>			M*	
6.3.	Antrasis ratas Po artėjimo tūpti, kaip nurodyta 6.2 dalyje, pasiekus DH. Į mokymą taip pat įtraukiamas antrasis ratas, atliekamas dėl (imituojamo) nepakankamo RVR, vėjo poslinkio, orlaivio nuokrypio, kuris yra didesnis nei sėkmingo artėjimo tūpti leidžiamoji nuokrypa, ar antžeminės/orlaivio įrangos gedimo prieš pasiekiant DH, taip pat antrasis ratas, atliekamas imituojant orlaivio įrangos gedimą.		P	——>			M*	

DIRIŽABLIŲ KATEGORIJA		PRAKTINIS MOKYMAS					ĮGŪDŽIŲ ARBA KVALIFIKACIJOS PATIKRINIMO EGZAMINAS	
Manevrai/procedūros						Instrukto- riaus inicialai, įrašomi baigus mokymą	Egza- minas laikytas	Egzaminuo- tojo inicialai, įrašomi baigus egzaminą
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4.	Tūpimas: pagal DH nustatytus vizualiuosius orien- tyrus po artėjimo tūpti pagal prietaisus. Atsižvelgiant į konkrečią skrydžio orien- tavimo sistemą atliekamas automatinis tūpimas.		P	—>			M*	
7 DALIS. Papildoma įranga								
7.	Papildomos įrangos naudojimas		P	—>“				

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2018/1975**2018 m. gruodžio 14 d.****kuriuo dėl skrydžių sklandytuvais vykdymo ir elektroninių laikmenų naudojimo taisyklių iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, ypač į jo 31 straipsnį,

kadangi:

- (1) įvairių tipų skrydžių skirtingų kategorijų orlaiviais, įskaitant sklandytuvus, vykdymo saugos sąlygos nustatytos Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾;
- (2) Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nurodytų orlaivių naudotojai privalo laikytis to reglamento V priede nustatytų atitinkamų esminių reikalavimų;
- (3) konkrečios skrydžių vykdymo sklandytuvais taisyklės nustatytos Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/1976 ⁽³⁾. Nuo jo taikymo dienos tokiame skrydžių vykdyme nebeturėtų būti taikomos Reglamentu (ES) Nr. 965/2012 nustatytos bendrosios skrydžių vykdymo taisyklės. Tačiau Reglamento (ES) Nr. 965/2012 3 straipsnyje ir II priede nustatytos taisyklės, kurių laikymosi valstybių narių kompetentingos institucijos stebi skrydžių vykdymą, turėtų būti ir toliau taikomos skrydžiams sklandytuvais, nes tie reikalavimai taikomi ne konkrečiai skrydžių vykdymo veiklai, o galioja horizontaliai visai tokiai veiklai;
- (4) todėl, siekiant atsižvelgti į skrydžiams sklandytuvais taikomas naujas taisykles ir geriau išaiškinti, kurios Reglamento (ES) Nr. 965/2012 nuostatos ir toliau taikomos skrydžiams sklandytuvais, tas reglamentas turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (5) Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1976 ir šio reglamento nuostatos glaudžiai susijusios, todėl reikėtų suderinti jų taikymo datas;
- (6) 2014 m. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) į 6 priedo I dalį ir III dalies II skirsnį įtraukė nuostatas dėl elektroninių laikmenų (EFB) naudojimo vykdant komercinius skrydžius. Tos nuostatos apima bendruosius elektroninių laikmenų naudojimo reikalavimus, taip pat reikalavimą dėl skrydžių, kuriuos vykdant naudojamos saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti skirtomis elektroninių laikmenų taikomosiomis programomis, patvirtinimo. Todėl Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 būtina suderinti su ICAO nuostatomis – įtraukti naują taisyklę, kuria nustatomi bendrieji elektroninių laikmenų naudojimo vykdant komercinius skrydžius reikalavimai, ir naujas nuostatas dėl skrydžių, kuriuos vykdant naudojamos elektroninių laikmenų taikomosiomis programomis, kurių triktis laikoma nedidele arba dar mažesne, patvirtinimo;
- (7) 2014 m. ICAO į 6 priedo II dalį ir III dalies III skirsnį taip pat įtraukė nuostatas dėl elektroninių laikmenų naudojimo vykdant bendrosios aviacijos skrydžius. Tos nuostatos apima bendruosius elektroninių laikmenų naudojimo reikalavimus, taip pat reikalavimą susitariančiosioms šalims nustatyti elektroninių laikmenų taikomųjų programų, skirtų saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti, naudojimo kriterijus. Todėl Reglamentą (ES) Nr. 965/2012 būtina suderinti su ICAO nuostatomis – įtraukti naujas nekomercinių skrydžių sudėtingais varikliais

⁽¹⁾ OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁽³⁾ 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1976, kuriuo pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 64).

varomais orlaiviais ir specialiųjų skrydžių sudėtingais varikliu varomais orlaiviais vykdymo taisyklės, kuriomis nustatomi bendrieji elektroninių laikmenų ir jų taikomųjų programų, kurių triktis laikoma nedidele arba dar mažesne, naudojimo reikalavimai. Be to, Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 šiuo reglamentu iš dalies keičiamas siekiant suderinti reikalavimus, taikomus nešiojamiesiems elektroniniams prietaisams, naudojamiems vykdant nekomercinius skrydžius kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, su bendrosiomis ICAO nuostatomis dėl elektroninių laikmenų įrangos;

- (8) Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktais ir 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių, susijusių su specialiosiomis skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklėmis, projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę ⁽¹⁾;
- (9) Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktais ir 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių, susijusių su elektroninių laikmenų naudojimu, projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę ⁽²⁾;
- (10) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimai

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1, 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„1. Šiuo reglamentu nustatomos išsamios skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais vykdymo taisyklės, įskaitant vežėjų, kurių saugos priežiūrą vykdo kita valstybė, orlaivių patikrinimus perone, kai tie orlaiviai nutupia teritorijoje, kurioje taikomos Sutarties nuostatos, esančiuose aerodromuose.

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios vežėjų, vykdančių komercinius skrydžius Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nurodytais orlaiviais, išskyrus oro balionus ir sklandytuvus, pažymėjimų išdavimo, išlaikymo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ir jų panaikinimo taisyklės, tokių pažymėjimų turėtojų teisės ir pareigos, taip pat sąlygos, kuriomis skrydžiai saugos sumetimais draudžiami, ribojami ar jiems taikomos tam tikros sąlygos.

3. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios taisyklės dėl sąlygų ir procedūrų, pagal kurias vežėjai, vykdančys komercinius specialiuosius skrydžius lėktuvais ir sraigtasparniais arba nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, taip pat nekomercinius specialiuosius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, deklaruoja savo gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusias pareigas ir tai, kad turi priemonių tam daryti, ir pagal kurias vykdoma tokių vežėjų priežiūra.“;

b) 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Šis reglamentas netaikomas skrydžiams oro balionais ir sklandytuvais. Tačiau skrydžiams oro balionais, išskyrus pririšamuosius dujomis pildomus oro balionus, ir sklandytuvais taikomi 3 straipsnyje nustatyti priežiūros reikalavimai.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1, 1a ir 1b punktai pakeičiami taip:

„1. lėktuvas – jėgainės varomas sunkesnis už orą orlaivis su fiksuotais sparnais, kurio keliamoji galia skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su sparnais;

1a) sraigtasparnis – sunkesnis už orą orlaivis, kuris skrisdamas iš esmės laikosi dėl oro sąveikos su vienu ar keliais jėgainės ant daugiau ar mažiau vertikalių ašių sukamais keliamaisiais sraigtais;

1b) oro balionas – už orą lengvesnis pilotuojamasis bevariklis orlaivis, kurį ore išlaiko arba jo viduje esančios už orą lengvesnės dujos, arba degikliais iššildytas jo viduje esantis oras; prie tokių orlaivių priskiriami dujomis pildomi oro balionai, karšto oro balionai, mišrūs oro balionai ir karšto oro diržabliai, nors pastarieji ir turi variklius“;

⁽¹⁾ 2017 m. rugpjūčio 23 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 07/2017 dėl Komisijos reglamento, pagal kurį būtų persvarstytos skrydžių sklandytuvais taisyklės, projekto.

⁽²⁾ 2017 m. gruodžio 18 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 10/2017 dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, projekto.

b) įterpiami šie 1c, 1d ir 1e punktai:

- „1c) sklandytuvus – sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su fiksuotais keliamaisiais paviršiais ir kurio laisvasis skridimas nepriklauso nuo jėgainės;
- 1d) naudojimas komerciniais tikslais – skrydis sklandytuvu už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, prieinamas visuomenei, arba, jei visuomenei neprieinamas, – vykdomas pagal sklandytuvo naudotojo ir kliento sudarytą sutartį, klientui nekontroliuojant naudotojo;
- 1e) pririšamasis dujomis pildomas oro balionas – dujinis oro balionas, kurį pakilusį toje pačioje vietoje išlaiko pririšamųjų lynų sistema;“;

c) 9 punktas pakeičiamas taip:

„9. įvadinis skrydis – skrydis už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, t. y. trumpa kelionė oru, kurią rengia Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 (*) 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, kad pritrauktų naujų mokinių arba narių;

(*) 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).“;

3) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Vežėjai lėktuvus arba sraigtasparnius naudoja komerciniams skrydžiams tik kaip nurodyta III ir IV prielaidose.“;

b) 2 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) lėktuvus ir sraigtasparnius pavojingiesiems kroviniams pervežti;“;

c) 4, 5 ir 6 dalys pakeičiamos taip:

„4. Vežėjai, vykdydami nekomercinius skrydžius, įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius, kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, naudojami jais pagal VII priedo nuostatas.

5. Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodytos mokymo organizacijos, kurių pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių, vykdydamos mokomuosius skrydžius į Sąjungą, joje arba už jos ribų:

a) sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius skrydžiams naudoja pagal VI priedo nuostatas;

b) kitus lėktuvus ir sraigtasparnius naudoja pagal VII priedo nuostatas.

6. Vežėjai lėktuvus arba sraigtasparnius naudoja komerciniams specialiesiems skrydžiams tik pagal III ir VIII priedų reikalavimus.“;

4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Nukrypstant nuo šio reglamento 5 straipsnio ir nedarant poveikio Reglamento (ES) 2018/1139 18 straipsnio 2 dalies b punkto ir Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 (*) I priedo P poskyrio „Skrydžio leidimas“ taikymui, čia išvardyti skrydžiai ir toliau vykdomi pagal valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis neturi pagrindinės verslo vietos, nacionalinės teisės aktų reikalavimus:

a) su naujo lėktuvų arba sraigtasparnių tipo diegimu ar esamo tipo modifikavimu susiję skrydžiai, kuriuos naudodamasi savo teisėmis vykdo projektavimo arba gamybos organizacijos;

b) skrydžiai be keleivių arba krovinio, kuriuos vykdančias lėktuvas arba sraigtasparnis perskraidinamas atnaujinimo, remonto, techninės priežiūros patikrinimų, apžiūros, pristatymo, eksporto ar panašiais tikslais.

(*) 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).“;

- b) 4a dalis iš dalies keičiama taip:
- i) įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:
- „4a. Nukrypstant nuo 5 straipsnio 1 ir 6 dalių, pagal VII priedą gali būti vykdomi šie skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigasparniais:“;
- ii) c punktas pakeičiamas taip:
- „c) įvadiniai skrydžiai, parašiutininkų išmetimo skrydžiai, sklandytuvų vilkimo skrydžiai arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių, arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, jei organizacija orlaivį naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be igulos sutartį, iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir jei tuo atveju, kai vykstant skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.“;
- 5) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalies numeris panaikinamas, o antra pastraipa pakeičiama taip:
- „Jis taikomas nuo 2012 m. spalio 28 d.“;
- b) 2–6 dalys išbraukiamos;
- 6) I, II, III, IV, V, VI, VII ir VIII priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2019 m. liepos 9 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. gruodžio 14 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII ir VIII priedai iš dalies keičiami taip:

1. I priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) 6 punktas išbraukiamas;
- b) 11a punktas išbraukiamas;
- c) įterpiami 42a, 42b ir 42c punktai:
 - „42a) EFB taikomoji programa – EFB prieglobos platformoje įdiegta taikomoji programinė įranga, kurios viena ar kelios konkrečios operacinės funkcijos padeda vykdyti skrydžius;
 - 42b) EFB prieglobos platforma – aparatinė įranga, kurioje įdiegta duomenų apdorojimo ir bazinė programinė įranga, įskaitant operacinę sistemą ir įvedimo bei išvedimo programinę įrangą;
 - 42c) EFB sistema – aparatinė įranga (įskaitant bateriją, jungiamuosius elementus, įvedimo ir išvedimo komponentus) ir programinė įranga (įskaitant duomenų bazes ir operacinę sistemą), reikalingos numatyti (-oms) EFB taikomajai (-osioms) programai (-oms) palaikyti;“;
- d) įterpiamas 44a punktas:
 - „44a) elektroninė laikmena (EFB) – elektroninė informacinė sistema, kurią sudaro skrydžio įgulai skirta įranga ir taikomosios programos ir kurioje saugomos, atnaujinamos, rodomos bei apdorojamos EFB funkcijos, padedančios vykdyti skrydžius ar pareigas;“;
- e) 57 punktas išbraukiamas;
- f) įterpiamas 69a punktas:
 - „69a) žmogaus ir mašinos sąsaja – tam tikrų prietaisų komponentas, galintis užtikrinti žmogaus ir mašinos sąveiką. Šią sąsają sudaro aparatinė ir programinė įranga, leidžianti naudotojo įvestus duomenis interpretuoti ir apdoroti mašinoms arba sistemoms, kurios naudotojui pateikia reikiamus rezultatus;“;
- g) 78a punktas pakeičiamas taip:
 - „78a) nedidelė triktis – triktis, dėl kurios orlaivio sauga labai nesumažėja, o veiksmai, kurių dėl jos imamasi, neviršija skrydžio įgulos galimybių;“;
- h) įterpiamas 78b punktas:
 - „78b) piktnaudžiavimas medžiagomis – skrydžio įgulos narių, keleivių salono įgulos narių ir kito saugai svarbaus personalo vienos arba daugiau psichoaktyviųjų medžiagų vartojimas taip, kad:
 - a) tai kelia tiesioginę grėsmę tų medžiagų vartotojui arba kelia pavojų kitų asmenų gyvybei, sveikatai ar gerovei ir (arba)
 - b) kyla arba paaštrinama profesinė, socialinė, psichinė arba fizinė problema arba sutrikimas;“;
- i) įterpiami 96a ir 96b punktai:
 - „96a) nešiojamoji EFB – pilotų kabinoje naudojama nešiojamoji EFB prieglobos platforma, neįtraukta į sertifikuoto orlaivio konfigūraciją;
 - 96b) nešiojamasis elektroninis prietaisas – elektroninis prietaisas (paprastai skirtas vartotojams), kurį orlaivio įgulos nariai ar keleiviai įsineša į orlaivį arba kuris įnešamas kaip krovinio dalis ir kuris nėra įtrauktas į sertifikuoto orlaivio konfigūraciją. Tai yra bet koks įrenginys, galintis vartoti elektros energiją. Tokie prietaisai elektros energija gali būti maitinami iš vidinių šaltinių, pvz., baterijų (įkraunamų arba neįkraunamų), arba gali būti prijungti prie tam tikrų orlaivio elektros energijos šaltinių;“;
- j) įterpiami 120a ir 120b punktai:
 - „120a) A tipo EFB taikomoji programa – EFB taikomoji programa, kurios sutrikimas arba netinkamas naudojimas nedaro poveikio saugai;
 - 120b) B tipo EFB taikomoji programa – EFB taikomoji programa:
 - a) kurios sutrikimas arba netinkamas naudojimas laikomas nedidele arba dar mažesne triktimi ir
 - b) kuri nepakeičia ir nedubliuoja jokios sistemos ar funkcijos, būtinos laikantis tinkamumo skraidyti reikalavimų, oro erdvės reikalavimų arba skrydžių vykdymo taisyklių;“;

2. II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ARO.GEN.120 dalies d punktas pakeičiamas taip:

„d) Kompetentinga institucija visas organizacijos pasiūlytas alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones vertina pagal:

1. šio reglamento III priedo (ORO dalies) ORO.GEN.120 dalies b punktą;
2. jei tai oro balionams taikomos priemonės – pagal Komisijos reglamento (ES) 2018/395 (*) II priedo (BOP dalies) BOP.ADD.010 dalį arba
3. jei tai sklandytuvams taikomos priemonės – pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1976 (**) II priedo (SAO dalies) SAO.DEC.100 dalies c punktą,

analizuodama pateiktus dokumentus ir, jei manoma, kad reikia, atlikdama organizacijos patikrinimą.

Nustačiusi, kad alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės atitinka įgyvendinimo taisykles, kompetentinga institucija be reikalo nedelsdama:

1. praneša prašymo teikėjui, kad galima įgyvendinti alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, ir, jei taikoma, atitinkamai iš dalies pakeičia prašymo teikėjui suteiktą patvirtinimą, specialiųjų skrydžių leidimą arba išduotą pažymėjimą ir
2. praneša agentūrai apie jų turinį ir prideda visų susijusių dokumentų kopijas;
3. praneša kitoms valstybėms narėms apie alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, kurioms pritarta.

(*) 2018 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/395, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomos išsamios skrydžių oro balionais vykdymo taisyklės (OL L 71, 2018 3 14, p. 10).

(**) 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1976, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės (OL L 326, 2018 12 20, p. 64);“

b) ARO.GEN.345 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Gavusi deklaraciją iš organizacijos, kuri vykdo arba ketina vykdyti veiklą, kuriai būtina deklaracija, kompetentinga institucija patikrina, ar deklaracijoje yra visa informacija, kurios reikalaujama:

1. pagal šio reglamento III priedo (ORO dalies) ORO.DEC.100 dalį;
2. oro balionų naudotojų atveju – pagal Reglamento (ES) 2018/395 II priedo (BOP dalies) BOP.ADD.100 dalį arba
3. sklandytuvų naudotojų atveju – pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1976 II priedo (SAO dalies) SAO.DEC.100 dalį.

Patikrinusi reikalaujamą informaciją, kompetentinga institucija organizacijai patvirtina, kad deklaraciją gavo.“;

c) II priedėlio lentelė (EASA 139 FORMA) pakeičiama taip:

„SKRYDŽIŲ VYKDYMO SPECIFIKACIJOS (pagal skrydžių vykdymo vadove pateiktas patvirtintas sąlygas)				
Išduodančiosios institucijos kontaktinė informacija Telefonas ⁽¹⁾ : _____ Faksas: _____ E. paštas: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Vežėjo pavadinimas ⁽³⁾ :		Data ⁽⁴⁾ :
Parašas:				
Veiklos vykdytojo komercinis pavadinimas: Skrydžių vykdymo specifikacijų Nr.:				
Orlaivio modelis ⁽⁵⁾ : Registracijos ženklai ⁽⁶⁾ :				
Skrydžių tipai: Komerciniai skrydžiai ☐ Keleiviai ☐ Kroviniai ☐ Kiti ⁽⁷⁾ : _____				
Sritis, kurioje vykdoma veikla ⁽⁸⁾ :				
Specialieji apribojimai ⁽⁹⁾ :				
Specialieji patvirtinimai:	Taip	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Pastabos
Pavojingieji kroviniai	☐	☐		
Skrydžiai prasto matomumo sąlygomis Kilimas Artėjimas tūpti ir tūpimas	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: pėdų RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ netaikoma	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ netaikoma	☐	☐	Ilgiausias nukreipimo laikas ⁽¹⁵⁾ : min.	
Kompleksinės PBN skrydžių navigacijos specifikacijos ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Būtiniausių navigacijos charakteristikų specifikacijos	☐	☐		
Skrydžiai vieno turbininio variklio lėktuvu naktį arba IMC (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Sraigtasparnių skrydžiai naudojantis naktinio matymo sistemomis	☐	☐		
Sraigtasparnių keliamieji skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skubios medicinos pagalbos skrydžiai	☐	☐		
Sraigtasparnių skrydžiai virš jūros	☐	☐		
Keleivių salono įgulos mokymas ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
CC atestacijos pažymėjimo išdavimas ⁽²⁰⁾	☐	☐		
B tipo EFB taikomųjų programų naudojimas	☐	☐	⁽²¹⁾	
Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti	☐	☐	⁽²²⁾	
Kita ⁽²³⁾				

- (¹) Kompetentingos institucijos telefonų ir faksų numeriai su šalies kodu. Nurodomas e. pašto adresas, jei yra.
- (²) Įrašomas atitinkamo oro vežėjo pažymėjimo (AOC) numeris.
- (³) Įrašomas registruotas vežėjo pavadinimas ir komercinis pavadinimas, jei skiriasi. Prieš komercinį pavadinimą įrašoma „Vykdantis veiklą kaip“.
- (⁴) Skrydžių vykdymo specifikacijų išdavimo data (metai, mėnuo, diena) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.
- (⁵) Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“).
- (⁶) Registracijos ženklai, nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį. Jei orlaivio modeliui taikomi ne visi specialieji patvirtinimai, orlaivio registracijos ženklus galima įrašyti į atitinkamo specialiojo patvirtinimo pastabų skiltį.
- (⁷) Nurodomas kito tipo vežimas (pvz., greitosios medicinos pagalbos skrydžiai).
- (⁸) Geografinių sričių, kuriose leidžiama vykdyti veiklą, sąrašas (pagal geografines koordinatas arba konkrečius maršrutus, skrydžio informacijos regioną arba šalių ar regionų sienas).
- (⁹) Taikomų specialiųjų apribojimų sąrašas (pvz., tik VFR, tik dieną ir kt.).
- (¹⁰) Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo ar patvirtinimo tipo (pagal atitinkamus kriterijus) liberaliausieji kriterijai.
- (¹¹) Įrašoma taikoma tiksliojo artėjimo tūpti kategorija: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB arba CAT IIIC. Įrašomas mažiausias kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) metrais ir apsisprendimo aukštis (DH) pėdomis. Kiekvienai iš išvardytų artėjimo tūpti kategorijų skiriama po vieną eilutę.
- (¹²) Įrašomas patvirtintas mažiausias kilimo RVR metrais. Jei suteikti skirtingi patvirtinimai, kiekvienam iš jų galima skirti po eilutę.
- (¹³) Langelį „netaikoma“ galima pažymėti tik jei orlaivio didžiausias skrydžio aukštis žemesnis už FL290.
- (¹⁴) Padidinto nuotolio skrydžiai (ETOPS) šiuo metu taikomi tik dviejų variklių orlaiviams. Todėl, jei orlaivio modelis turi daugiau arba mažiau kaip du variklius, galima pažymėti langelį „netaikoma“.
- (¹⁵) Taip pat galima nurodyti kilimo ir tūpimo slenksčio atstumą (jūrmilėmis) ir variklio tipą.
- (¹⁶) Nustatytų charakteristikų navigacija (PBN): kiekvienam kompleksinės PBN specialiajam patvirtinimui (pvz., RNP AR APCH) skiriama po vieną eilutę, o atitinkami apribojimai nurodomi skiltyse „Specifikacijos“ ir (arba) „Pastabos“. Konkrečių RNP AR APCH procedūrų specialiuosius patvirtinimus galima nurodyti skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
- (¹⁷) Nurodyti, ar konkretus patvirtinimas galioja tik tam tikriems kilimo ir tūpimo tako galams ir (arba) aerodromams.
- (¹⁸) Įrašyti konkretų sklandmens ir variklio derinį.
- (¹⁹) Patvirtinimas rengti mokymo kursą ir egzaminus, kurį turi baigti ir kuriuos turi išlaikyti prašymo išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytą keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikėjai.
- (²⁰) Patvirtinimas išduoti Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priede (CC dalyje) nurodytus keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimus.
- (²¹) Pateikiamas B tipo EFB taikomųjų programų sąrašas ir nuoroda į EFB aparatinę įrangą (nešiojamųjų EFB atveju). Šis sąrašas pateikiamas skrydžių vykdymo specifikacijose arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju atitinkamose skrydžių vykdymo specifikacijose turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.
- (²²) Asmens arba organizacijos, atsakingų už užtikrinimą, kad būtų nuolat išlaikomas orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti, vardas, pavardė arba atitinkamai pavadinimas ir nuoroda į reglamentą, kuriame to užtikrinimo reikalaujama, t. y. į Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedo (M dalies) G skyrių.
- (²³) Čia galima įrašyti kitus patvirtinimus ar duomenis, skiriant po vieną eilutę (arba kelias eilutes) vienam leidimui (pvz., trumpo tūpimo skrydžiai, status artėjimo tūpti skrydžiai, sraigtasparnių skrydžiai į viešojo intereso vietą ir iš jos, sraigtasparnių skrydžiai virš ne tankiai apgyvendintame rajone esančios nepalankios aplinkos, sraigtasparnių skrydžiai be saugaus priverstinio tūpimo galimybės, skrydžiai didesniais posvyrio kampais, didžiausias atstumas nuo tinkamo aerodromo dviejų variklių lėktuvams be ETOPS patvirtinimo, nekomerciniams skrydžiams naudojami orlaiviai).

EASA 139 forma, 4 leidimas“;

3. III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) ORO.GEN.110 dalies k punktas pakeičiamas taip:

„k) Nepaisant j punkto, vežėjai, vykdantys komercinius skrydžius kuriais nors iš toliau išvardytų orlaivių, užtikrina, kad skrydžio įgula būtų išklausiusi atitinkamą mokymą arba instruktažą apie pavojuosius krovinius, kad galėtų atpažinti nedeklaruotus pavojinguosius krovinius, kuriuos į orlaivį įneša keleiviai arba kurie į orlaivį patenka kaip kroviniai:

1. sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje;
2. kitais vieno variklio sraigtasparniais (išskyrus sudėtingus variklio varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų ir kuriais skrydžiai vykdomi dieną pagal VFR, pakylant ir nutupiant tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.“;

b) ORO.MLR.101 dalies įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Pagrindinė skrydžių (išskyrus skrydžius sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, arba nesudėtingais vieno variklio sraigtasparniais, kurių MOPSC neviršija 5 krėslų, kai kyla ir tupiama tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje pagal VFR dieną) vykdymo vadovo struktūra turi būti tokia:“;

- c) ORO.FC.005 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) 2 SKIRSNIS, kuriame nustatyti papildomi reikalavimai, taikomi komerciniams skrydžiams, išskyrus keleivinius komercinius skrydžius pagal VFR dieną, pradedamiems ir baigiamiems tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje ir vykdomiems kompetentingos institucijos nustatytoje vietinėje zonoje:
1. sraigtiniais vieno variklio lėktuvais, kurių MCTOM neviršija 5 700 kg, o MOPSC neviršija 5 krėslų, arba
 2. kitais vieno variklio sraigtasparniais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus sraigtasparnius), kurių MOPSC neviršija 5 krėslų.“;
- d) ORO.FTL.105 dalies 13 punktas pakeičiamas taip:
- „13. skrydžio laikas – skrydžio lėktuvu laikas, skaičiuojamas nuo jo pajudėjimo iš stovėjimo vietos pakilti iki sustojimo jam paskirtoje stovėjimo vietoje ir visų variklių arba oro sraigtų išjungimo.“;
4. IV priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) CAT.GEN.105 dalis išbraukiama;
- b) įterpiama CAT.GEN.MPA.141 dalis:
- „CAT.GEN.MPA.141. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas**
- a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.
- b) Vežėjas naudojasi tik pagal V priedo (SPA dalies) M skyrių patvirtintomis B tipo EFB taikomosiomis programomis.“;
- c) A skyriaus 2 skirsnis išbraukiamas;
- d) B skyriaus 2 skirsnis išbraukiamas;
- e) CAT.POL.MAB.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:
- „b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas:
1. patikrina pateikiamų duomenų patikimumą, siekdamas įsitikinti, kad tie duomenys atitinka AFM numatytus apribojimus, ir
 2. savo skrydžių vykdymo vadove nustato naudojimo instrukcijas ir procedūras.“;
- f) CAT.POL.MAB.105 dalies e punktas išbraukiamas;
- g) C skyriaus 4 skirsnis išbraukiamas;
- h) D skyriaus 3 skirsnis išbraukiamas;
5. V priede įterpiamas M skyrius:

„M SKYRIUS

ELEKTRONINĖS LAIKMENOS (EFB)

SPA.EFB.100 Skrydžių, per kuriuos naudojamos elektroninės laikmenos (EFB), patvirtinimas

- a) Komercinis oro vežėjas naudojasi B tipo EFB taikomąja programa tik tuo atveju, jei kompetentinga institucija vežėjui suteikė patvirtinimą, kad toks naudojimas galimas.
- b) Norėdamas gauti kompetentingos institucijos patvirtinimą, kad jam galima vykdyti skrydžius, per kuriuos naudojama B tipo EFB taikomoji programa, vežėjas pateikia įrodymus, kad:
1. atliktas EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimas, per kurį nustatyta susijusi rizika ir užtikrinta, kad ji būtų tinkamai valdoma ir mažinama;
 2. EFB prietaiso žmogaus ir mašinos sąsajos ir EFB taikomoji programa įvertintos atsižvelgiant į žmoniškojo veiksnio principus;
 3. jis įdiegė EFB administravimo sistemą ir nustatė bei taiko EFB prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus, apimančius:
- i) EFB naudojimą;

- ii) EFB pakeitimų valdymą;
- iii) EFB duomenų tvarkymą;
- iv) EFB techninę priežiūrą ir
- v) EFB saugumą;

4. EFB prieglobos platforma yra tinkama naudoti pagal numatytą EFB taikomosios programos paskirtį.

Šie įrodymai turi būti konkrečiai siejami su EFB taikomąja programa ir EFB prieglobos platforma, kurioje ta taikomoji programa įdiegta.“;

6. VI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama NCC.GEN.131 dalis:

„NCC.GEN.131. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

b) Prieš pradėdamas naudotis B tipo EFB taikomąja programa, vežėjas:

1. atlieka EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir atitinkamos EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimą, per kurį nustato susijusią riziką ir užtikrina, kad ji būtų tinkamai valdoma ir mažinama; atliekant vertinimą išnagrinėjama su EFB prietaiso ir atitinkamos EFB taikomosios programos žmogaus ir mašinos sąsaja susijusi rizika; ir
2. sukuria EFB administravimo sistemą, įskaitant to prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus.“;

b) NCC.OP.200 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.“;

7. VII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) NCO.GEN.102 dalis išbraukiama;

b) NCO.GEN.103 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) pradedami ir baigiami tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje;“;

c) NCO.GEN.105 dalies a punkto 4 papunkčio iii papunktis pakeičiamas taip:

„iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCO.IDE.A.105 arba NCO.IDE.H.105 dalyje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama vadovaujantis būtiniausios įrangos sąrašu (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiu dokumentu;“;

d) NCO.GEN.125 dalis pakeičiama taip:

„NCO.GEN.125. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Įgulos vadas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais, įskaitant elektroninę laikmeną (EFB), galinčiais daryti neigiamą poveikį orlaivio sistemų ir įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.“;

e) NCO.GEN.135 dalies c punktas išbraukiamas;

f) NCO.OP.120 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

„NCO.OP.120. Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai“;

g) NCO.OP.156 dalis išbraukiama;

h) NCO.OP.180 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.“;

i) NCO.POL.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.“;

j) NCO.IDE.A.160 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Lėktuvuose, išskyrus ELA1 lėktuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.“;

k) D skyriaus 3 skirsnis išbraukiamas;

8. VIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) SPO.GEN.005 dalies c punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:

„2. parašiutininkų išmetimas, sklendytuvų vilkimas lėktuvu arba akrobatiniai skrydžiai, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje, arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, jei organizacija orlaivį skrydžiams naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir jei tuo atveju, kai vykstant skrydį dalyvauja organizacijai nepriklausantys asmenys, tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį.“;

b) SPO.GEN.102 dalis išbraukiamas;

c) SPO.GEN.107 dalies a punkto 4 papunkčio iii papunktis pakeičiamas taip:

„iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama SPO.IDE.A.105 arba SPO.IDE.H.105 dalyje, yra įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama vadovaujantis minimalios įrangos sąrašu (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiu dokumentu;“

d) įterpiama SPO.GEN.131 dalis:

„SPO.GEN.131. Elektroninių laikmenų (EFB) naudojimas

a) Jei EFB naudojama orlaivyje, vežėjas užtikrina, kad ji nedarytų neigiamo poveikio orlaivio sistemų ar įrangos veikimui arba skrydžio įgulos nario gebėjimui naudoti orlaivį.

b) Prieš pradėdamas naudotis B tipo EFB taikomąja programa, vežėjas:

1. atlieka EFB prietaiso, kuriame įdiegta taikomoji programa, naudojimo ir atitinkamos EFB taikomosios programos bei jos funkcijos (-ų) keliamos rizikos vertinimą, per kurį nustato susijusią riziką ir užtikrina, kad ji būtų tinkamai mažinama; atliekant vertinimą išnagrinėjama su EFB prietaiso ir atitinkamos EFB taikomosios programos žmogaus ir mašinos sąsaja susijusi rizika; ir
2. sukuria EFB administravimo sistemą, įskaitant EFB prietaiso ir EFB taikomosios programos administravimo bei naudojimo tvarką ir susijusius mokymo reikalavimus.“;

e) SPO.GEN.140 dalies c punktas išbraukiamas;

f) SPO.POL.105 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.“;

g) SPO.IDE.A.180 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) Lėktuvuose, išskyrus ELA1 lėktuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.“;

h) D skyriaus 3 skirsnis išbraukiamas.

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2018/1976**2018 m. gruodžio 14 d.****kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, ypač į jo 31 straipsnį,

kadangi:

- (1) Komisija turi priimti įgyvendinimo taisykles, kuriomis būtų nustatomos saugaus skrydžių sklandytuvais vykdymo pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 sąlygos, jei tokie orlaiviai atitinka to reglamento 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nustatytas sąlygas;
- (2) skrydžiai sklandytuvais yra specifiniai, todėl reikia specialiai jiems parengtų skrydžių vykdymo taisyklių, nustatytų atskirame reglamente. Tokios taisyklės turėtų būti grindžiamos Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nustatytais bendrosiomis skrydžių vykdymo taisyklėmis, tačiau jos turėtų būti pertvarkytos ir supaprastintos, kad būtų proporcingos ir grindžiamos rizika, o jas taikant skrydžiai sklandytuvais būtų vykdomi saugiai;
- (3) skrydžių sklandytuvais vykdymas turėtų būti prižiūrimas pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 3 straipsnyje ir to reglamento II priede nustatytus asmenų ir organizacijų priežiūros reikalavimus;
- (4) saugos tikslais ir siekiant užtikrinti Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytų esminių reikalavimų laikymąsi, visi sklandytuvų naudotojai, kuriems taikomas šis reglamentas, išskyrus tam tikrus skrydžius vykdančias projektavimo arba gamybos organizacijas, turėtų laikytis tam tikrų pagrindinių reikalavimų;
- (5) atsižvelgiant į mažesnę sklandytuvais vykdomų komercinių skrydžių sudėtingumą ir mastą, palyginti su kitų rūšių aviacijos komerciniais skrydžiais, ir laikantis rizika grindžiamo požiūrio, tikslinga nustatyti reikalavimą, kad, norint vykdyti komercinius skrydžius sklandytuvais, pakaktų iš anksto pateikti kompetentingai institucijai deklaraciją, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2018/1139 30 straipsnio 1 dalies a punkte. Šiame reglamente nustatomos išsamios tokių deklaracijų teikimo taisyklės;
- (6) atsižvelgiant į specifinį tam tikrų skrydžių pobūdį ir laikantis rizika grindžiamo požiūrio, tikslinga tam tikrų sklandytuvais vykdomų skrydžių atveju netaikyti reikalavimo pateikti išankstinę deklaraciją;
- (7) tam, kad naujoji tvarka būtų pradėta taikyti sklandžiai ir visos susijusios šalys turėtų pakankamai laiko pasirengti jos taikymui, šis reglamentas turėtų būti taikomas tik praėjus šešiems mėnesiams po įsigaliojimo;
- (8) Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 75 straipsnio 2 dalies b ir c punktais ir 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pateikė jį Komisijai kaip nuomonę ⁽³⁾;
- (9) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę,

⁽¹⁾ O L 212, 2018 8 22, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁽³⁾ 2017 m. rugpjūčio 23 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 07/2017 dėl Komisijos reglamento, pagal kurį būtų persvarstytos skrydžių sklandytuvais taisyklės, projekto.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos išsamios skrydžių sklandytuvais vykdymo taisyklės, taikomos, jei tokie orlaiviai atitinka Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkto i ir ii papunkčiuose nustatytas sąlygas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Be terminų, kurių apibrėžtys nustatytos I priede, šiame reglamente vartojami taip apibrėžiami terminai:

- 1) sklandytuvas – sunkesnis už orą orlaivis, kurio keliamoji jėga skrendant susidaro dėl aerodinaminių reakcijų su fiksuotais keliamaisiais paviršiais ir kurio laisvasis skridimas nepriklauso nuo jėgainės;
- 2) variklis – įrenginys, naudojamas arba skirtas motorizuotiesiems sklandytuvams varyti;
- 3) motorizuotasis sklandytuvas – sklandytuvas, kuriame įrengtas vienas ar daugiau variklių ir kurio charakteristikos varikliui (-iams) neveikiant yra tokios pačios kaip paprasto sklandytuvo;
- 4) naudojimas komerciniais tikslais – skrydis sklandytuvu už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, prieinamas visuomenei, arba, jei visuomenei neprieinamas, – vykdomas pagal sklandytuvo naudotojo ir kliento sudarytą sutartį, klientui nekontroliuojant naudotojo;
- 5) konkursinis skrydis – orlaivių lenktynių arba varžybų dalyvių skrydis sklandytuvu, įskaitant tokio skrydžio treniruotes ir skrydį į orlaivių lenktynes arba varžybas ir iš jų;
- 6) parodomasis skrydis – skrydis sklandytuvu, viešame skelbiamame renginyje vykdomas parodomaisiais arba pramoginiais tikslais, įskaitant tokio skrydžio treniruotes ir skrydį į skelbiamą renginį ir iš jo;
- 7) įvadinis skrydis – skrydis sklandytuvu už užmokestį arba kitą vertingą atlygį, t. y. trumpa kelionė oru, kurią rengia Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 ⁽¹⁾ 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, kad pritrauktų naujų mokinių arba narių;
- 8) akrobatinis skrydis – sąmoningas skrydžio manevras, kurį atliekant galimi staigūs sklandytuvo padėties erdvėje pokyčiai, neįprasta padėtis erdvėje arba neįprastas pagreitis; jis nebūtinai per įprastą skrydį ir jo nebūtina mokytis asmenis, norinčius gauti licencijas, pažymėjimus ar kitas kvalifikacijas nei akrobatinio skraidymo kvalifikacija;
- 9) pagrindinė verslo vieta – sklandytuvo naudotojo pagrindinė buveinė arba registruotoji buveinė, kurioje vykdomos pagrindinės finansinės funkcijos ir šiame reglamente nurodytas operacinis veiklos valdymas;
- 10) nuomos be igulos sutartis – įmonių susitarimas, pagal kurį už sklandytuvo naudojimą atsako nuomininkas.

3 straipsnis

Skrydžių vykdymas

1. Sklandytuvų naudotojai skrydžius sklandytuvais vykdo pagal II priede nustatytus reikalavimus.

Pirma pastraipa netaikoma projektavimo arba gamybos organizacijoms, kurios atitinkamai laikosi Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 ⁽²⁾ 8 arba 9 straipsnio ir kurios, naudodamosi savo teisėmis, vykdo skrydžius sklandytuvais, susijusius su tam tikrų sklandytuvų tipų diegimu ar modifikavimu.

⁽¹⁾ 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

⁽²⁾ 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).

2. Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 30 straipsnio 1 dalies a punktą sklandytuvų naudotojai komercinius skrydžius vykdo tik kompetentingai institucijai deklaruoję, kad yra pajėgūs vykdyti su sklandytuvų naudojimu susijusius įsipareigojimus ir kad turi tam reikalingų išteklių.

Pirma pastraipa netaikoma šiems skrydžiams sklandytuvais:

- a) bendromis lėšomis vykdomiems skrydžiams, jei visi sklandytuve esantys asmenys tarpusavyje pasidalija tiesiogines skrydžio sklandytuvu išlaidas ir proporcingą sklandytuvo išlaikymo, draudimo ir techninės priežiūros metinių išlaidų dalį;
- b) konkursiniams skrydžiams arba parodomiesiems skrydžiams, jei užmokesčio arba kito vertingo atlygio už tokius skrydžius užtenka tik tiesioginėms skrydžio sklandytuvu išlaidoms ir proporcingai sklandytuvo išlaikymo, draudimo ir techninės priežiūros metinių išlaidų daliai atlyginti ir jei laimėtų prizų vertė neviršija kompetentingos institucijos nustatyto dydžio;
- c) įvadiniam skrydžiams, parašutininkų išmetimo skrydžiams, sklandytuvų vilkimo skrydžiams arba akrobatiniams skrydžiams, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių, arba organizacija, įsteigta siekiant populiarinti aviacijos sportą arba laisvalaikio aviaciją, jei organizacija sklandytuvą naudoja nuosavybės teise arba pagal nuomos be įgulos sutartį, iš skrydžio negaunama pelno, kuris būtų paskirstomas organizacijai nepriklausantiems asmenims, ir tokie skrydžiai sudaro tik nedidelę organizacijos veiklos dalį;
- d) mokomiejiems skrydžiams, kuriuos vykdo Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 10a straipsnyje nurodyta mokymo organizacija, kurios pagrindinė verslo vieta yra vienoje iš valstybių narių.

4 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2019 m. liepos 9 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. gruodžio 14 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

I PRIEDAS

APIBRĖŽTYS

[DEF DALIS]

II priede vartojamų terminų apibrėžtys:

1. priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės – neprivalomi standartai, kuriuos agentūra priėmė siekdama paaiškinti atitikties Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams užtikrinimo priemonės;
2. alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės – priemonės, kurios yra alternatyva esamoms priimtinioms atitikties užtikrinimo priemonėms arba kurios yra naujos atitikties Reglamentui (ES) 2018/1139 ir jo deleguotiesiems bei įgyvendinimo aktams, dėl kurių agentūra nepriėmė susijusių priimtinių atitikties užtikrinimo priemonių, užtikrinimo priemonės;
3. įgulos vadas – vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą;
4. orlaivio naudojimo vadovas – dokumentas, kuriame surašyti su sklandytuvo naudojimu susiję taikytini ir patvirtinti apribojimai ir informacija;
5. psichoaktyviosios medžiagos – alkoholis, opioidai, kanabinoidai, raminamieji (migdomieji) vaistai, hipnotikai, kokainas, kitos smegenų stimuliacijai bei haliucinogeninės medžiagos ir lakieji skysčiai, išskyrus kofeiną ir tabaką;
6. kritinės skrydžio fazės – įsirišimas kylant, kilimo trajektorija, priartėjimas tūpti, nutrauktas tūpimas, tūpimas, įskaitant riedėjimą nutūpus, ir visos kitos skrydžio fazės, kurios, kaip nustato įgulos vadas, turi lemiamą reikšmę saugiam sklandytuvo naudojimui;
7. skrydžių aikštelė – vieta, išskyrus aerodromą, kurią įgulos vadas arba sklandytuvo naudotojas pasirinko tūpti ar kilti;
8. įgulos narys – asmuo, kurį sklandytuvo naudotojas paskyrė atlikti tam tikras pareigas sklandytuve vadovaujant įgulos vadui, arba pats įgulos vadas;
9. elektroninė laikmena (EFB) – elektroninė informacinė sistema, kurią sudaro skrydžio įgulai skirta įranga ir taikomosios programos ir kurioje saugomos, atnaujinamos, rodomos bei apdorojamos EFB funkcijos, padedančios vykdyti skrydžius ar pareigas;
10. pavojingieji kroviniai – gaminiai ar medžiagos, kurie gali kelti pavojų sveikatai, saugai, turtui arba aplinkai ir kurie įtraukti į techninių instrukcijų pavojingųjų krovinių sąrašą arba kurie klasifikuojami pagal tas instrukcijas;
11. techninės instrukcijos – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumente Nr. 9284-AN/905 paskelbtų „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninių instrukcijų“, įskaitant jų papildymus ir priedus, naujausias galiojantis leidimas;
12. specialusis sklandytuvo skrydis – komercinis arba nekomercinis skrydis sklandytuvu, kurio pagrindinis tikslas yra susijęs ne su įprasta sporto ir laisvalaikio veikla, o su parašiutininkų skraidinimu, žiniasklaida, televizijos ar kino veikla, parodomąja veikla ar panašia specialios paskirties veikla;
13. naktis – laikotarpis nuo civilinių sutemų pabaigos iki civilinės aušros pradžios. Civilinės sutemos baigiasi vakare, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto, ir prasideda ryte, kai saulės disko centras yra 6 laipsniais žemiau horizonto.

II PRIEDAS

SKRYDŽIAI SKLANDYTUVAIS

[SAO DALIS]

GEN SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

SAO.GEN.100 Taikymo sritis

Pagal 3 straipsnį šiame skyriuje nustatomi reikalavimai visiems sklandytuvų naudotojams, išskyrus 3 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytas projektavimo arba gamybos organizacijas.

SAO.GEN.105 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra sklandytuvo naudotojo pagrindinė verslo vieta arba kurioje sklandytuvo naudotojas yra įsisteigęs arba įsikūręs, jeigu jis neturi pagrindinės verslo vietos, paskirta institucija. Tai institucijai pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 1 straipsnio 7 dalį taikomi to reglamento 3 straipsnio reikalavimai.

SAO.GEN.110 Reikalavimų laikymosi įrodymas

- a) Kai to paprašo kompetentinga institucija, pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedo ARO.GEN.300 dalies a punkto 2 papunktį tikrinanti, ar sklandytuvo naudotojas nuolat laikosi reikalavimų, sklandytuvo naudotojas turi įrodyti, kad laikosi Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo esminių reikalavimų ir šio reglamento reikalavimų.
- b) Sklandytuvo naudotojas reikalavimų laikymąsi gali įrodyti šiomis priemonėmis:
 1. priimtinais atitikties užtikrinimo priemonėmis;
 2. alternatyviomis atitikties užtikrinimo priemonėmis.

SAO.GEN.115 Įvadiniai skrydžiai

Įvadiniai skrydžiai yra:

- a) vykdomi dieną pagal vizualiųjų skrydžių taisyklės ir
- b) saugos aspektais prižiūrimi asmens, kurį paskyrė už įvadinius skrydžius atsakinga organizacija.

SAO.GEN.120 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

Sklandytuvo naudotojas:

- a) įgyvendina saugos priemones, kurias pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedo ARO.GEN.135 dalies c punktą įgyvendinti įpareigojo kompetentinga institucija, ir
- b) laikosi tinkamumo skraidyti nurodymų ir vadovaujasi kita privaloma informacija, kurią pagal Reglamento (ES) 2018/1139 77 straipsnio 1 dalies h punktą skelbia agentūra.

SAO.GEN.125 Įgulos vado skyrimas

Sklandytuvo naudotojas paskiria įgulos vadą, kuris yra kvalifikuotas atlikti įgulos vado pareigas pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą.

SAO.GEN.130 Įgulos vado pareigos

Įgulos vadas:

- a) yra atsakingas už sklandytuvo ir juo skraidinamų asmenų saugą vykdant skrydžius sklandytuvu;
- b) yra atsakingas už skrydžio pradėjimą, tęsimą arba nutraukimą saugos sumetimais;
- c) užtikrina, kad būtų laikomasi visų taikomų skrydžio procedūrų ir kontrolinių sąrašų;

- d) skrydį pradeda tik įsitikinęs, kad laikomasi visų šių skrydžio reikalavimų:
1. sklandytuvas yra tinkamas skraidyti;
 2. sklandytuvas yra tinkamai įregistruotas;
 3. sklandytuve yra ir veikia skrydžiui reikalingi prietaisai ir įranga;
 4. sklandytuvo masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas nepažeidžiant orlaivio naudojimo vadove nustatytų ribų;
 5. visa įranga ir bagažas yra tinkamai sukrauti bei pritvirtinti ir palikta avarinės evakuacijos galimybė, ir
 6. skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove nustatyti sklandytuvo naudojimo apribojimai;
- e) užtikrina, kad būtų atliktas priešskrydinis tikrinimas, kaip nurodyta orlaivio naudojimo vadove;
- f) nesiima vykdyti pareigų sklandytuve susiklosčius kuriai nors iš šių situacijų:
1. jei dėl kokių nors priežasčių, pavyzdžiui, dėl susižeidimo, ligos, vaistų poveikio, nuovargio arba psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti savo pareigų ar jaučiasi negalintis jų vykdyti dėl kitų priežasčių;
 2. jei neatitinka taikomų medicinos reikalavimų;
- g) neskraidina arba į sklandytuvą nepriima asmenų arba bagažo, jei tokie asmenys arba bagažas gali kelti pavojų sklandytuvo arba juo skraidinamų asmenų saugai;
- h) neleidžia sklandytuvu skraidinti asmens, kuris veikiausiai apsvaigęs nuo psichoaktyviųjų medžiagų tiek, kad gali kelti pavojų sklandytuvo arba juo skraidinamų asmenų saugai;
- i) užtikrina, kad kritinėmis skrydžio fazėmis arba kai tai būtina saugos sumetimais, visi sklandytuve esantys asmenys sėdėtų kėdėse ir būtų prisegę saugos diržais;
- j) skrydžio metu:
1. segi saugos diržą ir
 2. visą skrydžio laiką valdo sklandytuvą, nebent valdymą perima kitas pilotas;
- k) avarinėje situacijoje nedelsdamas priima sprendimus ir imasi veiksmų, kurie, jo nuomone, būtini tokiomis aplinkybėmis. Tokiais atvejais jis gali nesilaikyti taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų tiek, kiek būtina saugos sumetimais;
- l) neskrenda už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių aikštelės, jeigu jo gebėjimą vykdyti pareigas reikšmingai paveikė liga, nuovargis, deguonies stygius arba kiti veiksniai;
- m) baigęs skrydį arba skrydžių seriją, į orlaivio techninės būklės žurnalą arba kelionės žurnalą įrašo naudojimo duomenis ir visus žinomus arba įtariamus sklandytuvo defektus;
- n) apie visas su sklandytuvu susijusias avarijas arba pavojingus incidentus turimomis sparčiausiomis priemonėmis praneša valstybės, kurios teritorijoje įvyko įvykis, saugos tyrimų institucijai ir tos valstybės skubios pagalbos tarnyboms;
- o) nedelsdamas kompetentingai institucijai pateikia neteisėtų veiksmų ataskaitą ir apie juos informuoja valstybės, kurios teritorijoje padaryti neteisėti veiksmai, paskirtas vietos valdžios institucijas ir
- p) nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų tarnybai apie bet kokiais pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.

SAO.GEN.135 Įgulos narių pareigos

- a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą jam paskirtų pareigų, susijusių su sklandytuvo naudojimu, vykdymą.
- b) Nė vienas įgulos narys nesiima vykdyti pareigų sklandytuve, jeigu jų vykdyti negali dėl kokių nors priežasčių, pavyzdžiui, dėl susižeidimo, ligos, vaistų poveikio, nuovargio arba psichoaktyviosios medžiagos poveikio, ar jaučiasi negalintis jų vykdyti dėl kitų priežasčių.

c) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie visus šiuos dalykus:

1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti neigiamos įtakos sklandytuvo tinkamumui skraidyti arba saugiam naudojimui, įskaitant avarines sistemas, ir
2. visus incidentus.

SAO.GEN.140 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

- a) Įgulos vadas ir visi kiti įgulos nariai laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.
- b) Įgulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiais su jo pareigų vykdymu ir nustatytais teritorijose, kurios bus kertamos, aerodromuose arba skrydžių aikštelėse, kuriais bus naudojamos, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

SAO.GEN.145. Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Įgulos vadas nė vienam asmeniui neleidžia sklandytuve naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais, įskaitant elektroninę laikmeną (EFB), galinčiais daryti neigiamą poveikį sklandytuvo sistemų ir įrangos veikimui arba gebėjimui sklandytuvu naudotis.

SAO.GEN.150 Pavojingieji kroviniai

- a) Įgulos vadas neleidžia jokiame asmeniui orlaivyje turėti pavojingųjų krovinių.
- b) Laikoma, kad leidžiama vežti gaminių ir medžiagų, kurie kitu atveju būtų priskiriami prie pavojingųjų krovinių, priimtinus kiekius, kad būtų lengviau užtikrinti skrydžio saugą, kai tokius gaminius ar medžiagas patartina vežti sklandytuvu siekiant užtikrinti, kad juos būtų galima laiku panaudoti veiklos tikslais.

SAO.GEN.155 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

- a) Kiekvieno skrydžio metu būtina turėti visų šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:
 1. orlaivio naudojimo vadovo arba jam lygiaverčio (-ių) dokumento (-ų);
 2. oro eismo paslaugų tarnybai pateikto skrydžio plano informacijos, jei būtina pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 ⁽¹⁾ priedo 4 skirsnį;
 3. naujausių ir tinkamų numatomo skrydžio zonos oro navigacijos žemėlapių;
 4. visų kitų dokumentų, kurie gali būti susiję su skrydžiu arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės;
 5. perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtų procedūrų ir vizualiųjų signalų informacijos.
- b) Be to, kai pagal SAO.DEC.100 dalį reikalaujama pateikti deklaraciją, kiekvieno skrydžio metu sklandytuve turi būti deklaracijos kopija.
- c) Visų šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalai arba kopijos turi būti aerodrome arba skrydžių aikštelėje, jei jų nėra sklandytuve skrydžio metu:
 1. registracijos pažymėjimo;
 2. tinkamumo skraidyti pažymėjimo ir jo priedų;
 3. tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo;
 4. triukšmo pažymėjimo, jei jis išduotas motorizuotojo sklandytuvo atveju;
 5. leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi, jei pagal SAO.IDE.130 dalį sklandytuve įdiegta radijo ryšio įranga;

⁽¹⁾ 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).

6. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimo (-ų);
 7. kelionės žurnalo ar jam lygiavertio dokumento.
- d) Nukrypstant nuo a ir b punktų, juose nurodytus dokumentus, vadovus ir informaciją galima saugoti aerodrome arba skrydžių aikštelėje, jei jie susiję su šiais skrydžiais:
1. skrydžiais, kuriuos vykdant ketinama likti aerodromo ar skrydžių aikštelės zonoje arba
 2. skrydžiais, kuriuos vykdant išlaikomas kompetentingos institucijos nustatytas atstumas ar liekama jos nustatytoje zonoje.
- e) Jei to paprašo kompetentinga institucija, įgulos vadas arba sklandytuvo naudotojas tai institucijai per jos nustatytą ne trumpesnę kaip 24 valandų laikotarpį pateikia dokumentų originalus.

SAO.GEN.160 Kelionės žurnalas

Kiekvieno skrydžio arba skrydžių serijos duomenys apie sklandytuvą, jo įgulą ir kiekvieną kelionę turi būti įrašomi į kelionės žurnalą arba lygiavertį dokumentą.

OP SKYRIUS

SKRYDŽIŲ VYKDYMO PROCEDŪROS

SAO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių aikštelėmis

Įgulos vadas naudojami tik atitinkamo tipo sklandytuvui ir skrydžiui tinkamais aerodromais ir skrydžių aikštelėmis.

SAO.OP.105 Motorizuotųjų sklandytuvų keliamo triukšmo mažinimo procedūros

Siekdamas mažinti motorizuotojo sklandytuvo keliamą triukšmą, įgulos vadas atsižvelgia į skrydžių vykdymo procedūras, tačiau užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

SAO.OP.110 Keleivių instruktažas

Įgulos vadas užtikrina, kad prieš skrydį ir, jei taikoma, skrydžio metu keleivis būtų supažindinamas su įprastomis, neįprastomis ir avarinėmis procedūromis.

SAO.OP.115 Specialių kategorijų keleivių skraidinimas

Įgulos vadas užtikrina, kad asmenys, kuriems skrydžio metu būtinos ypatingos sąlygos, pagalba arba įtaisai, sklandytuvu būtų skraidinami taip, kad būtų užtikrinama sklandytuvo ir juo skraidinamų asmenų arba turto sauga.

SAO.OP.120 Pasirengimas skrydžiui

Prieš skrydį įgulos vadas užtikrina, kad būtų įvykdytos visos šios sąlygos:

- a) įrenginiai, reikalingi saugiam sklandytuvo naudojimui, atitiktų planuojamo skrydžio tipo reikalavimus;
- b) meteorologinės sąlygos būtų tokios, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį;
- c) jei ketinama skristi motorizuotuju sklandytuvu ir naudoti variklį, degalų ar kitos energijos kiekis būtų pakankamas, kad būtų galima saugiai užbaigti skrydį.

SAO.OP.125 Motorizuotojo sklandytuvo degalų papildymas arba baterijų įkrovimas ar pakeitimas, kai jame yra žmonių

Jei motorizuotajame sklandytuve yra keleivis:

- a) sklandytuvo degalai nepildomi ir
- b) sklandytuvui varyti naudojamos baterijos neįkraunamos ir nekeičiamos.

SAO.OP.130 Rūkymas sklandytuve

Nė vienas asmuo negali rūkyti sklandytuve jokia skrydžio etapu.

SAO.OP.135. Meteorologinės sąlygos

Igulos vadas pradeda arba tęsia skrydį tik jei iš naujausios turimos meteorologinės informacijos matyti, kad vis dar yra galimybė saugiai nutūpti.

SAO.OP.140 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

Igulos vadas pradeda kilimą sklandytuvu tik jei nuo sklandytuvo pašalinamos visos apnašos, kurios gali daryti neigiamą poveikį sklandytuvo eksploatacinėms charakteristikoms arba valdymui, išskyrus atvejus, kurie leidžiami pagal orlaivio naudojimo vadovą.

SAO.OP.145 Motorizuotojo sklandytuvo degalų ar kitos energijos kiekio apskaita skrydžio metu

Igulos vadas motorizuotojo sklandytuvo skrydžio metu reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų ar kitos energijos kiekis yra ne mažesnis nei būtinas saugiam tūpimui užtikrinti.

SAO.OP.150 Papildomo deguonies naudojimas

Igulos vadas užtikrina, kad visi sklandytuve esantys asmenys naudotų papildomą deguonį, kai jis nustato, kad numatomo skrydžio aukštyje dėl deguonies stygiaus tų asmenų gebėjimai gali pablogėti arba kad deguonies stygius gali jiems pakenkti.

SAL.OP.155 Specialieji sklandytuvų skrydžiai

- Prieš vykdydamas specialųjį sklandytuvo skrydį ar skrydžių seriją igulos vadas išnagrinėja būsimo skrydžio sudėtingumą ir įvertina riziką, kad nustatytų pavojų bei būsiamam skrydžiui būdingą riziką, ir prireikus nustato rizikos mažinimo priemonės.
- Specialusis sklandytuvo skrydis vykdomas pagal kontrolinį sąrašą. Remdamasis rizikos vertinimu ir atsižvelgdamas į šiame priede nustatytus reikalavimus, igulos vadas parengia kontrolinį sąrašą ir užtikrina, kad jis tiktų specialiajai veiklai ir naudojamam sklandytuvui. Kiekvieno skrydžio metu kontrolinis sąrašas turi būti lengvai prieinamas igulos vadui ir bet kuriam kitam igulos nariui, jeigu jiems to sąrašo reikia užduotims vykdyti.
- Igulos vadas reguliariai peržiūri ir prireikus atnaujiną kontrolinį sąrašą, kad tinkamai atsižvelgtų į rizikos vertinimą.

POL SKYRIUS**SKLANDYTUVO EKSPLOATACINĖS CHARAKTERISTIKOS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI****SAO.POL.100 Svėrimas**

- Sklandytuvą sveria jo gamintojas arba jis sveriamas pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 ⁽¹⁾ I priedą.
- Sklandytuvo naudotojas užtikrina, kad sklandytuvo masė prieš pirmą kartą pradėdant jį naudoti būtų nustatyta faktiškai jį pasveriant. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kauptinį poveikį masei ir jis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama igulos vadui. Jei modifikacijos arba remonto poveikis masei nežinomas, sklandytuvą pasveriamas iš naujo.

SAO.POL.105 Eksploatacinės charakteristikos. Bendrieji reikalavimai

Įsitikinęs, kad turi visų schemų ir žemėlapių naujausias redakcijas, igulos vadas skrydžius sklandytuvu vykdo tik jeigu sklandytuvo eksploatacinės charakteristikos tokios, kad įmanoma laikytis Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priede nustatytų reikalavimų ir visų kitų skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams arba skrydžių aikštelėms taikomų apribojimų.

⁽¹⁾ 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

IDE SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

SAO.IDE.100 Prietaisai ir įranga. Bendrieji reikalavimai

- a) Prietaisai ir įranga, kurių reikalaujama šiame skyriuje, turi būti patvirtinti pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedą, arba, jei jie registruoti trečiojoje šalyje, pagal registravimo valstybės nustatytus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei tenkinama viena iš šių sąlygų:
1. jais naudodamasi skrydžio įgula kontroliuoja skrydžio trajektoriją;
 2. jie naudojami siekiant laikytis SAO.IDE.130 arba SAO.IDE.135 dalyje nustatytų reikalavimų;
 3. jie yra nuolat įtaisyti sklandytuve.
- b) Daroma a punkto išimtis – jeigu šiame skyriuje reikalaujama toliau išvardytų instrumentų arba įrangos, jų patvirtinti nereikia:
1. atskirų nešiojamųjų žiburių;
 2. tikslaus laiko prietaiso;
 3. gelbėjimosi ir signalinės įrangos.
- c) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje dirba juos turintis naudoti įgulos vadas arba kitas įgulos narys.

SAO.IDE.105 Skrydžio ir navigacijos prietaisai

- a) Sklandytuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojami ir rodomi visi šie dalykai:
1. laikas valandomis ir minutėmis;
 2. barometrinis aukštis;
 3. oro greitis pagal rodmenis;
 4. motorizuotajame sklandytuve – magnetinis kursas.
- b) Be a punkte nurodytos įrangos, sklandytuvuose, naudojamuose tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje skrendant per debesis arba naktį, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojami ir rodomi visi šie dalykai:
1. vertikalusis greitis;
 2. padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas;
 3. magnetinis kursas.

SAO.IDE.110 Skrydžio žiburiai

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi naktį, turi būti visos šios priemonės:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigaciniai ir padėties žiburiai;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš sklandytuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, užtikrinantis reikiamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų saugiems sklandytuvo skrydžiams vykdyti, apšvietimą;
- e) atskiras nešiojamasis žiburys įgulos vado ir bet kurio kito įgulos nario darbo vietoje.

SAO.IDE.115 Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal SAO.OP.150 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

SAO.IDE.120 Gelbėjimosi ir signalinė įranga. Skrydžiai virš vandens

Sklandytuvo, kuriuo skrydis bus vykdomas virš vandens, įgulos vadas prieš skrydį įvertina riziką sklandytuvo keleivių gyvybei, jei tektų priverstinai tūpti ant vandens. Atsižvelgęs į tokią riziką, jis sprendžia, ar sklandytuve reikia turėti gelbėjimosi ir signalinę įrangą.

SAO.IDE.125 Gelbėjimosi ir signalinė įranga. Paieškos ir gelbėjimo sunkumas

Sklandytuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, turi būti gelbėjimosi ir signalinė įranga, tinkama naudoti zonoje, per kurią skrendama.

SAO.IDE.130 Radijo ryšio įranga

Sklandytuvuose turi būti radijo ryšio įranga, kad būtų galima užtikrinti ryšį, kaip reikalaujama Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo 4 priedėlyje, o jei skrydis vykdomas trečiosios šalies oro erdvėje – kaip reikalaujama tos trečiosios šalies teisės aktuose.

SAO.IDE.135 Atsakiklis

Sklandytuvuose turi būti antrinio apžvalgos radaro atsakiklis, turintis visas būtinas funkcijas, kaip reikalaujama Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo SERA.6005 dalies b punkte, o jei skrydis vykdomas trečiosios šalies oro erdvėje – kaip reikalaujama tos trečiosios šalies teisės aktuose.

DEC SKYRIUS

DEKLARAVIMAS**SAO.DEC.100 Deklaravimas**

- a) 3 straipsnio 2 dalyje nurodytoje deklaracijoje sklandytuvo naudotojas patvirtina, kad jis laikosi ir laikysis Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytų esminių reikalavimų ir šio reglamento reikalavimų.
- b) Sklandytuvo naudotojas į deklaraciją įrašo visus šiuos duomenis:
 1. sklandytuvo naudotojo pavadinimą (vardą, pavardę);
 2. vietą, kurioje yra sklandytuvo naudotojo pagrindinė verslo vieta;
 3. sklandytuvo naudotojo kontaktinius duomenis;
 4. skrydžių pradžios dieną ir, jei reikia, dieną, kurią įsigalioja padarytas galiojančios deklaracijos pakeitimas;
 5. kiekvieno sklandytuvo, kuriuo vykdomi komerciniai skrydžiai, tipą, registracijos duomenis, pagrindinę bazę, skrydžių tipą ir nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančią organizaciją.
- c) Teikdamas deklaraciją, sklandytuvo naudotojas kompetentingai institucijai pateikia alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašą, kad įrodytų atitiktį reikalavimams, jei to prašoma pagal SAO.GEN.110 dalį. Tame sąraše pateikiamos nuorodos į atitinkamas priimtinas atitikties užtikrinimo priemones.
- d) Sklandytuvo naudotojas deklaracijas teikia naudodamasis šio priedo priedėlyje pateikta forma.

SAO.DEC.105 Pakeitimai deklaracijoje ir komercinių skrydžių nutraukimas

- a) Sklandytuvo naudotojas kompetentingai institucijai nedelsdamas praneša apie pasikeitusias aplinkybes, nuo kurių priklauso kompetentingai institucijai deklaruotas Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytų esminių reikalavimų ir šio reglamento reikalavimų laikymasis, taip pat apie visus pokyčius, susijusius su SAO.DEC.100 dalies b punkte nurodyta informacija ir SAO.DEC.100 dalies c punkte nurodytu alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašu, įtrauktu į deklaraciją arba pridėtu prie jos.
- b) Jeigu sklandytuvo naudotojas nebevykdo komercinių skrydžių sklandytuvais, apie tai jis nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai.

Priedėlis

DEKLARACIJA				
pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/1976				
Sklandytuvo naudotojas				
Pavadinimas (vardas, pavardė)				
Vieta, kurioje yra sklandytuvo naudotojo pagrindinė verslo vieta				
Kontaktiniai duomenys				
Sklandytuvo naudojimas				
Komerčių skrydžių pradžios diena ir, jei reikia, diena, kurią įsigalioja padarytas vykdomų komerčių skrydžių pakeitimas				
Informacija apie naudojamą (-us) sklandytuvą (-us), komercinį (-ius) skrydį (-ius) ir nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą ⁽¹⁾				
Sklandytuvo tipas	Sklandytuvo registracijos duomenys	Pagrindinė bazė	Skrydžio tipas (-ai) ⁽²⁾	Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija ⁽³⁾
Jei taikoma, alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į susijusias priimtinas atitikties užtikrinimo priemones (priedas prie šios deklaracijos)				
Pareiškimai				
☐ Sklandytuvo naudotojas laikosi ir laikysis Reglamento (ES) 2018/1139 V priede nustatytų esminių reikalavimų ir Reglamento (ES) 2018/1976 reikalavimų. Sklandytuvo naudotojas komercinius skrydžius vykdo visų pirma pagal šiuos Reglamento (ES) 2018/1976 II priedo reikalavimus:				
☐ Visi naudojami sklandytuvai turi tinkamumo skraidyti pažymėjimą ⁽⁴⁾ , išduotą pagal Reglamentą (ES) Nr. 748/2012.				
☐ Visi pilotai turi pagal Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedą išduotą arba pripažintą licenciją ir suteiktą arba pripažintą kvalifikaciją, kaip reikalaujama II priedo SAO.GEN.125 dalyje.				
☐ Sklandytuvo naudotojas kompetentingai institucijai praneš apie pasikeitusias aplinkybes, nuo kurių priklauso šia deklaracija kompetentingai institucijai deklaruojamas Reglamento (ES) 2018/1139 V priedo esminių reikalavimų ir Reglamento (ES) 2018/1976 reikalavimų laikymasis, taip pat apie visus pokyčius, susijusius su informacija ir alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašais, įrašytais į šią deklaraciją arba pridėtais prie jos, kaip reikalaujama II priedo SAO.DEC.100 dalies c punkte.				
☐ Sklandytuvo naudotojas patvirtina, kad visa informacija šioje deklaracijoje ir jos prieduose yra išsami ir teisinga.				
Data, vardas, pavardė ir parašas				

⁽¹⁾ Užpildykite lentelę. Jei informacijai neužtenka vietos, ji turi būti pateikiama atskirame priede. Priede turi būti data ir parašas.

⁽²⁾ Skrydžio tipas (-ai) – komercinio skrydžio sklandytuvų tipas.

⁽³⁾ Informacijoje apie organizaciją, atsakingą už nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimą, turi būti organizacijos pavadinimas, adresas ir patvirtinimo numeris.

⁽⁴⁾ Tinkamumo skraidyti pažymėjimas yra įprastas tinkamumo skraidyti pažymėjimas, riboto galiojimo tinkamumo skraidyti pažymėjimas arba leidimas skristi, išduotas pagal Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedo reikalavimus.

ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT