



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

61. gadagājums

2018. gada 20. decembris

Saturs

II *Nelegislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1974 (2018. gada 14. decembris), ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi ⁽¹⁾ 1
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1975 (2018. gada 14. decembris), ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām, kas skar planierus, un elektroniskajām lidojumu datu pārvaldības ierīcēm 53
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1976 (2018. gada 14. decembris), kas atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 nosaka detalizētus planieru ekspluatācijas noteikumus 64

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1974

(2018. gada 14. decembris),

ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 23. pantu,

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 1178/2011 ⁽²⁾ ir noteiktas tehniskās prasības attiecībā uz lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu sertifikāciju, konkrētu gaisa kuģu ekspluatācijā iesaistītu pilotu sertifikāciju un to personu un organizāciju sertifikāciju, kas iesaistītas pilotu mācībās, eksāmenos un pārbaudēs.
- (2) Pēdējā desmitgadē lidmašīnu izeja no neparasta stāvokļa vai kontroles zaudēšana pār tām ir identificēti kā vieni no lielākajiem riska faktoriem, kas komerciālos gaisa pārvadājumos var izraisīt nelaimes gadījumus ar fatālu iznākumu, un šo riska faktoru novēršana ir kļuvusi par stratēģisku prioritāti gan Eiropas ⁽³⁾, gan pasaules līmenī. Šajā sakarā ir izstrādātas jaunas mācību prasības, lai pilotus labāk sagatavotu nelabvēlīgām situācijām, ko radījis neparasts gaisa kuģa stāvoklis vai kontroles zaudēšana.
- (3) Ar Komisijas Regulu (ES) 2015/445 ⁽⁴⁾ tika atjauninātas spēkā esošās mācību prasības komercpilotiem, kā obligātu pilotu teorētisko zināšanu komponentu tajās ietverot mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā (UPRT). Vēl ir nepieciešami sīki izstrādāti mācību elementi un mācību mērķi, lai uzlabotu pilotu kompetenci tāda neparasta lidmašīnas stāvokļa novēršanā un iziešanai no tā, kas var izraisīt kontroles zudumu pār lidmašīnu un, iespējams, nelaimes gadījumu ar fatālu iznākumu.
- (4) UPRT jāintegrē dažādos profesionālo pilotu karjeras līmeņos un būtu jāatspoguļo tiesībās, kas norādītas individuālajā pilota apliecībā. Būtu jānodrošina, ka profesionālie piloti var pastāvīgi uzlabot un uzturēt savu

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas aviācijas drošuma plāns 2018.–2022. gadam, 5.3.1. punkts, 33. lpp.

⁽⁴⁾ Komisijas 2015. gada 17. marta Regula (ES) 2015/445 par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 1178/2011 saistībā ar tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi (OV L 74, 18.3.2015., 1. lpp.).

kompetenci neparasta stāvokļa novēršanā un iziešanā no tā. *UPRT* būtu jāklūst par obligātu daudzpilotu apkalpes pilota apliecības (MPL) mācību kursa, aviokompāniju lidmašīnu transporta pilota (ATP(A)) integrētā mācību kursa un lidmašīnu komercpilota apliecības (CPL(A)) mācību kursa sastāvdaļu, kā arī par obligātu daudzpilotu lidojumos ekspluatētu vienpilota lidmašīnu, vienpilota zemas veiktspējas sarežģītu lidmašīnu, augstas veiktspējas sarežģītu lidmašīnu un daudzpilotu lidmašīnu klases un tipa kvalifikācijas atzīmju sastāvdaļu. Lai piloti varētu attīstīt augsta līmeņa kompetenci neparasta stāvokļa novēršanā un iziešanā no tā, attiecīgajā mācību kursā būtu jāietver saistīti treniņlidojumi ar lidmašīnu.

- (5) Attiecībā uz tāda jauna kursa ieviešanu, kas saistīts ar pilotu augsta līmeņa kompetences neparasta stāvokļa novēršanā un iziešanā no tā attīstīšanu, būtu jāpārskata prasības instruktoru sertifikātiem, lai nodrošinātu, ka personām, kas pasniedz šo kursu, ir atbilstoša kvalifikācija.
- (6) Šī regula atspoguļo noteikumus, ko attiecībā uz *UPRT* daudzpilotu apkalpes pilota apliecībām un daudzpilotu lidmašīnu tipa kvalifikācijas atzīmēm 2014. gadā pieņēma Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO), grozot Čikāgas konvencijas 1. pielikumu par personāla licencēšanu.
- (7) Aviācijas drošuma nolūkos iespējami drīz ir jāīsteno jaunie *UPRT* elementi. Būtu jāparedz pārejas noteikumi, lai bez turpmākas pielāgošanas varētu pabeigt mācību kursus, kas tika sākti pirms tam, kad stājās spēkā šie ar *UPRT* saistītie grozījumi attiecībā uz prasībām pilotu mācībām. Šajā kontekstā būtu jāņem vērā, ka pilotiem, kas veic lidojumus komerciālo gaisa pārvadātāju labā saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012⁽¹⁾, regulāri jāpiedalās ekspluatantu mācībās, kurās jau šobrīd ir ietverti *UPRT* elementi. Turklāt pilotu mācību organizācijām būtu jānodrošina pārejas periods, lai tās varētu savas mācību programmas pielāgot jaunajām *UPRT* prasībām. Minētā pārejas perioda beigās visi attiecīgie mācību kursi būtu jāpasniedz saskaņā ar jaunajām *UPRT* prasībām.
- (8) Joprojām turpinās Savienības un dažu trešo valstu sarunas, cita starpā par pilota apliecību un saistīto veselības apliecību konvertāciju. Lai nodrošinātu to, ka dalībvalstis, ņemot vērā minētās sarunas, pārejas periodā var turpināt atzīt trešo valstu apliecības un veselības apliecības, ir jāpagarina periods, kurā dalībvalstis var nolemt savā teritorijā nepiemērot Regulas (ES) Nr. 1178/2011 noteikumus tiem pilotiem, kuriem ir kādas trešās valsts izdota apliecība un ar to saistīta veselības apliecība un kuri iesaistīti konkrētu gaisa kuģu nekomerciālā ekspluatācijā.
- (9) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra iesniedza Eiropas Komisijai īstenošanas noteikumu projektu kopā ar Atzinumu Nr. 06/2017.
- (10) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Regulas (ES) 2018/1139 127. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 1178/2011 groza šādi:

1) pēc 4.a panta iekļauj šādu 4.b pantu:

“4.b pants

Mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā

1. Mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā ir obligāta sastāvdaļa daudzpilotu apkalpes pilota apliecības (MPL) mācību kursā, aviokompāniju lidmašīnu transporta pilota (ATP(A)) integrētā mācību kursā, lidmašīnu komercpilota apliecības (CPL(A)) mācību kursā un mācību kursā klases vai tipa kvalifikācijas atzīmei:

- a) vienpilota lidmašīnām, ko ekspluatē daudzpilotu lidojumos;
- b) vienpilota zemas veiktspējas sarežģītām lidmašīnām;
- c) vienpilota augstas veiktspējas sarežģītām lidmašīnām; vai
- d) daudzpilotu lidmašīnām;

saskaņā ar I pielikumu (Part-FCL).

⁽¹⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

2. 1. punktā minētajiem mācību kursiem, kas sākti pirms 2019. gada 20. decembra apstiprinātā mācību organizācijā (ATO), mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā nav obligātas, ja:

- a) CPL(A), ATP(A) vai MPL mācību kursi citādi tiek pasniegti saskaņā ar I pielikumu (Part-FCL) un prasmju pārbaudi ne vēlāk kā līdz 2021. gada 20. decembrim veic atbilstoši I pielikuma (Part-FCL) FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) vai FCL.415.A (MPL) punktam; vai
- b) klases vai tipa kvalifikācijas atzīmju mācību kursi lidmašīnām citādi tiek pasniegti saskaņā ar I pielikumu (Part-FCL) un prasmju pārbaudi ne vēlāk kā līdz 2021. gada 20. decembrim veic atbilstoši šīs regulas I pielikuma (Part-FCL) FCL.725 punkta c) apakšpunkta otrajai daļai.

1. punkta nolūkā kompetentā iestāde, pamatojoties uz savu novērtējumu un ievērojot ATO ieteikumu, var ieskaitīt jebkuras tādas mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā, kas pabeigtas pirms 2019. gada 20. decembra saskaņā ar nacionālajām apmācību prasībām.”;

2) regulas 12. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Atkāpjoties no 1. punkta, dalībvalstis var pieņemt lēmumu līdz 2020. gada 20. jūnijam nepiemērot šīs regulas noteikumus pilotiem, kuriem ir kādas trešās valsts izdota apliecība un ar to saistīta veselības apliecība un kas iesaistīti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) vai ii) punktā noteikto gaisa kuģu nekomerciālā ekspluatācijā. Dalībvalstis šos lēmumus dara publiski pieejamus.”;

3) regulas 12. panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Atkāpjoties no 1. punkta, I pielikuma (Part-FCL) FCL.315.A. punktu, FCL.410.A. punkta a) apakšpunkta otro teikumu un FCL.725.A. punkta c) apakšpunktu piemēro no 2019. gada 20. decembra.”;

4) Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Tomēr:

- a) 1. panta 1. punktu piemēro no 2019. gada 20. decembra;
- b) 1. panta 4. punktu piemēro no 2019. gada 20. decembra;
- c) neatkarīgi no iepriekšminētā b) apakšpunkta šīs regulas pielikuma 2., 4., 5. un 12. punktu piemēro no 2022. gada 31. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 14. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (Part-FCL) groza šādi:

1) pielikuma FCL.010. punktu groza šādi:

a) ievadteikumu aizstāj ar šādu:

“Šajā pielikumā (Part-FCL) izmanto šādas definīcijas:”;

b) pirms definīcijas “akrobātiskais lidojums” iekļauj šādu “pieejama” definīciju:

“Pieejama” ir iekārta, ko var izmantot:

- apstiprinātā mācību organizācija (ATO), saskaņā ar kuras apstiprinājumu tiek veikts klases vai tipa kvalifikācijas mācību kurss, vai
- eksaminētājs, kurš novērtēšanas, eksaminācijas vai pārbaudīšanas nolūkos novērtē kompetenci, prasmes vai kvalifikāciju.”;

c) “akrobātiskā lidojuma” definīciju aizstāj ar šādu:

“Akrobātiskais lidojums” ir manevrēšana ar iepriekšēju nodomu, tostarp pēkšņa gaisa kuģa stāvokļa maiņa, neparastā stāvoklī gaisā vai ar neparastām ātruma izmaiņām, kas nav nepieciešams parastā lidojumā vai apmācībā tādu apliecību, sertifikātu vai kvalifikāciju saņemšanai, kas nav akrobātisko lidojumu kvalifikācija.”;

d) pēc “lidmašīnas, kas jāekspluatē, izmantojot otro pilotu” definīcijas iekļauj šādu jaunu “mācību par neparasta lidmašīnas stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā” definīciju:

“Mācības par neparasta lidmašīnas stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā (UPRT)” ir mācības, ko veido:

- mācības par neparasta lidmašīnas stāvokļa novēršanu, proti, teorētisko zināšanu un mācību lidojumu apvienojums, kura mērķis ir nodrošināt lidojuma apkalpi ar nepieciešamo kompetenci lidmašīnu neparastu stāvokļu novēršanā, un
- mācības par iziešanu no neparasta lidmašīnas stāvokļa, proti, teorētisko zināšanu un mācību lidojumu apvienojums, kura mērķis ir nodrošināt lidojuma apkalpi ar nepieciešamo kompetenci iziešanai no lidmašīnu neparastiem stāvokļiem.”;

e) pēc “dirižabļa” definīcijas iekļauj šādu jaunu “pieejamas FSTD” definīciju:

“Pieejama FSTD” ir jebkāda lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta (FSTD), kas neatkarīgi no jebkādiem laika aspektiem ir pieejama izmantošanai FSTD operatora vai klienta vajadzībām.”;

2) pielikuma FCL.310. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.310 CPL – teorētiskie eksāmeni

CPL pretendenti apliecina piešķirtajām tiesībām atbilstīgu zināšanu līmeni, nokārtojot šādus eksāmenus:

- a) aviācijas tiesības;
- b) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem – gaisa kuģa korpus/sistēmas/spēka iekārta;
- c) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem – instrumenti;
- d) masa un līdzsvars;
- e) veiktspēja;
- f) lidojuma plānošana un uzraudzība;
- g) cilvēka veiktspēja;
- h) meteoroloģija;
- i) vispārējā navigācija;
- j) radionavigācija;
- k) ekspluatācijas procedūras;

l) lidojumu principi; un

m) sakari.”;

3) pielikuma FCL.410.A. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.410.A MPL – mācību kurss un teorētiskie eksāmeni

a) Mācību kurss

MPL pretendenti ir apguvuši teorētiskās zināšanas un veikuši mācību lidojumus, ko nodrošina ATO, saskaņā ar šī pielikuma (Part-FCL) 5. papildinājumu.

b) Eksāmeni

MPL pretendenti apliecina teorētisko zināšanu līmeni, kas atbilst ATPL(A) turētājam saskaņā ar FCL.515 un daudzpilotu tipa kvalifikācijām.”;

4) pielikuma FCL.515. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.515 ATPL – mācību kurss un teorētiskie eksāmeni

a) Mācību kurss

ATPL pretendenti ir apguvuši mācību kursu, ko nodrošina ATO. Tas ir integrēts mācību kurss vai moduļu kurss saskaņā ar šī pielikuma (Part-FCL) 3. papildinājumu.

b) Eksāmeni

ATPL pretendenti apliecina piešķirtajām tiesībām atbilstīgu zināšanu līmeni, nokārtojot šādus eksāmenus:

- 1) aviācijas tiesības;
- 2) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem – gaisa kuģa korpuss/sistēmas/spēka iekārta;
- 3) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem – instrumenti;
- 4) masa un līdzsvars;
- 5) veiktspēja;
- 6) lidojuma plānošana un uzraudzība;
- 7) cilvēka veiktspēja;
- 8) meteoroloģija;
- 9) vispārējā navigācija;
- 10) radionavigācija;
- 11) ekspluatācijas procedūras;
- 12) lidojumu principi; un
- 13) sakari.”;

5) pielikuma FCL.615. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.615 IR – teorētiskās zināšanas un mācību lidojumi

a) Mācību kurss

IR pretendenti ir apguvuši teorētiskās zināšanas un veikuši mācību lidojumus, ko nodrošina ATO. Mācību kurss ir:

- 1) integrēts mācību kurss, kurā ietilpst mācības IR saņemšanai saskaņā ar šī pielikuma (Part-FCL) 3. papildinājumu; vai
- 2) moduļu kurss saskaņā ar šī pielikuma (Part-FCL) 6. papildinājumu.

b) Eksāmeni

Pretendenti apliecina piešķirtajām tiesībām atbilstīgu teorētisko zināšanu līmeni, nokārtojot šādus eksāmenus:

- 1) aviācijas tiesības;
- 2) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem – instrumenti;

- 3) lidojuma plānošana un uzraudzība;
 - 4) cilvēka veikspēja;
 - 5) meteoroloģija;
 - 6) radionavigācija; un
 - 7) sakari.”;
- 6) pielikuma FCL.725. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Ja pretendents jau ir tipa kvalifikācija noteiktam gaisa kuģu tipam ar tiesībām veikt vienpilota vai daudzpilota lidojumus, piesakoties uz tiesībām veikt cita veida lidojumus ar tāda paša tipa gaisa kuģiem, tiek uzskatīts, ka šis pretendents ir izpildījis teorētisko zināšanu prasības. Šāds pretendents saistībā ar cita veida lidojumiem veic papildu mācību lidojumus, ko nodrošina ATO vai AOC turētājs, kuru kompetentā iestāde īpaši pilnvarojusi nodrošināt šādu apmācību. Attiecīgo lidojuma veidu iekļauj apliecībā.”;
- 7) pielikuma FCL.720.A. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.720.A Pieredzes prasības un priekšnosacījumi klases vai tipa kvalifikācijas izsniegšanai – lidmašīnas

Ja atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 748/2012 (OSD) I pielikumam (21. daļa) noteiktie dati par piemērotību ekspluatācijai nenosaka citādi, klases vai tipa kvalifikācijas pretendents izpilda šādas pieredzes prasības un priekšnosacījumus attiecīgās kvalifikācijas saņemšanai.

a) Vienpilota lidmašīnas

Vienpilota lidmašīnas pirmās klases vai tipa kvalifikācijas pretendenti, kas vēlas iegūt tiesības veikt daudzpilota lidmašīnu lidojumus, izpilda b) apakšpunkta 4) un 5) punkta prasības.

Turklāt, piesakoties uz:

1) vienpilota daudzdzinēju lidmašīnām –

vienpilota daudzdzinēju lidmašīnas pirmās klases vai tipa kvalifikācijas pretendents ar lidmašīnām ir veicis vismaz 70 lidojumu stundas PIC statusā;

2) vienpilota augstas veikspējas nesarežģītām lidmašīnām –

pirms mācību lidojumu sākšanas vienpilota augstas veikspējas lidmašīnas pirmās klases vai tipa kvalifikācijas pretendents:

i) ir kopējo lidojumu pieredze vismaz 200 stundu apjomā, no kurām 70 stundas ir nolidotas ar lidmašīnām PIC statusā; un

ii) izpilda vienu no šīm prasībām:

A) ir ieguvis sertifikātu, kas apliecina ATO papildu teorētiskā mācību kursa apmierinošu apguvi; vai

B) ir nokārtojis ATPL(A) teorētiskos eksāmenus saskaņā ar šo pielikumu (Part-FCL); vai

C) ir ieguvis gan apliecību, kas izsniegta saskaņā ar šo pielikumu (Part-FCL), gan atbilstīgi Čikāgas konvencijas 1. pielikumam izsniegtu ATPL(A) vai CPL(A)/IR ar ieskaitītu ATPL(A) teorētisko zināšanu prasību izpildi;

3) vienpilota augstas veikspējas sarežģītām lidmašīnām –

vienpilota augstas veikspējas sarežģītās lidmašīnas tipa kvalifikācijas pretendents papildus 2) punkta prasību izpildei ir vai ir bijis attiecīgi viendzinēja vai daudzdzinēju IR(A) turētājs, kā noteikts G apakšiedaļā, un izpilda b) apakšpunkta 5) punkta prasības.

b) Daudzpilotu lidmašīnas

Daudzpilotu lidmašīnas pirmās tipa kvalifikācijas mācību kursa pretendenti ir studentpiloti, kuri apgūst MPL mācību kursu vai izpilda šādas prasības:

1) tiem ir vismaz 70 lidojumu stundu pieredze ar lidmašīnām PIC statusā;

2) ir vai ir bijuši daudzdzinēju IR(A) turētāji;

- 3) ir nokārtojuši ATPL(A) teorētiskos eksāmenus saskaņā ar šo pielikumu (Part-FCL);
 - 4) izņemot gadījumu, kad tipa kvalifikācijas kurss ir apvienots ar MCC kursu:
 - i) ir sertifikāts, kas apliecina lidmašīnu MCC kursa apmierinošu apguvi; vai
 - ii) ir sertifikāts, kas apliecina helikopteru MCC kursa apmierinošu apguvi, un ir vairāk nekā 100 stundu pilota pieredze lidojumos ar daudzpilotu helikopteriem; vai
 - iii) ir vismaz 500 stundu pilota pieredze lidojumos ar daudzpilotu helikopteriem; vai
 - iv) ir vismaz 500 stundu pilota pieredze daudzpilotu lidojumos ar vienpilota daudzdzinēju lidmašīnām komerciālos gaisa pārvadājumos saskaņā ar attiecīgajām gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām; un
 - 5) ir apguvuši FCL.745.A noteikto mācību kursu.
 - c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta dalībvalsts var izdot tipa kvalifikāciju ar ierobežotām tiesībām daudzpilotu lidmašīnām, kas ļauj šādas kvalifikācijas turētājam pildīt maiņas otrā pilota funkcijas kreisēšanas fāzē virs lidojuma līmeņa 200 ar nosacījumu, ka diviem pārējiem apkalpes locekļiem ir tipa kvalifikācija saskaņā ar b) apakšpunktu.
 - d) Ja to nosaka OSD, tipa kvalifikācijas tiesības sākotnēji var attiekties tikai uz lidojumiem instruktora uzraudzībā. Uzraudzīto lidojumu stundas reģistrē pilotu reģistrācijas žurnālā vai līdzīgā reģistrā, ko paraksta instruktors. Ierobežojumu atceļ, kad piloti apliecina, ka ir izpildītas OSD noteiktās uzraudzīto lidojumu stundu prasības.”;
- 8) pielikuma FCL.725.A. punktu aizstāj ar šādu:

“FCL.725.A Teorētiskās zināšanas un mācību lidojumi klases vai tipa kvalifikācijas izsniegšanai – lidmašīnas

Ja atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumam (21. daļa) noteiktie dati par piemērotību ekspluatācijai nenosaka citādi:

- a) vienpilota daudzdzinēju lidmašīnām:
 - 1) vienpilota daudzdzinēju klases kvalifikācijas teorētiskajā mācību kursā ir mācības par daudzdzinēju lidmašīnu ekspluatāciju vismaz 7 stundu apjomā; un
 - 2) vienpilota daudzdzinēju klases vai tipa kvalifikācijas mācību lidojumu kursā ir vismaz 2 stundas un 30 minūtes apmācības nolidojumi ar instruktoru daudzdzinēju lidmašīnu standarta ekspluatācijas apstākļos un vismaz 3 stundas un 30 minūtes ilgi apmācības nolidojumi ar instruktoru dzinēja atteices un nestandarta lidojumu metožu izmantošanas apstākļos;
 - b) vienpilota lidmašīnām (jūra):
 - 1) vienpilota lidmašīnas (jūra) kvalifikācijas mācību kursā ir teorētisko zināšanu apguve un mācību lidojumi; un
 - 2) vienpilota lidmašīnu (jūra) klases vai tipa kvalifikācijas (jūra) mācību kursā ir vismaz 8 apmācības nolidojumu stundas ar instruktoru, ja pretendentiem ir attiecīgās klases vai tipa kvalifikācijas sauszemes versija, vai 10 apmācības nolidojumu stundas ar instruktoru, ja pretendentiem šādas kvalifikācijas nav; un
 - c) vienpilota zemas veiktspējas sarežģītu lidmašīnu, vienpilota augstas veiktspējas sarežģītu lidmašīnu un daudzpilotu lidmašīnu mācību kursus ir UPRT teorētisko zināšanu apguve un mācību lidojumi, kas saistīti ar attiecīgās klases vai tipa specifiku.”;
- 9) pielikumā iekļauj šādu jaunu FCL.745.A punktu:

“FCL.745.A Augstākā līmeņa UPRT mācību kurss – lidmašīnas

- a) Augstākā līmeņa UPRT mācību kursu nodrošina ATO, un tajā ir vismaz:
 - 1) teorētiskās mācības 5 stundu apjomā;
 - 2) pirmslidojuma instruktāžas un pēclidojuma iztaujāšanas; un
 - 3) 3 mācību lidojumu stundas ar lidmašīnu lidojumu instruktoru (FI(A)), kurš ir kvalificēts saskaņā ar FCL.915. punkta e) apakšpunktu, un tās ietver augstākā līmeņa UPRT nodarbības lidmašīnā, kas ir piemērota šim mācību uzdevumam.

- b) Pēc UPRT mācību kursa pabeigšanas ATO izdod pretendentiem sertifikātu par mācību kursa apguvi.”;
- 10) pielikuma FCL.900. punkta b) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:
- “1) Kompetentā iestāde var izdot īpašu sertifikātu, kas piešķir mācību lidojumu vadīšanas tiesības, ja šīs apakšiedaļas prasību izpildi nav iespējams nodrošināt tāpēc, ka:
- i) dalībvalstī vai ekspluatanta flotē tiek ieviests jauns gaisa kuģis; vai
 - ii) šajā pielikumā (Part-FCL) tiek ieviests jauns mācību kurss.
- Šāds sertifikāts attiecas tikai uz mācību lidojumiem, kas nepieciešami jauna gaisa kuģu tipa vai jauna mācību kursa ieviešanai, un tā derīguma termiņš nekādā gadījumā nepārsniedz 1 gadu.”;
- 11) pielikuma FCL.915. punktu groza šādi:

“FCL.915 Vispārīgi priekšnosacījumi un prasības instruktoriem

- a) Vispārīgās prasības.

Instruktoru sertifikāta pretendenti ir vismaz 18 gadus veci.

- b) Papildu prasības instruktoriem, kas vada mācību lidojumus ar gaisa kuģi.

Instruktoru sertifikāta pretendentiem vai šāda sertifikāta turētājiem ar tiesībām vadīt mācību lidojumus ar gaisa kuģi:

- 1) apliecības mācību kursa gadījumā ir vismaz apliecība vai – FCL.900. punkta c) apakšpunkta gadījumā – līdzvērtīga apliecība, saistībā ar kādu ir paredzēts veikt mācību lidojumu;
 - 2) kvalifikācijas mācību kursa gadījumā ir attiecīgā kvalifikācija vai – FCL.900. punkta c) apakšpunkta gadījumā – līdzvērtīga kvalifikācija, saistībā ar kādu ir paredzēts veikt mācību lidojumu;
 - 3) izņemot pārbaudes lidojumu instruktorus (FTI), ir:
 - i) veiktas vismaz 15 lidojuma stundas pilota statusā ar tādas klases vai tipa gaisa kuģi, kādā ir jāveda mācību lidojumi; attiecīgā gadījumā no tām ne vairāk kā 7 stundas var būt veiktas ar gaisa kuģa klasei vai tipam atbilstīgu FSTD; vai
 - ii) nokārtota kompetenču pārbaude attiecīgajā gaisa kuģu klases vai tipa instruktoru kategorijā; un
 - 4) ir tiesības šādos mācību lidojumos veikt PIC funkcijas.
- c) Prasību izpildes ieskaitīšana turpmāko kvalifikāciju iegūšanai un derīguma termiņa pagarināšanai.
- 1) Papildu instruktoru sertifikātu pretendentiem var ieskaitīt mācību vadīšanas un mācību apguves prasības, kas izpildītas jau iegūtā instruktoru sertifikāta iegūšanai.
 - 2) Lidojumu stundas eksaminētāja statusā prasmju pārbaudēs vai kvalifikācijas pārbaudēs pilnā apjomā ieskaita visu jau iegūto instruktoru sertifikātu derīguma termiņa pagarināšanas prasību izpildē.
- d) Prasību izpildes attiecināšanā uz citiem tiptiem ņem vērā attiecīgos elementus, kā definēts atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 748/2012 (OSD) I pielikumam (21. daļa) noteiktajos datos par piemērotību ekspluatācijai.
- e) Papildu prasības mācību kursu pasniegšanai saskaņā ar FCL.745.A:
- 1) pirms darbības kā mācību kursa instruktoriem saskaņā ar FCL.745.A. punktu instruktoru sertifikāta turētāji papildus b) apakšpunktā paredzētajam:
 - i) ir veikuši vismaz 500 lidojumu stundas lidmašīnas pilota statusā, tostarp 200 mācību lidojumu stundas;
 - ii) pēc tam, kad tika izpildītas e) apakšpunkta 1) punkta i) apakšpunkta prasības attiecībā uz pieredzi, ir apguvuši UPRT instruktoru mācību kursu, kuru nodrošina ATO un kura laikā tikusi pastāvīgi novērtēta pretendenta kompetence; un
 - iii) pēc mācību kursa pabeigšanas ATO tiem ir izdevusi sertifikātu par mācību kursa pabeigšanu; ATO mācību kursu vadītājs (HT) pretendenta reģistrācijas žurnālā ir ierakstījis e) apakšpunkta 1) punktā noteiktās tiesības.

- 2) e) apakšpunkta 1) punktā minētās tiesības izmanto tikai, ja instruktori pēdējā gada laikā ir piedalījušies ATO nodrošinātās prasmju atsvaidzināšanas mācībās, kuru laikā HT atbilstoši prasībām novērtējis instruktoru kompetenci, kas nepieciešama, lai pasniegtu kursu saskaņā ar FCL.745.A. punktu.
 - 3) Instruktori, kuriem ir e) apakšpunkta 1) punktā minētās tiesības, var pildīt instruktora funkcijas kursā, kas noteikts e) apakšpunkta 1) punkta ii) apakšpunktā, ja:
 - i) tiem ir 25 mācību lidojumu stundu pieredze mācību kursā saskaņā ar FCL.745.A. punktu;
 - ii) tie ir nokārtojuši šo tiesību kompetenču pārbaudi; un
 - iii) tie atbilst e) apakšpunkta 2) punktā noteiktajām prasmju uzturēšanas prasībām.
 - 4) Šīs tiesības reģistrē instruktoru reģistrācijas žurnālos, un tās paraksta eksaminētājs.”;
- 12) pielikuma 1. papildinājumu aizstāj ar šādu:

“1. papildinājums

Teorētisko zināšanu prasību izpildes ieskaitīšana

TĀDAS PAŠAS VAI CITAS GAISA KUĢU KATEGORIJAS TEORĒTISKO ZINĀŠANU PRASĪBU IZPILDES IESKAITĪŠANA – IZLĪDZINĀŠANAS MĀCĪBU UN EKSĀMENU PRASĪBAS

1. LAPL, PPL, BPL un SPL

- 1.1. LAPL turētājiem, kuri pieteikušies LAPL saņemšanai citā gaisa kuģu kategorijā, pilnā apjomā ieskaita teorētiskās zināšanas vispārīgajos priekšmetos, kas noteikti FCL.120. punkta a) apakšpunktā.
- 1.2. Neskarot 1.1. punktu, citas gaisa kuģu kategorijas apliecības turētāji, kas pieteikušies uz LAPL, PPL, BPL vai SPL, atbilstīgā līmenī apgūst teorētiskās mācības un nokārto teorētiskos eksāmenus šādos priekšmetos:
 - lidojumu principi,
 - ekspluatācijas procedūras,
 - lidojuma tehniskie raksturojumi un plānošana,
 - vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem, un
 - navigācija.
- 1.3. LAPL turētājiem, kas piesakās uz PPL, BPL vai SPL tādā pašā gaisa kuģu kategorijā, pilnā apjomā ieskaita teorētisko mācību un eksāmenu prasību izpildi.
- 1.4. Neskarot 1.2. punktu, LAPL(S), kuru attiecina arī uz TMG, turētāji, kas pieteikušies uz LAPL(A), apliecina atbilstošu teorētisko zināšanu līmeni par SEP(land) klasi saskaņā ar FCL.135.A. punkta a) apakšpunkta 2) punktu.

2. CPL

- 2.1. CPL pretendenti, kam ir CPL citā gaisa kuģu kategorijā, ATO ir apguvuši apstiprinātu teorētisko izlīdzināšanas mācību kursu atbilstīgi atšķirībām starp dažādo gaisa kuģu kategoriju CPL mācību programmām.
- 2.2. Pretendenti nokārto teorētiskos eksāmenus, kā noteikts šajā pielikumā (Part-FCL), šādos mācību priekšmetos attiecīgajā gaisa kuģu kategorijā:
 - 021 – vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem: gaisa kuģa korpuss un sistēmas, elektronika, spēka iekārta un avārijas situācijās lietojamās iekārtas;
 - 022 – vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem: instrumenti;
 - 032/034 – attiecīgi lidmašīnu vai helikopteru veikspēja;
 - 070 – ekspluatācijas procedūras; un
 - 080 – lidojuma principi.
- 2.3. CPL pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgo IR teorētisko eksāmenu tajā pašā gaisa kuģu kategorijā, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi cilvēka veikspējas un meteoroloģijas priekšmetos, ja vien viņi nav apguvuši IR mācību kursu saskaņā ar šā pielikuma (Part-FCL) 6. papildinājuma Aa iedaļu.

- 2.4. CPL pretendentiem, kas nokārtojuši tādas pašas gaisa kuģu kategorijas attiecīgos IR vai EIR teorētisko zināšanu eksāmenus, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi mācību priekšmetā “sakari”.

3. ATPL

- 3.1. ATPL pretendenti, kam ir ATPL citā gaisa kuģu kategorijā, ATO ir apguvuši apstiprinātu teorētisko izlīdzināšanas mācību kursu atbilstīgi atšķirībām starp dažādo gaisa kuģu kategoriju ATPL mācību programmām.
- 3.2. Pretendenti nokārto teorētiskos eksāmenus, kā noteikts šajā pielikumā (Part-FCL), šādos mācību priekšmetos attiecīgajā gaisa kuģu kategorijā:
- 021 – vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem: gaisa kuģa korpus un sistēmas, elektronika, spēka iekārta un avārijas situācijās lietojamās iekārtas;
 - 022 – vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem: instrumenti;
 - 032/034 – attiecīgi lidmašīnu vai helikopteru veiktspeja;
 - 070 – ekspluatācijas procedūras; un
 - 080 – lidojuma principi.
- 3.3. ATPL(A) pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgo CPL(A) teorētisko eksāmenu, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi priekšmetā “sakari”.
- 3.4. ATPL(H) pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgo CPL(H) teorētisko eksāmenu, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi šādos mācību priekšmetos:
- aviācijas tiesības,
 - lidojuma principi (helikopteri), un
 - sakari.
- 3.5. ATPL(A) pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgo IR(A) teorētisko eksāmenu, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi priekšmetā “sakari”.
- 3.6. ATPL(H) pretendentiem, kam ir IR(H) un kas nokārtojuši attiecīgo CPL(H) teorētisko eksāmenu, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi šādos mācību priekšmetos:
- lidojuma principi (helikopteri); un
 - sakari.

4. IR

- 4.1. IR vai EIR pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgos tās pašas gaisa kuģu kategorijas CPL teorētiskos eksāmenus, ieskaita teorētisko zināšanu prasību izpildi šādos mācību priekšmetos:
- cilvēka veiktspeja,
 - meteoroloģija, un
 - sakari.
- 4.2. IR(H) pretendentiem, kas nokārtojuši attiecīgos ATPL(H) VFR teorētiskos eksāmenus, jānokārto šādi eksāmeni:
- aviācijas tiesības,
 - lidojuma plānošana un lidojuma uzraudzība, un
 - radionavigācija.”;

13) pielikuma 3. papildinājuma A iedaļu groza šādi:

- a) 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Mācību kursā ir:

- a) teorētiskās mācības ATPL(A) nepieciešamajā zināšanu līmenī;
- b) vizuālie un instrumentālie mācību lidojumi;
- c) MCC mācības lidojumiem ar daudzpilotu lidmašīnām; un
- d) UPRT mācības saskaņā ar FCL.745.A. punktu, ja vien pretendenti jau nav apguvuši šo mācību kursu pirms ATP integrētā mācību kursa sākšanas.”;

b) 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Pretendenti, kam neizdodas vai kas nespēj apgūt visu ATP(A) mācību kursu, var kompetentajai iestādei iesniegt pieteikumu par teorētisko eksāmenu un prasmju pārbaudi, lai iegūtu apliecību un IR ar lielākiem tiesību ierobežojumiem, ja ir izpildītas attiecīgās prasības.”;

c) 7. punktu pārsauc par 7.1. punktu un iekļauj šādu jaunu 7.2. punktu:

“7.2. Teorētisko zināšanu apguvi par UPRT veic saskaņā ar FCL.745.A. punktu.”;

d) 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. Mācību lidojumi, neskaitot tipa kvalifikācijas mācības, kopumā veido vismaz 195 stundas, ieskaitot pārbaudes mācību gaitā, no kurām ne vairāk kā 55 stundas no visa mācību kursa var būt zemes instrumentālā treniņa laiks. Šajās 195 stundās pretendenti veic vismaz:

a) 95 apmācības nolidojumu stundas ar instruktoru, no kurām ne vairāk kā 55 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks;

b) 70 lidojumu stundas PIC statusā, tostarp lidojumus atbilstīgi VFR un instrumentālos lidojumus SPIC statusā. Instrumentālo lidojumu laiku SPIC statusā ieskaita kā lidojumu laiku PIC statusā ne vairāk kā 20 stundu apjomā;

c) 50 maršruta lidojumu stundas PIC statusā, tostarp vienu maršruta lidojumu atbilstīgi VFR vismaz 540 km (300 NM) attālumā, veicot nosēšanos ar pilnīgu apstāšanos divos dažādos lidlaukos, kas nav izlidošanas lidlauki; un

d) 5 lidojumu stundas naktī, tostarp 3 apmācību nolidojumu stundas ar instruktoru, kas ietver vismaz:

1) vienu maršruta navigācijas stundu;

2) piecas patstāvīgas pacelšanās; un

3) piecas patstāvīgas nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos;

e) UPRT mācību lidojumus saskaņā ar FCL.745.A. punktu;

f) 115 instrumentālā laika stundas, no kurām vismaz:

1) 20 stundas SPIC statusā;

2) 15 MCC stundas, kam atļauts izmantot FFS vai FNPT II;

3) 50 instrumentālo mācību lidojumu stundas, no kurām ne vairāk kā:

i) 25 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks ar FNPT I; vai

ii) 40 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks ar FNPT II, FTD 2 vai FFS, no kurām ne vairāk kā 10 stundas var būt mācības ar FNPT I.

Pretendenti, kam ir pamata instrumentālo lidojumu moduļa apguves sertifikāts, ieskaita ne vairāk kā 10 stundas no instrumentālā mācību laika. Netiek ieskaitīts mācību laiks ar BITD; un

g) 5 stundas ar lidmašīnu:

1) kas sertificēta vismaz 4 personu pārvadāšanai; un

2) kam ir maināma soļa propellers un ievēlējama šasija.”;

14) pielikuma 5. papildinājumu groza šādi:

a) 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Apstiprinātā MPL teorētisko mācību kursā ir mācības vismaz 750 stundu apjomā, lai sasniegtu ATPL(A) nepieciešamo zināšanu līmeni, kā arī:

a) attiecīgās tipa kvalifikācijas iegūšanai nepieciešamās teorētisko mācību stundas saskaņā ar H apakšsadaļu; un

b) UPRT nepieciešamās teorētisko mācību stundas saskaņā ar FCL.745.A. punktu.”;

b) 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Mācību lidojumu kopējais ilgums ir vismaz 240 stundas, tostarp PF un PM statusā, īstos vai imitētos lidojumos, aptverot šādus četrus mācību posmus:

a) 1. posms – lidojumu pamatprasmes

Īpašs mācību kurss lidojumiem ar vienpilota lidmašīnu.

b) 2. posms – pamata līmenis

Daudzpilotu apkalpes lidojumu un instrumentālo lidojumu mācību ievadkurss.

c) 3. posms – vidējais līmenis

Daudzpilotu apkalpes lidojumu prakse ar vairāku turbīndzinēju lidmašīnu, kas sertificēta kā augstas veiktspējas lidmašīna saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļa).

d) 4. posms – augstākais līmenis

Tipa kvalifikācijas mācības aviokompāniju vidē.

Norādītajos mācību posmos attiecīgi iekļauj MCC mācību prasības.

Asimetrisko lidojumu mācības veic lidmašīnā vai ar FFS.”;

c) iekļauj šādu jaunu 8.a punktu:

“8.a Faktisko lidojumu pieredzē iekļauj:

a) visas H apakšsadaļas prasības attiecībā uz pieredzi;

b) UPRT mācību lidojumus saskaņā ar FCL.745.A. punktu;

c) UPRT mācību lidojumus, kas saistītas ar attiecīgā tipa specifiku, saskaņā ar FCL.725.A. punkta c) apakšpunktu;

d) nakts lidojumus;

e) lidojumus, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus; un

f) pieredzi, kas nepieciešama atbilstīgas lidojumprasmes sasniegšanai.”;

15) pielikuma 9. papildinājumu aizstāj ar šādu:

“9. papildinājums

Mācības, prasmju pārbaudes un kvalifikācijas pārbaudes attiecībā uz MPL, ATPL, tipa un klases kvalifikācijām, kā arī IR kvalifikācijas pārbaude.

A. Vispārīga informācija

1. Prasmju pārbaudes pretendenti ir apguvuši tādas pašas klases vai tipa gaisa kuģa mācības, kādu izmanto prasmju pārbaudē.

Mācības MPA un PL tipa kvalifikācijām veic ar FFS vai FSTD(s) apvienojumā ar FFS. Prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi attiecībā uz MPA un PL tipa kvalifikācijām un ATPL un MPL izdošanai veic ar FFS, ja tāds ir pieejams.

Mācības, prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes attiecībā uz SPA un helikopteru klases vai tipa kvalifikācijām veic:

a) pieejamā un piekļūstamā FFS; vai

b) ja FFS nav pieejams vai piekļūstams, tad FSTD(s) apvienojumā ar gaisa kuģi; vai

c) ja neviens FSTD nav pieejams vai piekļūstams, gaisa kuģī.

Ja mācību vai pārbaudžu laikā izmanto FSTD, izmantotā FSTD piemērotību pārbauda saskaņā ar piemērojamo funkcionālo un subjektīvo pārbaudžu tabulu un piemērojamo FSTD apstiprināšanas pārbaudžu tabulu, kas ietverta izmantotajai iekārtai piemērojamajā primārajā atsauces dokumentā. Ņem vērā visus aizliegumus vai ierobežojumus, kas norādīti iekārtas kvalifikācijas sertifikātā.

2. Ja visas iedaļas netiek nokārtotas divos mēģinājumos, ir nepieciešamas papildu mācības.
3. Prasmju pārbaudes kārtšanas reižu skaits nav ierobežots.

MĀCĪBU, PRASMJU PĀRBAUDES, KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES SATURS

4. Ja atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 748/2012 (OSD) I pielikumam (21. daļa) noteiktie dati par piemērotību ekspluatācijai nenosaka citādi, mācību lidojumu, prasmju pārbaudes un kvalifikācijas pārbaudes programma atbilst šim papildinājumam. Programmu, prasmju pārbaudi un kvalifikācijas pārbaudi var samazināt, ieskaitot prasību izpildi par iepriekšēju pieredzi ar līdzīga tipa gaisa kuģiem saskaņā ar OSD.
5. Izņemot prasmju pārbaudes ATPL iegūšanai, ja attiecīgajam gaisa kuģim to nosaka OSD, var ieskaitīt tādu prasmju pārbaudžu punktu prasību izpildi, kas ir kopīgi citiem gaisa kuģu tipiem vai variantiem, kuru kvalifikāciju piloti ir ieguvuši.

PĀRBAUDES NORISE

6. Eksaminētājs var izvēlēties starp dažādiem prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes norises scenārijiem, kur ietilpst attiecīgas imitētas darbības. Pilnīgos lidojumu trenāžierus un citas trenāžieru iekārtas izmanto saskaņā ar šo pielikumu (Part-FCL).
7. Kvalifikācijas pārbaudē eksaminētājs pārlicinās, vai klases vai tipa kvalifikācijas turētāji uztur adekvātu teorētisko zināšanu līmeni.
8. Ja pretendenti izvēlas pārtraukt prasmju pārbaudi tādu iemeslu dēļ, kurus eksaminētājs uzskata par neadekvātiem, pretendenti visu prasmju pārbaudi kārtā vēlreiz. Ja pārbaudes pārtraukšanas iemeslus eksaminētājs uzskata par adekvātiem, citā lidojumā pārbauda tikai nenokārtotās iedaļas.
9. Ja eksaminētājs uzskata par nepieciešamu, pretendenti var vienu reizi atkārtot jebkuru no pārbaudes manevriem vai procedūrām. Eksaminētājs jebkurā brīdī var pārtraukt pārbaudi, ja uzskata, ka pretendentu demonstrētās lidojuma prasmes liecina par nepieciešamību vēlreiz kārtot visu pārbaudi.
10. Pretendentiem jāvada gaisa kuģi no stāvokļa, kurā ir iespējams veikt attiecīgi PIC vai otrā pilota funkcijas. Vienpilota lidojuma apstākļos pārbaudi veic tā, it kā gaisa kuģi nebūtu neviena cita apkalpes loceklis.
11. Pārbaudes pirmslidojuma posmā pretendentiem jānosaka dzinēja jaudas režīmi un ātrumi. Pretendenti eksaminētājam norāda izpildītās pārbaudes un pienākumus, tostarp identificē radiotehniskos līdzekļus. Pārbaudes veic saskaņā ar kontrolesrakstu gaisa kuģim, ar kuru veic prasmju pārbaudi, kā arī attiecīgā gadījumā saskaņā ar MCC koncepciju. Pretendenti aprēķina pacelšanās, pieejas un nolaišanās tehniskā raksturojuma parametrus saskaņā ar izmantotā gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatu vai lidojumu rokasgrāmatu. Lēmumu par relatīvo/absolūto augstumu, minimālo nolaišanās relatīvo/absolūto augstumu un otrā riņķa sākumpunktu neizdošanās gadījumā saskaņo ar eksaminētāju.
12. Eksaminētājs nekādā veidā neiesaistās gaisa kuģa ekspluatācijā, izņemot, ja iesaistīšanās ir nepieciešama drošības interesēs vai ja ir jānovērš nepieņemama satiksmes aizkavēšana.

ĪPAŠAS PRASĪBAS PRASMJU PĀRBAUDEI/KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDEI, LAI IEGŪTU DAUDZPILOTU GAISA KUĢA TIPA KVALIFIKĀCIJAS, VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS TIPA KVALIFIKĀCIJAS, VEICOT DAUDZPILOTU LIDOJUMUS, MPL UN ATPL

13. Prasmju pārbaudi ar daudzpilotu gaisa kuģi vai ar vienpilota lidmašīnu, veicot daudzpilotu lidojumus, kārtā daudzpilotu apkalpes apstākļos. Otrā pilota funkcijas var veikt cits pretendents vai cits pilots ar tipa kvalifikāciju. Ja tiek izmantots gaisa kuģis, otrais pilots ir eksaminētājs vai instruktors.
14. Pretendenti visās prasmju pārbaudes iedaļās rīkojas kā PF, izņemot tās nestandarta un ārkārtas procedūras, ko var veikt kā PF vai PM saskaņā ar MCC. Pretendenti, kas piesakās uz pirmreizējo daudzpilotu gaisa kuģa tipa kvalifikāciju vai ATPL, apliecina arī spēju rīkoties kā PM. Pretendenti prasmju pārbaudē var izvēlēties kreisās vai labās puses sēdekli, ja izvēlētajā sēdekļī ir iespējams izpildīt visus pārbaudes punktus.

15. Attiecībā uz pretendentiem, kas piesakās uz ATPL, daudzpilota gaisa kuģa tipa kvalifikāciju vai daudzpilota lidojumiem ar vienpilota lidmašīnu, ietverot arī PIC pienākumus, neatkarīgi no tā, vai pretendents rīkojas kā PF vai PM, eksaminētājs īpaši pārbauda šādas prasmes:
- a) apkalpes sadarbības pārvaldība;
 - b) pastāvīga vispārēja gaisa kuģa ekspluatācijas atbilstoša uzraudzība; un
 - c) prioritāšu noteikšana un lēmumu pieņemšana saskaņā ar drošības apsvērumiem un attiecīgajiem noteikumiem, kas jāņem vērā konkrētajā ekspluatācijas situācijā, tostarp ārkārtas situācijā.
16. Pārbaudi veic saskaņā ar IFR, ja ir iekļauta IR kvalifikācija, un pēc iespējas veic imitētos komerciālu gaisa pārvadājumu apstākļos. Ir būtiski pārbaudīt pretendenta spēju plānot un veikt lidojumu, izmantojot ikdienas instruktāžas materiālus.
17. Ja tipa kvalifikācijas mācību kursā mācību lidojumu ilgums ir bijis mazāk kā 2 stundas, prasmju pārbaudi var veikt ar FFS un kārtot pirms mācību lidojumiem ar gaisa kuģi.
- Apstiprinātus mācību lidojumus vada kvalificēts instruktors, un par tiem atbild:
- a) ATO; vai
 - b) organizācija, kas ir saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu (Part-ORO) izdotas AOC turētāja un ir īpaši apstiprināta šādām mācībām; vai
 - c) instruktors, ja nevienā ATO vai nevienam AOC nav apstiprināta neviena mācību lidojuma SP gaisa kuģiem un gaisa kuģa mācību lidojumu ir apstiprinājusi pretendenta kompetentā iestāde.
- Tipa kvalifikācijas mācību kursa, kā arī mācību lidojumu apguves sertifikātu nosūta kompetentajai iestādei pirms jaunās tipa kvalifikācijas atzīmes iekļaušanas pretendenta apliecībā.
18. Mācību par iziešanu no neparasta stāvokļa nolūkos "iekritiens" nozīmē vai nu pieeju iekritienam vai iekritienu. ATO var izmanto FFS, lai mācītu iziešanu no iekritiena un/vai demonstrētu tipam specifiskos iekritiena raksturlielumus, ja:
- a) FFS atbilst CS-FSTD(A) noteiktajām īpašajām novērtēšanas prasībām; un
 - b) ATO ir sekmīgi pierādījusi kompetentajai iestādei, ka jebkāda negatīva mācību nodošanas iespēja ir samazināta.

B. Īpašas prasības lidmašīnu kategorijai

SEKMĪGS NOVĒRTĒJUMS

1. Attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, izņemot vienpilota augstas veiktspējas sarežģītās lidmašīnas, pretendenti nokārto visas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes iedaļas. Ja pretendenti nenokārto kādu no iedaļas punktiem, visu iedaļu uzskata par nenokārtotu. Ja pretendenti nenokārto tikai vienu iedaļu, viņi vēlreiz kārto tikai šo iedaļu. Ja pretendenti nenokārto vairāk nekā vienu iedaļu, tad vēlreiz jākārto visa pārbaude. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtota kāda no iedaļām, tostarp iepriekšējā reizē nokārtotās iedaļas, pretendentiem vēlreiz jākārto visa pārbaude. Attiecībā uz vienpilota daudzdzinēju lidmašīnām kārto attiecīgās pārbaudes 6. iedaļu par asimetrisku lidojumu.
2. Attiecībā uz daudzpilota un vienpilota augstas veiktspējas sarežģītām lidmašīnām pretendenti nokārto visas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes iedaļas. Ja pretendenti nenokārto vairāk kā piecus punktus, tad vēlreiz jākārto visa pārbaude. Ja pretendenti nenokārto piecus vai mazāk punktus, vēlreiz kārto tikai nenokārtotos punktus. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtots kāds no punktiem, tostarp iepriekšējā reizē nokārtotie punkti, pretendentiem vēlreiz jākārto visa pārbaude. 6. iedaļa nav ATPL vai MPL prasmju pārbaudes daļa. Ja pretendenti nenokārto vai nekārto tikai 6. iedaļu, tipa kvalifikāciju izsniedz bez CAT II vai CAT III tiesībām. Lai tipa kvalifikācijas tiesības attiecinātu uz CAT II vai CAT III, pretendenti nokārto 6. iedaļu ar attiecīgā tipa gaisa kuģi.

PĀRBAUDES LIDOJUMA PIELAIDES

3. Pretendenti apliecina spēju:
- a) ekspluatēt lidmašīnu, nepārsniedzot ierobežojumus;

- b) izpildīt visus manevrus gludi un precīzi;
 - c) pareizi spriest un lidotmāku;
 - d) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;
 - e) pastāvīgi vadīt gaisa kuģi tā, lai nerastos nopietnas šaubas par procedūras vai manevra izdošanos.
 - f) attiecīgos gadījumos izprast un izmantot apkalpes sadarbības un darba nespējas procedūras; un
 - g) attiecīgos gadījumos efektīvi sazināties ar citiem apkalpes locekļiem.
4. Uz turbulences apstākļiem, vadības īpašībām un lidmašīnas tehnisko raksturojumu attiecināmas pielāides šeit norādītajās robežās.

Augstums

viscaur	± 100 pēdas
aiziešana otrajā riņķī lēmumu pieņemšanas relatīvajā/absolūtajā augstumā	$+ 50$ pēdas/ $- 0$ pēdas
minimālais nolaišanās relatīvais/MAPt/absolūtais augstums	$+ 50$ pēdas/ $- 0$ pēdas

Atrašanās vietas noteikšana

ar radionavigācijas līdzekļiem	$\pm 5^\circ$
attiecībā uz leņķiskām novirzēm 2D(LNAV) un 3D (LNAV/VNAV) lineāras sānu novirzes	50 % novirze, azimuts un glisāde (piemēram, LPV, ILS, MLS, GLS) sānu kļūdu/novirzi no trases līnijas ierobežo līdz $\pm \frac{1}{2}$ RNP vērtības, kas saistīta ar procedūru. Ir pieļaujama īslaicīga novirze no šā standarta, novirzei nepārsniedzot RNP vērtību
3D lineāra vertikālā novirze (piemēram, RNP APCH (LNAV/VNAV), izmantojot BaroVNAV)	jebkurā laikā ne vairāk kā $- 75$ pēdas zem vertikālā profila un ne vairāk kā $+ 75$ pēdas virs vertikālā profila 1 000 pēdas virs lidlauka vai zemāk.

Kurss

visi dzinēji darbojas	$\pm 5^\circ$
ar imitētu dzinēja atteici	$\pm 10^\circ$

Ātrums

visi dzinēji darbojas	± 5 mezgli
ar imitētu dzinēja atteici	$+ 10$ mezgli/ $- 5$ mezgli

MĀCĪBU, PRASMJU PĀRBAUDES, KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES SATURS

5. Vienpilota lidmašīnas, izņemot augstas veiktspējas sarežģītas lidmašīnas
- a) Simbolu nozīme:
 - P = apmācīts PIC vai otrā pilota statusā un kā PF vai PM
 - OTD = šajā uzdevumā var izmantot citas trenāžieru iekārtas
 - X = šajā uzdevumā izmanto FFS; pretējā gadījumā izmanto lidmašīnu, ja tas ir piemēroti attiecīgajam manevram vai procedūrai
 - P# = mācības pabeidz, veicot uzraudzītu lidmašīnas pārbaudi.
 - b) Praktiskās mācības veic vismaz ar tāda līmeņa mācību aprīkojumu, kas apzīmēts ar (P), vai ar jebkura augstāka līmeņa aprīkojumu, kas apzīmēts ar bultiņu ($\longrightarrow$).
- Mācību aprīkojuma apzīmēšanai izmantoti šādi saīsinājumi:
- A = lidmašīna
 - FFS = pilnīgs lidojumu trenāžieris
 - FSTD = lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta.

- c) Ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus 3.B iedaļā un – attiecībā uz daudzdzinēju lidmašīnām – 6. iedaļas punktus veic, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus, ja prasmju pārbaudē vai kvalifikācijas pārbaudē ir iekļauta IR derīguma termiņa pagarināšana vai atjaunošana. Ja prasmju pārbaudē vai kvalifikācijas pārbaudē ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus neveic, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus, un ja nav ieskaitīta prasību izpilde attiecībā uz IR tiesībām, klases vai tipa kvalifikācija attiecas tikai uz VFR.
- d) 3.A iedaļu kārto, lai pagarinātu tipa vai daudzdzinēju klases kvalifikācijas derīguma termiņu tikai ar VFR tiesībām, ja nav izpildītas pieredzes prasības par 10 maršruta sektoru veikšanu iepriekšējos 12 mēnešos. 3.A iedaļas kārtošana nav nepieciešama, ja ir nokārtota 3.B iedaļa.
- e) Burts "M" prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes kolonnā norāda uz obligātu uzdevumu vai izvēli, ja ir redzami vairāki uzdevumi.
- f) Tipa vai ME klases kvalifikāciju praktiskajās mācībās izmanto FSTD, ja tās ir daļa no apstiprināta klases vai tipa kvalifikācijas mācību kursa. Mācību kursa apstiprināšanā ņem vērā šādus apsvērumus:
- i) FSTD kvalifikācija, kā noteikts attiecīgajās VI pielikuma (Part-ARA) un VII pielikuma (Part-ORA) prasībās;
 - ii) instruktoru kvalifikācija;
 - iii) mācību kursā nodrošināto FSTD mācību apjoms; un
 - iv) apmācāmo pilotu kvalifikācijas un iepriekšējā līdzīgu tipu pieredze.
- g) Ja piloti, kuri ir vienpilota lidojumu tiesību turētāji, vēlas pirmo reizi iegūt daudzpilotu lidojumu tiesības, tie:
- (1) apgūst ATO nodrošinātu izlīdzināšanas mācību kursu, kurā ietverti manevri un procedūras, tostarp MCC, kā arī 7. iedaļas uzdevumi, kuros izmantoti apdraudējuma un kļūdu pārvaldības (TEM), CRM un cilvēkfaktori; un
 - (2) nokārto daudzpilotu lidojumu kvalifikācijas pārbaudi.
- h) Ja piloti, kuri ir daudzpilotu lidojumu tiesību turētāji, vēlas pirmo reizi iegūt vienpilota lidojumu tiesības, tie piedalās ATO nodrošinātās mācībās un tiem veic šādas papildu vienpilota lidojumu manevru un procedūru pārbaudes:
- (1) SE lidmašīnu gadījumā 3.B iedaļas 1.6., 4.5., 4.6. un 5.2. punkta pārbaudes un attiecīgā gadījumā vienu pieeju; un
 - (2) ME lidmašīnu gadījumā 6. iedaļas 1.6. punkta pārbaudes un attiecīgā gadījumā vienu 3.B iedaļas pieeju.
- i) Piloti, kuri ir gan vienpilota lidojumu, gan daudzpilotu lidojumu tiesību turētāji, saskaņā ar g) un h) apakšpunktu var pagarināt abu lidojumu veidu tiesības, papildus h) apakšpunkta attiecīgi 1) vai 2) punkta vienpilota lidojumu uzdevumiem nokārtojot daudzpilotu lidojumu kvalifikācijas pārbaudi.
- j) Ja prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi veic vienīgi daudzpilotu lidojumos, tipa kvalifikācija attiecas tikai uz daudzpilotu lidojumiem. Šo ierobežojumu atceļ tad, kad piloti izpilda h) apakšpunkta prasības.
- k) Mācībās, eksāmenos un pārbaudēs ievēro turpmāk norādīto tabulu.
- (1) ATO nodrošinātas mācības, vienpilota lidojumu tiesību eksāmenu un pārbažu prasības.
 - (2) ATO nodrošinātas mācības, daudzpilotu lidojumu tiesību eksāmenu un pārbažu prasības.
 - (3) ATO nodrošinātas mācības, eksāmenu un pārbažu prasības pilotiem, kas ir vienpilota lidojumu tiesību turētāji un vēlas pirmo reizi iegūt daudzpilotu lidojumu tiesības (izlīdzināšanas mācību kurss).
 - (4) ATO nodrošinātas mācības, eksāmenu un pārbažu prasības pilotiem, kas ir daudzpilotu lidojumu tiesību turētāji un vēlas pirmo reizi iegūt vienpilota lidojumu tiesības (izlīdzināšanas mācību kurss).
 - (5) ATO nodrošinātas mācības un pārbažu prasības vienpilota un daudzpilotu lidojuma tiesību apvienotai derīguma termiņa pagarināšanai un atjaunošanai.

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Darbības veids	SP		MP		SP → MP (pirmreizējās)		MP → SP (pirmreizējās)		SP + MP	
	Mācības	Eksāmens/ pārbaude	Mācības	Eksāmens/ pārbaude	Mācības	Eksāmens/ pārbaude	Mācības, eksāmens un pārbaude (SE lidmašīnas)	Mācības, eksāmens un pārbaude (ME lidmašīnas)	SE lidmašīnas	ME lidmašīnas
Pirmreizējā izsniegšana	Iedaļas 1.–6.	Iedaļas 1.–6.	Iedaļas 1.–7.	Iedaļas 1.–7.	MCC CRM Cilvēkfaktori TEM 7. iedaļa	Iedaļas 1.–7.	3.B iedaļas 1.6., 4.5., 4.6. un 5.2. punkts un attie- cīgā gadījumā viena pieeja	6. iedaļas 1.6. punkts un attie- cīgā gadījumā viena 3.B iedaļas pieeja		
SP sarežģītas lidmašīnas	1.–7.	1.–7.								
Derīguma termiņa pagarināšana	Neattiecas	Iedaļas 1.–6.	Neattiecas	Iedaļas 1.–7.	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	MPO: Iedaļas 1.–7. SPO: 3.B iedaļas 1.6., 4.5., 4.6. un 5.2. punkts un attiecīgā gadī- jumā viena pieeja	MPO: Iedaļas 1.–7. SPO: 6. iedaļas 1.6. punkts un attiecīgā gadījumā viena 3.B iedaļas pie- eja
SP sarežģītas lidmašīnas	1.–7.	1.–7.								
Atjaunošana	FCL.740	Iedaļas 1.–6.	FCL.740	Iedaļas 1.–6.	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Mācības: FCL.740	Mācības: FCL.740
SP sarežģītas lidmašīnas	1.–7.	1.–7.							Pārbaude: tāda pati kā derīguma termiņa pagarināšanai	Pārbaude: tāda pati kā derīguma termiņa pagarināšanai

- l) Lai iegūtu vai saglabātu PBN tiesības, vienai pieejai jābūt RNP APCH. Ja RNP APCH nav praktiski īstenojama, to veic atbilstoši aprīkotā FSTD.

TMG UN VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS, IZŅEMOT VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			KLASES VAI TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1. IEDAĻA						
1.	Izlidošana	OTD				
1.1.	Darbības pirmslidojuma posmā, tostarp:					
	— dokumentācija,					
	— masa un līdzsvars;					
	— meteoroloģisko apstākļu instruktāža, un					
	— NOTAM.					
1.2.	Pirmsiedarbināšanas pārbaudes					
1.2.1.	Arējās	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Iekšējās	OTD P#	P		M	
1.3.	Dzinēja iedarbināšana: parasti darbības traucējumi	P—>	—>		M	
1.4.	Manevrēšana uz zemes	P—>	—>		M	
1.5.	Pirmsizlidošanas pārbaudes: dzinēja palaišana (piemērojamajos gadījumos)	P—>	—>		M	
1.6.	Pacelšanās procedūra: — normāla, ar lidojumu rokasgrāmatā norādītajiem aizspārņu iestatījumiem, un — sānvējā (ja ir nepieciešamie apstākļi)	P—>	—>		M	
1.7.	Augstuma uzņemšana: — V _x /V _y , — pagriezieni līdz kursam, un — izlīdzināšana	P—>	—>		M	
1.8.	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P—>			M	
2. IEDAĻA						
2.	Lidojums (vizuālie meteoroloģiskie apstākļi (VMC))	P—>	—>			
2.1.	Taisns un horizontāls lidojums dažādos ātrumos, tostarp lidojums kritiski zemā ātrumā ar un bez aizspārņiem (tostarp nolaišanās līdz V _{mca} – piemērojamajos gadījumos)					

TMG UN VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS, IZŅEMOT VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			KLASES VAI TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
2.2.	Asi pagriezieni (360° pa kreisi un pa labi ar 45° sānsveri)	P—>	—>		M	
2.3.	Iekritiens un izešana: i) tīrs iekritiens ii) nolaišanās līdz iekritienam pagriezienā, samazinot augstumu ar sānsveri, ar nolaišanās konfigurāciju un jaudu; iii) nolaišanās līdz iekritienam ar nosēšanās konfigurāciju un jaudu; un iv) nolaišanās līdz iekritienam, pagrieziens, uzņemot augstumu, ar pacelšanās aizspārņiem un augstuma uzņemšanas jaudu (tikai viendzinēja lidmašīnām)	P—>	—>		M	
2.4.	Vadīšana, izmantojot autopilotu un lidojuma pilotāžas komandieri (var veikt 3. iedaļā), piemērojamajos gadījumos	P—>	—>		M	
2.5.	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P—>	—>		M	
3.A IEDAĻA						
3.A	Maršruta VFR procedūras	P—>	—>			
3.A.1	(sk. B.5 c) un d)) Lidojuma plāns, ceļa aprēķins un kartes nolasīšana					
3.A.2	Augstuma, kursa un ātruma saglabāšana	P—>	—>			
3.A.3	Orientēšanās, ETA grafiks un pārskatīšana	P—>	—>			
3.A.4	Radionavigācijas līdzekļu izmantošana (piemērojamajos gadījumos)	P—>	—>			
3.A.5	Lidojuma pārvaldība (lidojuma žurnāls, parastās pārbaudes, tostarp degviela, sistēmas un apledojums)	P—>	—>			
3.A.6	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P—>	—>			
3.B IEDAĻA						
3.B	Instrumentāls lidojums	P—>	—>		M	
3.B.1.	Izlidošanas IFR procedūras					

TMG UN VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS, IZŅEMOT VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			KLASES VAI TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3.B.2.*	Maršruta IFR procedūras	P→	→		M	
3.B.3.*	Gaidīšanas procedūras	P→	→		M	
3.B.4.*	3D ekspluatācijas līdz 200 pēdu (60 m) lēmumu pieņemšanas relatīvajam/absolūtajam augstumam (DH/A) vai augstākam minimālajam augstumam, ja tas nepieciešams pieejas procedūrai (autopilotu var izmantot pieejas pēdējā posmā vertikālās trajektorijas pārtveršanā)	P→	→		M	
3.B.5.*	2D operācijas līdz minimālajam nolaišanās relatīvajam/absolūtajam augstumam (MDH/A)	P→	→		M	
3.B.6.*	Lidojuma uzdevumi, tostarp imitēta kompasa un telpiskā stāvokļa indikatora atteice: — ātruma pagriezieni, un — iziešana no neparasta stāvokļa gaisā	P→	→		M	
3.B.7.*	Lokalizētāja vai nolaišanās trajektorijas indikatora atteice	P→	→			
3.B.8.*	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P→	→		M	
Ar nolūku atstāts tukšs						
4. IEDAĻA						
4.	Ielidošana un nosēšanās	P→	→		M	
4.1.	Ielidošanas procedūra lidlauka rajonā					
4.2.	Normāla nosēšanās	P→	→		M	
4.3.	Nosēšanās bez aizspārņiem	P→	→		M	
4.4.	Nosēšanās sānevējā (ja ir piemēroti apstākļi)	P→	→			
4.5.	Nolaišanās un nosēšanās ar dīkstāves jaudu ne vairāk kā 2 000 pēdas virs skrejceļa (tikai viendzinēja lidmašīnām)	P→	→			
4.6.	Aiziešana otrajā riņķī minimālā augstumā	P→	→		M	
4.7.	Aiziešana otrajā riņķī naktī un nosēšanās (piemērojamos gadījumos)	P→	→			
4.8.	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P→	→		M	
5. IEDAĻA						
5.	Nestandarta un ārkārtas procedūras (Šo iedaļu var apvienot ar 1.–4. iedaļu)					

TMG UN VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS, IZŅEMOT VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			KLASES VAI TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktoru iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
5.1.	Pārtraukta pacelšanās adekvātā ātrumā	P—>	—>		M	
5.2.	Imitēta dzinēja atteice pēc pacelšanās (tikai viendzinēja lidmašīnām)		P		M	
5.3.	Imitēta piespiedu nosēšanās bez jaudas (tikai viendzinēja lidmašīnām)		P		M	
5.4.	Imitētas ārkārtas situācijas: i) aizdegšanās vai dūmi lidojuma laikā; un ii) attiecīgo sistēmu darbības traucējumi	P—>	—>			
5.5.	Tikai ME lidmašīnas un TMG: dzinēja izslēgšana un atkārtota iedarbināšana (drošā augstumā, ja veic ar gaisa kuģi)	P—>	—>			
5.6.	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras					
6. IEDAĻA						
6.	Imitēts asimetrisks lidojums	P—>	—>X		M	
6.1.*	(Šo iedaļu var apvienot ar 1.–5. iedaļu) Imitēta dzinēja atteice pacelšanās laikā (drošā augstumā, ja neveic ar FFS vai FNTF II)					
6.2.*	Asimetriska pieeja un aiziešana otrajā riņķī	P—>	—>		M	
6.3.*	Asimetriska pieeja un nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos	P—>	—>		M	
6.4.	Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras	P—>	—>		M	
7. IEDAĻA						
7.	UPRT					
7.1.	Lidojuma manevri un procedūras					
7.1.1.	Lidošanas ar rokas vadību un bez lidojuma pilotāžas komandiercēm (bez autopilota, bez automātiskās vilces/jaudas vadības sistēmas un dažādu vadības noteikumu apstākļos, ja piemērojams)	P—>	—>			

TMG UN VIENPILOTA LIDMAŠĪNAS, IZŅEMOT VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			KLASES VAI TIPĀ KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras	FSTD	A	Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
7.1.1.1. Ar dažādiem ātrumiem (tostarp lēns lidojums) un dažādos augstumos FSTD mācību ietvaros	P————>	————>			
7.1.1.2. Asi pagriezieni ar 45° sānsveri, no 180° līdz 360° pa kreisi un pa labi	P————>	————>			
7.1.1.3. Pagriezieni ar un bez spoileriem	P————>	————>			
7.1.1.4. Instrumentālo lidojumu procedūras un manevrēšana, tostarp instrumentāla izlidošana un ielidošana, un vizuālā pieeja	P————>	————>			
7.2. Mācības par izešanu no neparasta stāvokļa 7.2.1. Iziešana no iekritiena: — pacelšanās konfigurācijā, — gludā konfigurācijā zemā augstumā, — gludā konfigurācijā tuvu maksimālajam ekspluatācijas augstumam, un — nosēšanās konfigurācijā	P————>	————>			
7.2.2. Šādi neparasta stāvokļa uzdevumi: — izeja no stāvokļa ar uz augšu pavērstu priekšgalu, izmantojot dažādus sānsveres leņķus, un — izeja no stāvokļa ar uz leju pavērstu priekšgalu, izmantojot dažādus sānsveres leņķus	P Šim mācību uzdevumam atbilst vienīgi FFS	X Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto		Tikai FFS	
7.3. Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties*, dažādos instrumentālās pieejas posmos	P—>	————>			
7.4. Atteikta nosēšanās, visiem dzinējiem darbojoties: — dažādos augstumos zem 15 m (50 pēdu) DH/MDH virs skrejceļa sliekšņa pacēluma, — pēc zemskares (ierobežota nosēšanās), — Lidmašīnās, kas nav sertificētas kā pārvadājumu kategorijas (JAR/FAR 25) vai reģionālās lidmašīnas (SFAR 23), atteiktu nosēšanos, visiem dzinējiem darbojoties, sāk zem MDH/A vai pēc zemskares.	P————>	————>			

6. Daudzpilotu lidmašīnas un vienpilota augstas veiktspējas sarežģītās lidmašīnas

a) Simbolu nozīme:

P = apmācīts PIC vai otrā pilota statusā un kā PF vai PM attiecīgās tipa kvalifikācijas saņemšanai.

OTD = šajā uzdevumā var izmantot citas trenāžieru iekārtas

X = šajā uzdevumā izmanto FFS; pretējā gadījumā izmanto lidmašīnu, ja tas ir piemēroti attiecīgajam manevram vai procedūrai

P# = mācības pabeidz, veicot uzraudzītu lidmašīnas pārbaudi.

- b) Praktiskās mācības veic vismaz ar tāda līmeņa mācību aprīkojumu, kas apzīmēts ar (P), vai ar jebkura augstāka līmeņa aprīkojumu, kas apzīmēts ar bultiņu (——>).

Mācību aprīkojuma apzīmēšanai izmantoti šādi saīsinājumi:

A = lidmašīna

FFS = pilnīgs lidojumu trenāžieris

FSTD = lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta.

- c) Ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus veic, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus.

- d) Burts "M" prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes kolonnā norāda uz obligātu uzdevumu.

- e) Praktiskajās mācībās un pārbaudēs izmanto FFS, ja FFS veido daļu no apstiprināta tipa kvalifikācijas mācību kursa. Mācību kursa apstiprināšanā ņem vērā šādus apsvērumus:

i) instruktoru kvalifikācija;

ii) mācību kursā FSTD nodrošināto mācību apjoms un kvalifikācija; un

iii) apmācāmo pilotu kvalifikācijas un iepriekšējā līdzīgu tipu pieredze.

- f) Manevros un procedūrās ir MMC daudzpilotu lidmašīnām un vienpilota augstas veikspējas sarežģītām lidmašīnām daudzpilotu lidojumos.

- g) Manevros un procedūras veic vienpilota statusā ar vienpilota augstas veikspējas sarežģītām lidmašīnām vienpilota lidojumos.

- h) Attiecībā uz vienpilota augstas veikspējas sarežģītām lidmašīnām, veicot prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi daudzpilotu lidojumos, tipa kvalifikācija attiecas tikai uz daudzpilotu lidojumiem. Ja pretendents vēlas iegūt vienpilota lidojumu tiesības, tad vienpilota statusā veic arī 2.5., 3.8.3.4., 4.4., 5.5. iedaļas manevrus/procedūras un vismaz vienu 3.4. iedaļas manevru/procedūru.

- i) Ciktāl tas attiecas uz tipa kvalifikāciju ar ierobežotām tiesībām saskaņā ar FCL.720.A punkta e) apakšpunktu, pretendentiem jāizpilda tādas pašas prasības kā citiem tipa kvalifikācijas pretendentiem, izņemot praktiskos uzdevumus, kas attiecas uz pacelšanās un nosēšanās fāzi.

- j) Lai iegūtu vai saglabātu PBN tiesības, vienai pieejai jābūt RNP APCH. Ja RNP APCH nav praktiski īstenojama, to veic atbilstoši aprīkotā FSTD.

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktoru iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1. IEDAĻA						
1.	Gatavošanās lidojumam	OTD				
1.1.	Veiktspējas aprēķināšana	P				
1.2.	Lidmašīnas ārējā vizuālā pārbaude; katras daļas novietojums un pārbaudes mērķis	OTD P#	P			
1.3.	Pilotu kabīnes pārbaude	P——>	——>			
1.4.	KontROLSaraksta izmantošana pirms dzinēju iedarbināšanas, startēšanas procedūras, radio un navigācijas aprīkojuma pārbaude, navigācijas un sakaru ierīču frekvenču izvēle un iestatīšana	P——>	——>		M	

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1.5.	Manevrēšana uz zemes saskaņā ar ATC vai instruktora norādījumiem	P————>	————>			
1.6.	Pārbaudes pirms pacelšanās	P————>	————>		M	
2. IEDAĻA						
2.	Pacelšanās	P————>	————>			
2.1.	Normālas pacelšanās ar dažādiem aizspārņu iestatījumiem, tostarp paātrināta pacelšanās					
2.2.*	Instrumentāla pacelšanās; pāreja uz instrumentālu lidojumu ir nepieciešama rotācijas laikā vai uzreiz pēc pacelšanās gaisā	P————>	————>			
2.3.	Pacelšanās sānvējā	P————>	————>			
2.4.	Pacelšanās ar maksimālo pacelšanās masu (faktiska vai imitēta maksimālā pacelšanās masa)	P————>	————>			
2.5.	Pacelšanās ar imitētu dzinēja atteici:	P————>	————>			
2.5.1.*	neilgi pēc V2 sasniegšanas					
	(Lidmašīnās, kas nav sertificētas kā pārvadājumu kategorijas vai reģionālās lidmašīnas, dzinēja atteici neimītē, kamēr nav sasniegts vismaz 500 pēdu augstums virs skrejceļa. Lidmašīnās, kas attiecībā uz pacelšanās masu un augstumu pēc blīvuma atbilst pārvadājumu kategorijas lidmašīnas tehniskajam raksturojumam, instruktors var imitēt dzinēja atteici neilgi pēc V2 sasniegšanas.)					
2.5.2.*	starp V1 un V2	P	X		M Tikai FFS	
2.6.	Pārtraukta pacelšanās adekvātā ātrumā pirms V1 sasniegšanas	P————>	————>X		M	
3. IEDAĻA						
3.	Lidojuma manevri un procedūras	P————>	————>			
3.1.	Lidošana ar rokas vadību un bez lidojuma pilotāžas komandierīcēm (bez autopilota, bez automātiskās vilces/jaudas vadības sistēmas un dažādu vadības noteikumu apstākļos, ja piemērojams)					
3.1.1.	Ar dažādiem ātrumiem (tostarp lēns lidojums) un dažādos augstumos FSTD mācību ietvaros	P————>	————>			
3.1.2.	Asi pagriezieni ar 45° sānsveri, no 180° līdz 360° pa kreisi un pa labi	P————>	————>			
3.1.3.	Pagriezieni ar un bez spoileriem	P————>	————>			
3.1.4.	Instrumentālo lidojumu procedūras un manevrēšana, tostarp instrumentāla izlidošana un ielidošana, un vizuālā pieeja	P————>	————>			

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE
Manevri/procedūras	FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3.2. Pikēšana un viļņveida satricinājumi (ja nepieciešams), kā arī citi specifiski lidmašīnas lidojuma parametri (piemēram, zvalstīšanās)	P————>	————>X Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto		Tikai FFS	
3.3. Normāla sistēmu un vadības paneļa darbība (ja nepieciešams)	OTD P————>	————>			
3.4. Šādu sistēmu normāla un nestandarta darbība:				M	Obligātais minimums ir 3 sistēmu nestandarta darbības, kas izvēlētas no 3.4.0. līdz 3.4.14. (ieskaitot)
3.4.0. Dzinējs (vajadzības gadījumā ar propelleru)	OTD P————>	————>			
3.4.1. Pārspiediena sistēma un gaisa kondicionētājs	OTD P————>	————>			
3.4.2. Pito/statiskā sistēma	OTD P————>	————>			
3.4.3. Degvielas padeves sistēma	OTD P————>	————>			
3.4.4. Elektriskā sistēma	OTD P————>	————>			
3.4.5. Hidrauliskā sistēma	OTD P————>	————>			
3.4.6. Lidojuma vadība un balansēšanas sistēma	OTD P————>	————>			
3.4.7. Pretapledošanas apstrādes un atledošanas sistēma, pretapzīlbināšanas pārklājums	OTD P————>	————>			
3.4.8. Autopilots/lidojuma pilotāžas komandierīce	OTD P————>	————>		M (tikai vienpilota ekspluatācijām)	
3.4.9. Iekritiena brīdinājuma ierīces vai iekritiena novēršanas ierīces, stabilitātes palielināšanas ierīces	OTD P————>	————>			
3.4.10. Sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei, laikpāstākļu radars, radioaltimetrs, transponders	P————>	————>			
3.4.11. Radioiekārtas, navigācijas aprīkojums, instrumenti, FMS	OTD P————>	————>			

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE
Manevri/procedūras	FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3.4.12. Šasija un bremzes	OTD P————>	————>			
3.4.13. Priekšplāksņu un aizspārņu sistēma	OTD	————>			
3.4.14. Spēka palīgiekārta (APU)	OTD P————>	————>			
Ar nolūku atstāts tukšs					
3.6. Nestandarta un ārkārtas procedūras:				M	Obligātais minimums ir 3 nestandarta darbības, kas izvēlētas no 3.6.1. līdz 3.6.9. (ieskaitot)
3.6.1. Ugunsgrēka trauksmes imitācija, piemēram, dzinēja, APU, salona, kravas nodalījuma, pilotu kabīnes, spārna un elektrisko ierīču aizdegšanās, tostarp evakuācija	P————>	————>			
3.6.2. Dūmu kontrole un izvadīšana	P————>	————>			
3.6.3. Dzinēja atteice, izslēgšana un atkārtota iedarbināšana drošā augstumā	P————>	————>			
3.6.4. Degvielas noliekšana avārijas situācijā (imitēta)	P————>	————>			
3.6.5. Vēja nobīde pacelšanās/nosēšanās laikā	P	X		Tikai FFS	
3.6.6. Imitēta salona spiediena atteice/avārijas augstuma samazināšana	P————>	————>			
3.6.7. Gaisa kuģa apkalpes locekļa darba nespēja	P————>	————>			
3.6.8. Citas ārkārtas procedūras, kas noteiktas attiecīgajā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM)	P————>	————>			
3.6.9. TCAS notikums	OTD P————>	Lidmašīnu neizmanto		Tikai FFS	
3.7. Mācības par izešanu no neparasta stāvokļa	P	X			
3.7.1. Izešana no iekritiena: — pacelšanās konfigurācijā, — gludā konfigurācijā zemā augstumā, — gludā konfigurācijā tuvu maksimālajam ekspluatācijas augstumam, un — nosēšanās konfigurācijā	Šīm mācību uzdevumiem atbilst vienīgi FFS	Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto			
3.7.2. Šādi neparasta stāvokļa uzdevumi: — izeja no stāvokļa ar uz augšu pavērstu priekšgalu, izmantojot dažādus sānsveres leņķus, un — izeja no stāvokļa ar uz leju pavērstu priekšgalu, izmantojot dažādus sānsveres leņķus	P Šīm mācību uzdevumiem atbilst vienīgi FFS	X Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto		Tikai FFS	

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras	FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3.8. Instrumentāla lidojuma procedūras					
3.8.1.* Izlidošanas un ielidošanas kursa un ATC norādījumu ievērošana	P————>	————>		M	
3.8.2.* Gaidīšanas procedūras	P————>	————>			
3.8.3.* 3D ekspluatācijas līdz 200 pēdu (60 m) DH/A vai augstākam minimālajam augstumam, ja tas nepieciešams pieejas procedūrai					

Piezīme. Saskaņā ar AFM RNP APCH ekspluatācijās var būt nepieciešams izmantot autopilotu vai lidojuma pilotāžas komandierīci. Manuālas lidošanas procedūru izvēlas, ņemot vērā šādus ierobežojumus (piemēram, šāda AFM ierobežojuma gadījumā attiecībā uz 3.8.3.1. izvēlas ILS).

3.8.3.1.* Manuāli, bez lidojuma pilotāžas komandierīces	P————>	————>		M (tikai prasmju pārbaude)	
3.8.3.2. *Manuāli, ar lidojuma pilotāžas komandierīci	P————>	————>			
3.8.3.3. *Ar autopilotu	P————>	————>			
3.8.3.4. * Manuāli, ar imitētu viena dzinēja darbības atteici; dzinēja atteici imitē pieejas pēdējā posma laikā pirms tiek šķērsota 1 000 pēdu atzīme virs lidlauka līdz zemskarei vai visas procedūras aiziešanai uz otru riņķi laikā. Lidmašīnās, kas nav sertificētas kā pārvadājumu kategorijas (JAR/FAR 25) vai reģionālās lidmašīnas (SFAR 23), nolaišanos ar imitētu dzinēja atteici un tai sekojošu aiziešanu otrajā riņķī sāk kopā ar neprecīzu nolaišanos, kā aprakstīts 3.8.4. Aiziešanu otrajā riņķī sāk, sasniedzot publicēto pietiekamo augstumu/absolūto augstumu virs šķēršļiem (OCH/A), tomēr ne vēlāk kā sasniedzot 500 pēdu MDH/A virs skrejceļa sliekšņa pacēluma. Lidmašīnās, kas attiecībā uz pacelšanās masu un augstumu pēc blīvuma atbilst pārvadājumu kategorijas lidmašīnas tehniskajam raksturojumam, instruktors var imitēt dzinēja atteici saskaņā ar 3.8.3.4.	P————>	————>		M	
3.8.3.5. *Manuāli, ar imitētu viena dzinēja darbības atteici; dzinēja atteici imitē pieejas pēdējā posma laikā pēc ārējās atzīmes (OM) šķērsošanas ne vairāk kā 4 NM attālumā līdz zemskarei vai visas procedūras aiziešanai uz otru riņķi laikā.	P————>	————>		M	

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras	FSTD	A	Instruktora iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
Lidmašīnās, kas nav sertificētas kā pārvadājumu kategorijas (JAR/FAR 25) vai reģionālās lidmašīnas (SFAR 23), nolaišanos ar imitētu dzinēja atteici un tai sekojošu aiziešanu otrajā riņķī sāk kopā ar neprecīzu nolaišanos, kā aprakstīts 3.8.4. Aiziešanu otrajā riņķī sāk, sasniedzot publicēto OCH/A, tomēr ne vēlāk kā sasniedzot 500 pēdu MDH/A virs skrejceļa sliekšņa paceluma. Lidmašīnās, kas attiecībā uz pacelšanās masu un augstumu pēc blīvuma atbilst pārvadājumu kategorijas lidmašīnas tehniskajam raksturojumam, instruktors var imitēt dzinēja atteici saskaņā ar 3.8.3.4.					
3.8.4.* 2D operācijas līdz MDH/A	P*—>	——>		M	
3.8.5. Pieeja pa apli šādos apstākļos: a)* nolaišanās līdz apstiprinātajam minimālajam pieejas pa apli augstumam attiecīgajā lidlaukā atbilstīgi vietējām instrumentālas pieejas iespējām imitēta instrumentāla lidojuma apstākļos; pēc tam veicot: b) pieeju pa apli līdz citam skrejceļam vismaz 90° no a) apakšpunktā izmantotās pieejas pēdējā posma centra līnijas apstiprinātajā minimālajā pieejas pa apli augstumā. <i>Piezīme:</i> ja a) un b) apakšpunkta izpilde nav iespējama ATC dēļ, var izpildīt imitētu sliktas redzamības shēmu.	P*—>	——>			
3.8.6. Vizuālas pieejas	P——>	——>			
4. IEDAĻA					
4. Procedūras aiziešanai uz otru riņķi					
4.1. Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties* 3D operācijas laikā, sasniedzot lēmumu pieņemšanas augstumu	P*—>	——>			
4.2. Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties*, dažādos instrumentālās pieejas posmos	P*—>	——>			
4.3. Citas procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*—>	——>			
4.4.* Manuāla aiziešana otrajā riņķī ar imitētu kritiskā dzinēja darbības atteici pēc instrumentālas pieejas, sasniedzot DH, MDH vai MAPt	P*——>	——>		M	

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktorā iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
4.5.	Atteikta nosēšanās, visiem dzinējiem darbojoties: — dažādos augstumos zem DH/MDH; — pēc zemskares (ierobežota nosēšanās), Lidmašīnās, kas nav sertificētas kā pārvadājumu kategorijas (JAR/FAR 25) vai reģionālās lidmašīnas (SFAR 23), atteiktu nosēšanos, visiem dzinējiem darbojoties, sāk zem MDH/A vai pēc zemskares.	P————>	————>			
5. IEDAĻA						
5.	Nosēšanās	P				
5.1.	Normāla nosēšanās*, izmantojot vizuālus orientierus, sasniedzot DA/H pēc instrumentālas pieejas operācijas					
5.2.	Nosēšanās ar imitētu iestrēgušu horizontālo stabilizētāju jebkuru darbības traucējumu situācijā	P————>	Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto		Tikai FFS	
5.3.	Nosēšanās sānvējā (gaisa kuģī, ja iespējams)	P————>	————>			
5.4.	Kustības shēma un nosēšanās bez izlaistiem vai daļēji izlaistiem aizspārņiem un priekšplāksņiem	P————>	————>			
5.5.	Nosēšanās ar imitētu kritiskā dzinēja darbības atteici	P————>	————>		M	
5.6.	Nosēšanās ar divu dzinēju darbības atteici: — lidmašīnās ar trīs dzinējiem: centrālais dzinējs un viens piekarināmais dzinējs, ja iespējams, atbilstīgi AFM datiem; un — lidmašīnās ar četriem dzinējiem: divi dzinēji vienā pusē	P	X		M Tikai FFS (tikai prasmju pārbaude)	

Vispārīgas piezīmes.

Īpašas prasības tipa kvalifikācijas tiesību attiecināšanai uz instrumentālām nolaišanām līdz lēmumu pieņemšanas augstumam, kas ir zemāks nekā 200 pēdas (60 m), t. i., CAT II/III darbības.

6. IEDAĻA

Papildu pilnvarojums tipa kvalifikācijai, lai veiktu instrumentālas nolaišanās līdz DH, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdas) (CAT II/III)					
--	--	--	--	--	--

DAUDZPILOTU LIDMAŠĪNAS UN VIENPILOTA AUGSTAS VEIKTSPĒJAS SAREŽĢĪTAS LIDMAŠĪNAS		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			ATPL/MPL/TIPA KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	A	Instruktor iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta FSTD vai A	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
Šie manevri un procedūras ir minimālās mācību prasības, lai saņemtu atļauju veikt instrumentālas nolaišanās līdz DH, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdas). Instrumentālas nolaišanās procedūras un procedūras aiziešanai uz otru riņķi neizdošanās gadījumā izmanto visu lidmašīnas aprīkojumu, kas nepieciešams, lai piešķirtu tipa sertifikātu instrumentālām nolaišanām līdz DH, kas ir zemāks par 60 m (200 pēdām).						
6.1.*	Pārtraukta pacelšanās minimālajā apstiprinātajā redzamībā uz skrejceļa (RVR)	P*————>	————>X Šajā uzdevumā lidmašīnu neizmanto		M*	
6.2.*	CAT II/III pieejas: imitēta instrumentāla lidojuma apstākļos līdz atbilstīgam DH, izmantojot lidojuma vadības sistēmu. Tiek ievērotas apkalpes darba koordinēšanas standarta procedūras (pienākumu sadalījums, izsaukuma procedūras, savstarpējā uzraudzība, informācijas apmaiņa un atbalsts)	P————>	————>		M	
6.3.*	Aiziešana otrajā riņķī: pēc nolaišanās, kā norādīts 6.2. punktā, sasniedzot DH. Mācībās ietver arī aiziešanu otrajā riņķī, ko izraisa (imitēta) nepietiekama RVR, vēja nobīde, lidmašīnas novirze, kas pārsniedz veiksmīgai pieejai nepieciešamās robežas, zeme-gaiss aprīkojuma atteice pirms DH sasniegšanas, un aiziešanu otrajā riņķī ar imitētu gaisa kuģa aprīkojuma atteici.	P————>	————>		M*	
6.4.*	Nosēšanās: izmantojot vizuālus orientierus, kas noteikti DH pēc instrumentālas pieejas. Atbilstīgi konkrētajai lidojuma vadības sistēmai veic automātisku nosēšanos	P————>	————>		M	

PIEZĪME. CAT II/III darbības veic saskaņā ar piemērojamajām gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām.

7. Klases kvalifikācija – jūra

6. iedaļu kārtā, lai pagarinātu daudzdzinēju klases kvalifikācijas derīguma termiņu lidojumiem pāri jūrai tikai ar VFR tiesībām, ja nav izpildītas pieredzes prasības par 10 maršruta sektoru veikšanu iepriekšējos 12 mēnešos.

KLASES KVALIFIKĀCIJA – JŪRA	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS	KLASES KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE
Manevri/procedūras	Instruktoru iniciāli pēc mācību apguves	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1. IEDAĻA		
1. Izlidošana		
1.1. Darbības pirmslidojuma posmā, tostarp: — dokumentācija, — masa un līdzsvars; — meteoroloģisko apstākļu instruktāža, un — NOTAM		
1.2. Pirmsiedarbināšanas pārbaudes Ārējās/iekšējās		
1.3. Dzinēja iedarbināšana un izslēgšana Parasti darbības traucējumi		
1.4. Manevrēšana uz zemes		
1.5. Manevrēšana virs ūdens lielā ātrumā		
1.6. Pietauvošanās: pludmale mols/piestātne bojas		
1.7. Navigācija ar izslēgtu dzinēju		
1.8. Pirmsizlidošanas pārbaudes: dzinēja palaišana (piemērojamajos gadījumos)		
1.9. Pacelšanās procedūra: — normāla, ar lidojumu rokasgrāmatā norādītajiem aizspārņiem iestatījumiem, un — sānvējā (ja ir nepieciešamie apstākļi)		
1.10. Augstuma uzņemšana: — pagriezieni līdz kursam — izlīdzināšana		
1.11. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		
2. IEDAĻA		
2. Lidojums (VFR)		
2.1. Taisns un horizontāls lidojums dažādos ātrumos, tostarp lidojums kritiski zemā ātrumā ar un bez aizspārņiem (tostarp nolaišanās līdz VMCA – piemērojamajos gadījumos)		
2.2. Asi pagriezieni (360° pa kreisi un pa labi ar 45° sānsveri)		

KLASES KVALIFIKĀCIJA – JŪRA	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS	KLASES KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE
Manevri/procedūras	Instruktoru iniciāli pēc mācību apguves	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
2.3. Iekritiens un iziešana: i) tīrs iekritiens ii) nolaišanās līdz iekritienam pagriezienā, samazinot augstumu ar sānsveri, ar nolaišanās konfigurāciju un jaudu; iii) nolaišanās līdz iekritienam ar nosēšanās konfigurāciju un jaudu; un iv) nolaišanās līdz iekritienam, pagrieziens, uzņemot augstumu, ar pacelšanās aizspārņiem un augstuma uzņemšanas jaudu (tikai viendzinēja lidmašīnām)		
2.4. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		
3. IEDAĻA		
3. Maršruta VFR procedūras		
3.1. Lidojuma plāns, ceļa aprēķins un kartes nolasīšana		
3.2. Augstuma, kursa un ātruma saglabāšana		
3.3. Orientēšanās, ETA grafiks un pārskatīšana		
3.4. Radionavigācijas līdzekļu izmantošana (piemērojamajos gadījumos)		
3.5. Lidojuma pārvaldība (lidojuma žurnāls, parastās pārbaudes, tostarp degviela, sistēmas un aplidojums)		
3.6. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		
4. IEDAĻA		
4. Ielidošanas un nosēšanās		
4.1. Ielidošanas procedūras lidlauka rajonā (tikai amfibi-jām)		
4.2. Normāla nosēšanās		
4.3. Nosēšanās bez aizspārņiem		
4.4. Nosēšanās sānvējā (ja ir piemēroti apstākļi)		
4.5. Pieeja un nosēšanās ar samazinātu dzinēju jaudu no ne vairāk kā 2 000' virs ūdens (tikai viendzinēja lidmašīnām)		
4.6. Aiziešana otrajā riņķī minimālā augstumā		

KLASES KVALIFIKĀCIJA – JŪRA	PRAKTISKĀS MĀCĪBAS	KLASES KVALIFIKĀCIJAS PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE
Manevri/procedūras	Instruktora iniciāli pēc mācību apguves	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
4.7. Nosēšanās uz spoguļgludas ūdens virsmas Nosēšanās uz viļņainas ūdens virsmas		
4.8. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		
5. IEDAĻA		
5. Nestandarta un ārkārtas procedūras (Šo iedaļu var apvienot ar 1.–4. iedaļu)		
5.1. Pārtraukta pacelšanās adekvātā ātrumā		
5.2. Imitēta dzinēja atteice pēc pacelšanās (tikai viendzinēja lidmašīnām)		
5.3. Imitēta piespiedu nosēšanās bez jaudas (tikai viendzinēja lidmašīnām)		
5.4. Imitētas ārkārtas situācijas: i) aizdegšanās vai dūmi lidojuma laikā; un ii) attiecīgo sistēmu darbības traucējumi		
5.5. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		
6. IEDAĻA		
6. Imitēts asimetrisks lidojums (Šo iedaļu var apvienot ar 1.–5. iedaļu)		
6.1. Imitēta dzinēja atteice pacelšanās laikā (drošā augstumā, ja neveic ar FFS vai FNTF II)		
6.2. Dzinēja izslēgšana un atkārtota iedarbināšana (tikai ME prasmju pārbaude)		
6.3. Asimetriska pieeja un aiziešana otrajā riņķī		
6.4. Asimetriska pieeja un nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos		
6.5. Sadarbība ar ATC – atbilstība, radiosakaru procedūras		

C. Īpašas prasības helikopteru kategorijai

1. Veicot tipa kvalifikāciju un ATPL prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi, pretendenti nokārto 1.–4. un attiecīgā gadījumā 6. iedaļas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes. Ja pretendenti nenokārto vairāk kā piecus punktus, tad vēlreiz jākārtota visa pārbaude. Ja pretendenti nenokārto ne vairāk kā piecus punktus, vēlreiz jākārtoti tikai nenokārtotie punkti. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtots kāds no punktiem, tostarp iepriekšējā reizē nokārtotie punkti, pretendentiem vēlreiz jākārtota visa pārbaude. Visas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes iedaļas nokārto 6 mēnešos.
2. Veicot IR kvalifikācijas pārbaudi, pretendenti nokārto kvalifikācijas pārbaudes 5. iedaļu. Ja pretendenti nenokārto vairāk kā 3 punktus, tad vēlreiz jākārtota visa 5. iedaļa. Ja pretendenti nenokārto ne vairāk kā trīs punktus, vēlreiz jākārtoti tikai nenokārtotie punkti. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtots kāds no punktiem vai jebkurš no jau nokārtotajiem 5. iedaļas punktiem, pretendentiem vēlreiz jākārtota visa pārbaude.

PĀRBAUDES LIDOJUMA PIELAIDES

3. Pretendenti apliecina spēju:
 - a) ekspluatēt helikopteru, nepārsniedzot ierobežojumus;
 - b) izpildīt visus manevrus gludi un precīzi;
 - c) pareizi spriest un lidotmāku;
 - d) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;
 - e) pastāvīgi vadīt helikopteru tā, lai nerastos nopietnas šaubas par procedūras vai manevra izdošanos;
 - f) attiecīgos gadījumos izprast un izmantot apkalpes sadarbības un darba nespējas procedūras; un
 - g) attiecīgos gadījumos efektīvi sazināties ar citiem apkalpes locekļiem.
4. Uz turbulences apstākļiem, vadības īpašībām un helikoptera tehnisko raksturojumu ir attiecināmas pielaides šādās robežās.
 - a) IFR lidojuma ierobežojumi

Augstums

viscaur	± 100 pēdas
aiziešana otrajā riņķī lēmumu pieņemšanas relatīvajā/absolūtajā augstumā	+ 50 pēdas/– 0 pēdas
minimālais nolaišanās relatīvais/MAPt/absolūtais augstums	+ 50 pēdas/– 0 pēdas

Atrašanās vietas noteikšana

ar radionavigācijas līdzekļiem	± 5°
attiecībā uz leņķiskām novirzēm	50 % novirze, azimuts un glisāde (piemēram, LPV, ILS, MLS, GLS)
2D (LNAV) un 3D (LNAV/VNAV) lineāras sānu novirzes	sānu kļūdu/novirzi no trases līnijas ierobežo līdz ± ½ RNP vērtības, kas saistīta ar procedūru. Ir pieļaujama īslaicīga novirze no šā standarta, novirzei nepārsniedzot RNP vērtību
3D lineāra vertikāla novirze (piemēram, RNP APCH (LNAV/VNAV), izmantojot BaroVNAV)	jebkurā laikā ne vairāk kā – 75 pēdas zem vertikālā profila un ne vairāk kā + 75 pēdas virs vertikālā profila 1 000 pēdas virs lidlauka vai zemāk.

Kurss

visi dzinēji darbojas	± 5°
ar imitētu dzinēja atteici	± 10°

Ātrums

visi dzinēji darbojas	± 5 mezglī
ar imitētu dzinēja atteici	+ 10 mezglī/- 5 mezglī

b) VFR lidojuma ierobežojumi

Augstums

viscaur	± 100 pēdas
---------	-------------

Kurss

normālas ekspluatācijas apstākļos	± 5 °
nestandarta/ārkārtas situācijās	± 10 °

Ātrums

viscaur	± 10 mezglī
ar imitētu dzinēja atteici	+ 10 mezglī/- 5 mezglī

Nonesums

pacelšanās, gaidīšana zemes ietekmes zonā	± 3 pēdas
Nosēšanās	± 2 pēdas (0 pēdas ar asti pa priekšu vai sāniski)

MĀCĪBU, PRASMJU PĀRBAUDES, KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES SATURS

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

5. Simbola nozīme:

P = apmācīts PIC statusā vienpilota helikoptera (SPH) tipa kvalifikācijas saņemšanai vai apmācīts PIC vai otrā pilota statusā un kā PF un PM attiecīgās daudzpilotu helikopteru (MPH) tipa kvalifikācijas saņemšanai.

6. Praktiskās mācības veic vismaz ar tāda līmeņa mācību aprīkojumu, kas apzīmēts ar (P), vai ar jebkura augstāka līmeņa aprīkojumu, kas apzīmēts ar bultiņu (—>).

Mācību aprīkojuma apzīmēšanai izmantoti šādi saīsinājumi:

FFS = pilnīgs lidojumu trenāžieris

FTD = lidojumu trenāžieru iekārta

H = helikopters

7. Ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus veic īstos vai imitētos IMC, un tos veic tikai tie pretendenti, kas vēlas atjaunot vai pagarināt IR(H) derīguma termiņu vai attiecināt šīs kvalifikācijas tiesības uz citu tipu.

8. Instrumentāla lidojuma procedūras (5. iedaļa) veic tikai tie pretendenti, kas vēlas atjaunot vai pagarināt IR(H) derīguma termiņu vai attiecināt šīs kvalifikācijas tiesības uz citu tipu. Šim nolūkam var izmantot FFS vai FTD 2/3.

9. Burts "M" prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes kolonnā norāda uz obligātu uzdevumu.

10. Praktiskajās mācībās un pārbaudēs izmanto FSTD, ja FSTD veido daļu no tipa kvalifikācijas mācību kursa. Mācību kursā ņem vērā šādus apsvērumus:

- FSTD kvalifikācija, kā noteikts attiecīgajās VI pielikuma (Part-ARA) un VII pielikuma (Part-ORA) prasībās;
- instruktora vai eksaminētāja kvalifikācija;
- mācību kursā nodrošināto FSTD mācību apjoms;
- apmācāmo pilotu kvalifikācijas un iepriekšējā pieredze ar līdzīgiem tipiem; un
- uztraudzītu lidojumu pieredzes apjoms pēc jaunas tipa kvalifikācijas saņemšanas.

DAUDZPILOTU HELIKOPTERI

11. Pretendenti, kas piesakās uz daudzpilotu helikoptera tipa kvalifikāciju un ATPL(H), nokārto vienīgi 1.–4. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. iedaļu.

12. Pretendenti, kas piesakās uz daudzpilotu helikoptera tipa kvalifikācijas derīguma termiņa pagarināšanas vai atjaunošanas kvalifikācijas pārbaudi, nokārto vienīgi 1.–4. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. iedaļu.

VIENPILOTA/DAUDZPILOTU HELIKOPTERI		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	H	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai H	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1. IEDAĻA – darbības un pārbaudes pirmslidojuma posmā						
1.1.	Helikoptera ārēja vizuāla pārbaude; katras daļas novietojums un pārbaudes mērķis		P		M (ja veic ar helikopteru)	
1.2.	Pilotu kabīnes pārbaude	P	—→		M	
1.3.	Startēšanas procedūras, radio un navigācijas aprīkojuma pārbaude, navigācijas un sakaru ierīču frekvenču izvēle un iestatīšana	P	—→		M	
1.4.	Manevrēšana uz zemes/gaisā saskaņā ar ATC vai instruktora norādījumiem	P	—→		M	
1.5.	Procedūras un pārbaudes pirms pacelšanās	P	—→		M	
2. IEDAĻA – lidojuma manevri un procedūras						
2.1.	Pacelšanās (dažādi profili)	P	—→		M	
2.2.	Nosēšanās un pacelšanās nogāzēs vai sānvējā	P	—→			
2.3.	Pacelšanās ar maksimālo pacelšanās masu (faktiska vai imitēta maksimālā pacelšanās masa)	P	—→			
2.4.	Pacelšanās ar imitētu dzinēja atteici neilgi pirms TDP vai DPATO sasniegšanas	P	—→		M	
2.4.1.	Pacelšanās ar imitētu dzinēja atteici neilgi pēc TDP vai DPATO sasniegšanas	P	—→		M	
2.5.	Pagriezieni līdz kursam, uzņemot un samazinot augstumu	P	—→		M	
2.5.1.	Pagriezieni ar 30° sānsveri, 180° līdz 360° pa kreisi un pa labi, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus	P	—→		M	
2.6.	Augstuma samazināšana ar autorotāciju	P	—→		M	
2.6.1.	Viendzinēja helikopteriem (SEH) – nosēšanās ar autorotāciju, daudzdzinēju helikopteriem (MEH) – jaudas atgūšana	P	—→		M	
2.7.	Nosēšanās, dažādi profili	P	—→		M	
2.7.1.	Aiziešana otrajā riņķī vai nosēšanās pēc imitētas dzinēja atteices pirms LDP vai DPBL	P	—→		M	
2.7.2.	Nosēšanās pēc imitētas dzinēja atteices pēc LDP vai DPBL	P	—→		M	

VIENPILOTA/DAUDZPILOTU HELIKOPTERI		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	H	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai H	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3. IEDAĻA – sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība						
3.	Šādus sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība:				M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus
3.1.	Dzinējs	P	—>			
3.2.	Gaisa kondicionētājs (apsilde, ventilācija)	P	—>			
3.3.	Pito/statiskā sistēma	P	—>			
3.4.	Degvielas padeves sistēma	P	—>			
3.5.	Elektriskā sistēma	P	—>			
3.6.	Hidrauliskā sistēma	P	—>			
3.7.	Lidojuma vadība un balansēšanas sistēma	P	—>			
3.8.	Pretapledošanas apstrādes un atledošanas sistēma	P	—>			
3.9.	Autopilots/lidojuma pilotāžas komandierīce	P	—>			
3.10.	Stabilitātes palielināšanas ierīces	P	—>			
3.11.	Laikapstākļu radars, radioaltimētrs, transponders	P	—>			
3.12.	Zonālās navigācijas sistēma	P	—>			
3.13.	Šasijas sistēma	P	—>			
3.14.	APU	P	—>			
3.15.	Radioiekārtas, navigācijas aprīkojums, instrumenti un FMS	P	—>			
4. IEDAĻA – nestandarta un ārkārtas procedūras						
4.	Nestandarta un ārkārtas procedūras				M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus
4.1.	Ugunsgrēka trauksmes imitācija (tostarp evakuācija – piemērojamos gadījumos)	P	—>			
4.2.	Dūmu kontrole un izvadišana	P	—>			
4.3.	Dzinēja atteice, izslēgšana un atkārtota iedarbināšana drošā augstumā	P	—>			
4.4.	Degvielas noliešana avārijas situācijā (imitēta)	P	—>			

VIENPILOTA/DAUDZPILOTU HELIKOPTERI		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	H	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai H	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
4.5.	Astes rotora vadības atteice (piemērojamos gadījumos)	P	—>			
4.5.1.	Astes rotora zaudēšana (piemērojamos gadījumos)	P	Šajā uzdevumā helikopteri neizmanto			
4.6.	Apkalpes locekļa darba nespēja – tikai MPH	P	—>			
4.7.	Transmisijas darbības traucējumi	P	—>			
4.8.	Citas ārkārtas procedūras, kas noteiktas attiecīgajā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā	P	—>			
5. IEDAĻA – instrumentāla lidojuma procedūras (veic IMC vai imitētos IMC)						
5.1.	Instrumentāla pacelšanās: pāreja uz instrumentālu lidojumu ir nepieciešama, līdzko tā ir iespējama pēc pacelšanās gaisā	P*	—>*			
5.1.1.	Imitēta dzinēja atteice pēc izlidošanas	P*	—>*		M*	
5.2.	Izlidošanas un ielidošanas kursa un ATC norādījumu ievērošana	P*	—>*		M*	
5.3.	Gaidīšanas procedūras	P*	—>*			
5.4.	3D ekspluatācijas līdz 200 pēdu (60 m) DH/A vai augstākam minimālajam augstumam, ja tas nepieciešams pieejas procedūrai	P*	—>*			
5.4.1.	Manuāli, bez lidojuma pilotāžas komandierīces. Piezīme. Saskaņā ar AFM RNP APCH ekspluatācijās var būt nepieciešams izmantot autopilotu vai lidojuma pilotāžas komandierīci. Manuālas lidošanas procedūru izvēlas, ņemot vērā šādus ierobežojumus (piemēram, šāda AFM ierobežojuma gadījumā attiecībā uz 5.4.1. izvēlas ILS).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Manuāli, ar lidojuma pilotāžas komandierīci	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Ar radiotehniskajiem līdzekļiem saistīts autopilots	P*	—>*			
5.4.4.	Manuāli, ar imitētu viena dzinēja darbības atteici; dzinēja atteici imitē pieejas pēdējā posma laikā pirms tiek šķērsota 1 000 pēdu atzīme virs lidlauka līdz zemskarei vai līdz aiziešanas uz otru riņķi procedūras beigām.	P*	—>*		M*	
5.5.	2D operācijas līdz MDA/H	P*	—>*		M*	

VIENPILOTA/DAUDZPILOTU HELIKOPTERI		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS			PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		FSTD	H	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FSTD vai H	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
5.6.	Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1.	Citas procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*	—>*			
5.6.2.	Aiziešana otrajā riņķī ar imitētu viena dzinēja darbības atteici, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7.	IMC autorotācija ar jaudas atgūšanu	P*	—>*		M*	
5.8.	Iziešana no neparasta stāvokļa gaisā	P*	—>*		M*	
6. IEDAĻA – neobligātā aprīkojuma izmantošana						
6.	Papildaprīkojuma izmantošana	P	—>			

D. Īpašas prasības vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģu kategorijai

- Veicot vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa tipa kvalifikāciju prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi, pretendenti nokārto 1.–5. un attiecīgā gadījumā 6. iedaļas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes. Ja pretendenti nenokārto vairāk kā piecus punktus, tad vēlreiz jākārt visa pārbaude. Ja pretendenti nenokārto ne vairāk kā piecus punktus, vēlreiz jākārt tikai nenokārtotie punkti. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtots kāds no punktiem, tostarp iepriekšējā reizē nokārtotie punkti, pretendentiem vēlreiz jākārt visa pārbaude. Visas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes iedaļas nokārto 6 mēnešos.

PĀRBAUDES LIDOJUMA PIELAIDES

- Pretendenti apliecina spēju:
 - vadīt vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģi, nepārsniedzot ierobežojumus;
 - izpildīt visus manevrus gludi un precīzi;
 - pareizi spriest un lidotmāku;
 - izmantojot aeronavigācijas zināšanas praksē;
 - pastāvīgi vadīt vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģi tā, lai nerastos nopietnas šaubas par procedūras vai manevra izdošanos.
 - izprast un izmantot apkalpes sadarbības un darba nespējas procedūras; un
 - lietpratīgi sazināties ar citiem apkalpes locekļiem.
- Uz turbulences apstākļiem, vadības īpašībām un vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa tehnisko raksturojumu attiecināmas pielāgšanas šeit norādītajās robežās.

a) IFR lidojuma ierobežojumi

Augstums

viscaur	± 100 pēdas
aiziešana otrajā riņķī lēmumu pieņemšanas relatīvajā/absolūtajā augstumā	+ 50 pēdas/– 0 pēdas
minimālais nolaišanās relatīvais/absolūtais augstums	+ 50 pēdas/– 0 pēdas
Atrašanās vietas noteikšana ar radionavigācijas līdzekļiem	± 5°

Precīza nolaišanās 50 % novirze, azimuts un glisāde

Kurss

normālas ekspluatācijas apstākļos $\pm 5^\circ$

nestandarta/ārkārtas situācijās $\pm 10^\circ$

Ātrums

viscaur ± 10 mezgli

ar imitētu dzinēja atteici $+ 10$ mezgli/ $- 5$ mezgli

b) VFR lidojuma ierobežojumi

Augstums

viscaur ± 100 pēdas

Kurss

normālas ekspluatācijas apstākļos $\pm 5^\circ$

nestandarta/ārkārtas situācijās $\pm 10^\circ$

Ātrums

viscaur ± 10 mezgli

ar imitētu dzinēja atteici $+ 10$ mezgli/ $- 5$ mezgli

Nonesums

pacelšanās, gaidīšana zemes ietekmes zonā ± 3 pēdas

Nosēšanās ± 2 pēdas (0 pēdas ar asti pa priekšu vai sāniski)

MĀCĪBU, PRASMJU PĀRBAUDES, KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES SATURS

4. Simbola nozīme:

P = apmācīts PIC vai otrā pilota statusā un kā PF vai PM attiecīgās tipa kvalifikācijas saņemšanai.

5. Praktiskās mācības veic vismaz ar tāda līmeņa mācību aprīkojumu, kas apzīmēts ar (P), vai ar jebkura augstāka līmeņa aprīkojumu, kas apzīmēts ar bultiņu ($\longrightarrow$).

6. Mācību aprīkojuma apzīmēšanai izmantoti šādi saīsinājumi:

FFS = pilnīgs lidojumu trenāžieris

FTD = lidojumu trenāžieru iekārta

OTD = cita trenāžieru iekārta;

PL = vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģis

a) Pretendenti, kas piesakās uz vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa tipa kvalifikāciju, nokārto 1.–5. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. iedaļu.

b) Pretendenti, kas piesakās uz vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa tipa kvalifikācijas derīguma termiņa pagarināšanas vai atjaunošanas kvalifikācijas pārbaudi, nokārto 1.–5. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. un/vai 7. iedaļu.

c) Ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus veic, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus. Ja prasmju pārbaudē vai kvalifikācijas pārbaudē šis nosacījums netiek izpildīts, tipa kvalifikācijas tiesības attiecas tikai uz VFR.

7. Burts "M" prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes kolonnā norāda uz obligātu uzdevumu.

8. Praktiskajās mācībās un pārbaudēs izmanto FSTD, ja tie veido daļu no apstiprināta tipa kvalifikācijas mācību kursa. Mācību kursa apstiprināšanā ņem vērā šādus apsvērumus:

a) FSTD kvalifikācija, kā noteikts attiecīgajās VI pielikuma (Part-ARA) un VII pielikuma (Part-ORA) prasībās; un

b) instruktora kvalifikācijas.

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAISA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
1. IEDAĻA – darbības un pārbaudes pirmslidojuma posmā								
1.1.	Vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģa ārēja vizuāla pārbaude; katras daļas novietojums un pārbaudes mērķis				P			
1.2.	Pilotu kabīnes pārbaude	P	—>	—>	—>			
1.3.	Startēšanas procedūras, radio un navigācijas aprīkojuma pārbaude, navigācijas un sakaru ierīču frekvenču izvēle un iestatīšana	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Manevrēšana uz zemes saskaņā ar ATC vai instruktora norādījumiem		P	—>	—>			
1.5.	Procedūras un pārbaudes pirms pacelšanās, tostarp jaudas pārbaude	P	—>	—>	—>		M	
2. IEDAĻA – lidojuma manevri un procedūras								
2.1.	Normālas VFR pacelšanās profili Darbības uz skrejceļa (īsskrējiena pacelšanās un nosēšanās (STOL) un vertikālā pacelšanās un nosēšanās (VTOL)) Paaugstināti helikopteru lidlauki Helikopteru lidlauki uz zemes		P	—>	—>		M	
2.2.	Pacelšanās ar maksimālo pacelšanās masu (faktiska vai imitēta maksimālā pacelšanās masa)		P	—>				
2.3.1.	Pārtraukta pacelšanās: — veicot darbības uz skrejceļa; — veicot darbības uz paaugstināta helikopteru lidlauka; un — veicot darbības uz helikopteru lidlauka uz zemes.		P	—>			M	
2.3.2.	Pacelšanās ar imitētu dzinēja atteici pēc lēmumu pieņemšanas punkta šķērsošanas: veicot darbības uz skrejceļa; veicot darbības uz paaugstināta helikopteru lidlauka; un veicot darbības uz helikopteru lidlauka uz zemes.		P	—>			M	
2.4.	Augstuma samazināšana ar autorotāciju helikoptera režīmā līdz zemei (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)	P	—>	—>			M tikai FFS	
2.4.1.	Augstuma samazināšana ar autorotāciju lidmašīnas režīmā līdz zemei (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)		P	—>			M tikai FFS	

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAIŠA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoru iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
2.5.	Normālas VFR nosēšanās profili: darbības uz skrejceļa (STOL un VTOL) paaugstināti helikopteru lidlauki helikopteru lidlauki uz zemes		P	—>	—>		M	
2.5.1.	Nosēšanās ar imitētu dzinēja atteici pēc lēmumu pieņemšanas punkta sasniegšanas: — veicot darbības uz skrejceļa; — veicot darbības uz paaugstināta helikopteru lidlauka; un — veicot darbības uz helikopteru lidlauka uz zemes.							
2.6.	Aiziešana otrajā riņķī vai nosēšanās pēc imitētas dzinēja atteices pirms lēmumu pieņemšanas punkta		P	—>			M	
3. IEDAĻA – šādu sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība								
3.	Šādu sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība (var veikt ar šādam uzdevumam kvalificētu FSTD):						M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus
3.1.	Dzinējs	P	—>	—>				
3.2.	Pārspiediena sistēma un gaisa kondicionētājs (apsilde, ventilācija)	P	—>	—>				
3.3.	Pito/statiskā sistēma	P	—>	—>				
3.4.	Degvielas padeves sistēma	P	—>	—>				
3.5.	Elektriskā sistēma	P	—>	—>				
3.6.	Hidrauliskā sistēma	P	—>	—>				
3.7.	Lidojuma vadība un balansēšanas sistēma	P	—>	—>				
3.8.	Pretapledošanas apstrādes un atledošanas sistēma, pretapžilbināšanas pārklājuma apsilde (ja ir ierīkota)	P	—>	—>				
3.9.	Autopilots/lidojuma pilotāžas komandieris	P	—>	—>				
3.10.	Iekritiena brīdinājuma ierīces vai iekritiena novēršanas ierīces, stabilitātes palielināšanas ierīces	P	—>	—>				
3.11.	Laikapstākļu radars, radioaltimetrs, transponders, sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei (ja ierīkota)	P	—>	—>				

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAISA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktoru iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
3.12.	Šasijas sistēma	P	————>	————>				
3.13.	APU	P	————>	————>				
3.14.	Radioiekārtas, navigācijas aprīkojums, instrumenti un FMS	P	————>	————>				
3.15.	Aizspārņu sistēma	P	————>	————>				
4. IEDAĻA – nestandarta un ārkārtas procedūras								
4.	Nestandarta un ārkārtas procedūras (var veikt ar šādam uzdevumam kvalificētu FSTD)						M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus
4.1.	Ugunsgrēka trauksmes imitācija, dzinēja, APU, kravas nodalījuma, pilotu kabīnes un elektrisko ierīču aizdegšanās, tostarp attiecīgā gadījumā evakuācija	P	————>	————>				
4.2.	Dūmu kontrole un izvadišana	P	————>	————>				
4.3.	Dzinēja atteice, izslēgšana un atkārtota iedarbināšana (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto), tostarp ar vienu nedarbojošos dzinēju pāreja no helikoptera uz lidmašīnas režīmu un pretēji	P	————>	————>			tikai FFS	
4.4.	Degvielas noliešana avārijas situācijā (imitēta, ja ir aprīkojums)	P	————>	————>				
4.5.	Vēja nobīde pacelšanās un nosēšanās laikā (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)			P			tikai FFS	
4.6.	Imitēta salona spiediena atteice/avārijas augstuma samazināšana (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)	P	————>	————>			tikai FFS	
4.7.	ACAS notikums (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)	P	————>	————>			tikai FFS	
4.8.	Apkalpes locekļa darba nespēja	P	————>	————>				
4.9.	Transmisijas darbības traucējumi	P	————>	————>			tikai FFS	

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAISA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
4.10.	Iziešana no pilnīga iekritiena (ar ieslēgtu un izslēgtu dzinēju) vai pēc iekritiena brīdinājuma ierīces ieslēgšanas augstuma uzņemšanas, kreisēšanas un nolaišanās konfigurācijās (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)	P	——>	——>			tikai FFS	
4.11.	Citas ārkārtas procedūras, kas sāki izklāstītas attiecīgajā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā	P	——>	——>				
5. IEDAĻA – instrumentāla lidojuma procedūras (veic IMC vai imitētos IMC)								
5.1.	Instrumentāla pacelšanās: pāreja uz instrumentālu lidojumu ir nepieciešama, līdzko tā ir iespējama pēc pacelšanās gaisā	P*	——>*	——>*				
5.1.1.	Imitēta dzinēja atteice izlidošanas laikā pēc lēmumu pieņemšanas punkta	P*	——>*	——>*			M*	
5.2.	Izlidošanas un ielidošanas kursa un ATC norādījumu ievērošana	P*	——>*	——>*			M*	
5.3.	Gaidīšanas procedūras	P*	——>*	——>*				
5.4.	Precīza nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam ne zemāk par 60 m (200 pēdām)	P*	——>*	——>*				
5.4.1.	Manuāli, bez lidojuma pilotāžas komandierīces	P*	——>*	——>*			M* (tikai prasmju pārbaude)	
5.4.2.	Manuāli, ar lidojuma pilotāžas komandierīci	P*	——>*	——>*				
5.4.3.	Izmantojot autopilotu	P*	——>*	——>*				
5.4.4.	Manuāli, ar imitētu viena dzinēja darbības atteici; dzinēja atteici imitē pieejas pēdējā posma laikā pirms OM šķērsošanas, turpinot līdz zemskarei vai līdz tiek pabeigta procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*	——>*	——>*			M*	
5.5.	Neprecīza nolaišanās līdz MDA/H	P*	——>*	——>*			M*	
5.6.	Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*	——>*	——>*				

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAISA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
5.6.1.	Citas procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*	——>*	——>*				
5.6.2.	Aiziešana otrajā riņķī ar imitētu viena dzinēja darbības atteici, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	IMC autorotācija ar jaudas atgūšanu, lai nosēstos uz skrejceļa – tikai helikoptera režīmā (šajā uzdevumā gaisa kuģi neizmanto)	P*	——>*	——>*			M* Tikai FFS	
5.8.	Iziešana no neparasta stāvokļa gaisā (atbilstīgi FFS kvalitātei)	P*	——>*	——>*			M*	

6. IEDAĻA – papildu pilnvarojums tipa kvalifikācijai, lai veiktu instrumentālas nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdām) (CAT II/III)

6.	Papildu pilnvarojums tipa kvalifikācijai, lai veiktu instrumentālas nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam, kas ir zemāks nekā 60 m (CAT II/III). Šie manevri un procedūras ir minimālās mācību prasības, lai saņemtu atļauju veikt instrumentālas nolaišanās līdz DH, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdas). Instrumentālās nolaišanās un procedūras aiziešanai uz otru riņķi neizdošanās gadījumā izmanto visu vertikālās pacelšanās un nolaišanās gaisa kuģa aprīkojumu, kas nepieciešams, lai piešķirtu tipa sertifikātu instrumentālām nolaišanās procedūrām līdz DH, kas ir zemāks par 60 m (200 pēdām)							
6.1.	Pārtraukta pacelšanās adekvātā minimālajā apstiprinātajā RVR		P	——>			M*	
6.2.	ILS nolaišanās: imitēta instrumentāla lidojuma apstākļos līdz atbilstīgam DH, izmantojot lidojuma vadības sistēmu. Tiek ievērotas apkalpes sadarbības standarta operāciju procedūras (SOP).		P	——>	——>		M*	

VERTIKĀLĀS PACELŠANĀS UN NOSĒŠANĀS GAISA KUĢU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras		OTD	FTD	FFS	PL	Instruktorā iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta FFS PL	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
6.3.	Aiziešana otrajā riņķī: pēc nolaišanās, kā norādīts 6.2. punktā, sasniedzot DH. Mācībās ietver arī aiziešanu otrajā riņķī, ko izraisa (imitēta) nepietiekama RVR, vēja nobīde, gaisa kuģa novirze, kas pārsniedz veiksmīgai pieejai nepieciešamās robežas, zeme-gaiss aprīkojuma atteice pirms DH sasniegšanas, un aiziešanu otrajā riņķī ar imitētu gaisa kuģa aprīkojuma atteici.		P	—>	—>		M*	
6.4.	Nosēšanās: izmantojot vizuālus orientierus, kas noteikti DH pēc instrumentālas pieejas. Atbilstīgi konkrētajai lidojuma vadības sistēmai veic automātisku nosēšanos		P	—>			M*	
7. IEDAĻA – papildaprīkojums								
7.	Papildaprīkojuma izmantošana		P	—>	—>			

E. Īpašas prasības dirižabļu kategorijai

1. Veicot dirižabļa tipa kvalifikāciju prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi, pretendenti nokārto 1.–5. un attiecīgā gadījumā 6. iedaļas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes. Ja pretendenti nenokārto vairāk kā piecus punktus, tad vēlreiz jākārto visa pārbaude. Ja pretendenti nenokārto ne vairāk kā piecus punktus, vēlreiz kārto tikai nenokārtotos punktus. Ja atkārtotajā pārbaudē netiek nokārtots kāds no punktiem, tostarp iepriekšējā reizē nokārtotie punkti, pretendentiem vēlreiz jākārto visa pārbaude. Visas prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes iedaļas nokārto 6 mēnešos.

PĀRBAUDES LIDOJUMA PIELAIDES

2. Pretendenti apliecina spēju:
 - a) vadīt dirižabli, nepārsniedzot ierobežojumus;
 - b) izpildīt visus manevrus gludi un precīzi;
 - c) pareizi spriest un lidotmāku;
 - d) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;
 - e) pastāvīgi vadīt dirižabli tā, lai nerastos nopietnas šaubas par procedūras vai manevra izdošanos.
 - f) izprast un izmantot apkalpes sadarbības un darba nespējas procedūras; un
 - g) lietpratīgi sazināties ar citiem apkalpes locekļiem.

3. Uz turbulences apstākļiem, vadības īpašībām un dirižabļa tehnisko raksturojumu ir attiecināmas pielāides šādās robežās.

a) **IFR lidojuma ierobežojumi**

Augstums

viscaur ± 100 pēdas

aiziešana otrajā riņķī lēmumu
pieņemšanas relatīvajā/absolūtajā
augstumā $+ 50$ pēdas/ $- 0$ pēdas

minimālais nolaišanās
relatīvais/absolūtais augstums $+ 50$ pēdas/ $- 0$ pēdas

Atrašanās vietas noteikšana

ar radionavigācijas līdzekļiem $\pm 5^\circ$

Precīza nolaišanās 50% novirze, azimuts un glisāde

Kurss

normālas ekspluatācijas apstākļos $\pm 5^\circ$

nestandarta/ārkārtas situācijās $\pm 10^\circ$

b) **VFR lidojuma ierobežojumi**

Augstums

viscaur ± 100 pēdas

Kurss

normālas ekspluatācijas apstākļos $\pm 5^\circ$

nestandarta/ārkārtas situācijās $\pm 10^\circ$

MĀCĪBU, PRASMJU PĀRBAUDES, KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES SATURS

4. Simbola nozīme:

P = apmācīts PIC vai otrā pilota statusā un kā PF vai PM attiecīgās tipa kvalifikācijas saņemšanai.

5. Praktiskās mācības veic vismaz ar tāda līmeņa mācību aprīkojumu, kas apzīmēts ar (P), vai ar jebkura augstāka līmeņa aprīkojumu, kas apzīmēts ar bultiņu ($\longrightarrow$).

6. Mācību aprīkojuma apzīmēšanai izmantoti šādi saīsinājumi:

FFS = pilnīgs lidojumu trenāžieris

FTD = lidojumu trenāžieru iekārta

OTD = cita trenāžieru iekārta;

As = dirižablis

- a) Pretendenti, kas piesakās uz dirižabļa prasmju pārbaudi, nokārto 1.–5. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. iedaļu.
- b) Pretendenti, kas piesakās uz dirižabļa tipa kvalifikācijas derīguma termiņa pagarināšanas vai atjaunošanas kvalifikācijas pārbaudi, nokārto 1.–5. iedaļu un attiecīgos gadījumos arī 6. iedaļu.
- c) Ar zvaigznīti (*) atzīmētos punktus veic, ņemot vērā tikai instrumentu rādījumus. Ja prasmju pārbaudē vai kvalifikācijas pārbaudē šis nosacījums netiek izpildīts, tipa kvalifikācijas tiesības attiecas tikai uz VFR.
7. Burts "M" prasmju pārbaudes vai kvalifikācijas pārbaudes kolonnā norāda uz obligātu uzdevumu.
8. Praktiskajās mācībās un pārbaudēs izmanto FSTD, ja tie veido daļu no tipa kvalifikācijas mācību kursa. Mācību kursā ņem vērā šādus apsvērumus:
- a) FSTD kvalifikācija, kā noteikts attiecīgajās VI pielikuma (Part-ARA) un VII pielikuma (Part-ORA) prasībās; un

b) instruktora kvalifikācijas.

DIRIŽABĻU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras						Instruktora iniciāli pēc mācību apgūves	Pārbaude veikta	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1. IEDAĻA – darbības un pārbaudes pirmslidojuma posmā								
1.1.	Pārbaude pirmslidojuma posmā				P			
1.2.	Pilotu kabīnes pārbaude	P	——>	——>	——>			
1.3.	Startēšanas procedūras, radio un navigācijas aprīkojuma pārbaude, navigācijas un sakaru ierīču frekvenču izvēle un iestatīšana		P	——>	——>		M	
1.4.	Procedūra atbrīvošanai no masta un manevrēšana uz zemes			P	——>		M	
1.5.	Procedūras un pārbaudes pirms pacelšanās	P	——>	——>	——>		M	
2. IEDAĻA – lidojuma manevri un procedūras								
2.1.	Normālas VFR pacelšanās profils			P	——>		M	
2.2.	Pacelšanās ar imitētu dzinēja atteici			P	——>		M	
2.3.	Pacelšanās ar smagumu > 0 (smagā pacelšanās)			P	——>			
2.4.	Pacelšanās ar smagumu < 0 (vieglā pacelšanās)			P	——>			
2.5.	Normāla augstuma uzņemšanas procedūra			P	——>			
2.6.	Augstuma uzņemšana līdz barometriskajam augstumam			P	——>			
2.7.	Barometriskā augstuma noteikšana			P	——>			
2.8.	Lidojums barometriskā augstumā vai tā tuvumā			P	——>		M	
2.9.	Normāla augstuma samazināšana un pieeja			P	——>			
2.10.	Normālas VFR nosēšanās profils			P	——>		M	
2.11.	Nosēšanās ar smagumu > 0 (smagā nosēšanās)			P	——>		M	
2.12.	Nosēšanās ar smagumu < 0 (vieglā nosēšanās)			P	——>		M	
	Ar nolūku atstāts tukšs							
3. IEDAĻA – sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība								
3.	Šādu sistēmu un procedūru tipiska un netipiska darbība (var veikt ar šādam uzdevumam kvalificētu FSTD):						M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus

DIRIŽABĻU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras						Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1.	Dzinējs	P	—>	—>	—>			
3.2.	Apvalka pārspiediena sistēma	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pito/statiskā sistēma	P	—>	—>	—>			
3.4.	Degvielas padeves sistēma	P	—>	—>	—>			
3.5.	Elektriskā sistēma	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hidrauliskā sistēma	P	—>	—>	—>			
3.7.	Lidojuma vadība un balansēšanas sistēma	P	—>	—>	—>			
3.8.	Balonešu sistēma	P	—>	—>	—>			
3.9.	Autopilots/lidojuma pilotāžas komandierīce	P	—>	—>	—>			
3.10.	Stabilitātes palielināšanas ierīces	P	—>	—>	—>			
3.11.	Laikapstākļu radars, radioaltimetrs, transponders, sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei (ja ierīkota)	P	—>	—>	—>			
3.12.	Šasijas sistēma	P	—>	—>	—>			
3.13.	APU	P	—>	—>	—>			
3.14.	Radioiekārtas, navigācijas aprīkojums, instrumenti un FMS	P	—>	—>	—>			
	Ar nolūku atstāts tukšs							

4. IEDAĻA – nestandarta un ārkārtas procedūras

4.	Nestandarta un ārkārtas procedūras (var veikt ar šādam uzdevumam kvalificētu FSTD)						M	No šīs iedaļas obligāti izvēlas vismaz trīs punktus
4.1.	Ugunsgrēka trauksmes imitācija, dzinēja, APU, kravas nodalījuma, pilotu kabīnes un elektrisko ierīču aizdegšanās, tostarp attiecīgā gadījumā evakuācija	P	—>	—>	—>			
4.2.	Dūmu kontrole un izvadīšana	P	—>	—>	—>			
4.3.	Dzinēja atteice, izslēgšana un atkārtota iedarbināšana noteiktos lidojuma posmos – vairāku dzinēju atteice	P	—>	—>	—>			

DIRIŽABĻU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras						Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4.	Apkalpes locekļa darba nespēja	P	—>	—>	—>			
4.5.	Transmisijas/pārnesumu kārbas darbības traucējumi	P	—>	—>	—>		Tikai FFS	
4.6.	Citas ārkārtas procedūras, kas noteiktas attiecīgajā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā	P	—>	—>	—>			
5. IEDAĻA – instrumentāla lidojuma procedūras (veic IMC vai imitētos IMC)								
5.1.	Instrumentāla pacelšanās: pāreja uz instrumentālu lidojumu ir nepieciešama, līdzko tā ir iespējama pēc pacelšanās gaisā	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Imitēta dzinēja atteice pēc izlidošanas	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2.	Izlidošanas un ielidošanas kursa un ATC norādījumu ievērošana	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3.	Gaidīšanas procedūras	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.	Precīza nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam ne zemāk par 60 m (200 pēdām)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Manuāli, bez lidojuma pilotāžas komandierīces	P*	—>*	—>*	—>*		M* (tikai prasmju pārbaude)	
5.4.2.	Manuāli, ar lidojuma pilotāžas komandierīci	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Izmantojot autopilotu	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Manuāli, ar imitētu viena dzinēja darbības atteici; dzinēja atteici imitē pieejas pēdējā posma laikā pirms OM šķērsošanas, turpinot līdz zemskarei vai līdz tiek pabeigta procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Neprecīza nolaišanās līdz MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Aiziešana otrajā riņķī, visiem dzinējiem darbojoties, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Citas procedūras aiziešanai uz otru riņķi	P*	—>*	—>*	—>*			

DIRIŽABĻU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras						Instruktora iniciāli pēc mācību apgaves	Pārbaude veikta	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2.	Aiziešana otrajā riņķī ar imitētu viena dzinēja darbības atteici, sasniedzot DA/H vai MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Iziešana no neparasta stāvokļa gaisā (atbilstīgi FFS kvalitātei)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

6. IEDAĻA – papildu pilnvarojums tipa kvalifikācijai, lai veiktu instrumentālas nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdām) (CAT II/III)

6.	Papildu pilnvarojums tipa kvalifikācijai, lai veiktu instrumentālas nolaišanās līdz lēmumu pieņemšanas augstumam, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdām) (CAT II/III). Šie manevri un procedūras ir minimālās mācību prasības, lai saņemtu atļauju veikt instrumentālas nolaišanās līdz DH, kas ir zemāks nekā 60 m (200 pēdas). Instrumentālas nolaišanās procedūras un procedūras aiziešanai uz otru riņķi neizdošanās gadījumā izmanto visu dirižabļa aprīkojumu, kas nepieciešams, lai piešķirtu tipa sertifikātu instrumentālām nolaišanās līdz DH, kas ir zemāks par 60 m (200 pēdām).							
6.1.	Pārtraukta pacelšanās adekvātā minimālajā apstiprinātajā RVR		P	——>			M*	
6.2.	ILS nolaišanās: imitēta instrumentāla lidojuma apstākļos līdz atbilstīgam DH, izmantojot lidojuma vadības sistēmu. Tiek ievērotas apkalpes sadarbības SOP.		P	——>			M*	
6.3.	Aiziešana otrajā riņķī pēc nolaišanās, kā norādīts 6.2. punktā, sasniedzot DH. Mācībās ietver arī aiziešanu otrajā riņķī, ko izraisa (imitēta) nepietiekama RVR, vēja nobīde, gaisa kuģa novirze, kas pārsniedz veiksmīgai pieejai nepieciešamās robežas, zeme-gaiss aprīkojuma atteice pirms DH sasniegšanas, un aiziešanu otrajā riņķī ar imitētu gaisa kuģa aprīkojuma atteici.		P	——>			M*	

DIRIŽABĻU KATEGORIJA		PRAKTISKĀS MĀCĪBAS					PRASMJU VAI KVALIFIKĀCIJAS PĀRBAUDE	
Manevri/procedūras						Instruktora iniciāli pēc mācību apguves	Pārbaude veikta	Eksaminētāja iniciāli pēc pārbaudes pabeigšanas
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4.	Nosēšanās: izmantojot vizuālus orientierus, kas noteikti DH pēc instrumentālas pieejas. Atbilstīgi konkrētajai lidojuma vadības sistēmai veic automātisku nosēšanos		P	——>			M*	
7. IEDAĻA – papildaprīkojums								
7.	Papildaprīkojuma izmantošana		P	——>"				

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1975**(2018. gada 14. decembris),****ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām, kas skar planierus, un elektroniskajām lidojumu datu pārvaldības ierīcēm**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 31. pantu,

tā kā:

- (1) Ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ noteikti drošības nosacījumi vairāku veidu ekspluatācijas darbībām ar dažādu kategoriju gaisa kuģiem, ieskaitot planierus.
- (2) Ekspluatantiem, kas iesaistīti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punktā minēto gaisa kuģu ekspluatācijā, jāatbilst attiecīgajām minētās regulas V pielikumā noteiktajām pamatprasībām.
- (3) Ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/1976 ⁽³⁾ noteikti īpaši noteikumi par planieru ekspluatāciju. To ekspluatācijai no minētās regulas piemērošanas dienas vairs nevajadzētu piemērot vispārīgos gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumus, kas izklāstīti Regulā (ES) Nr. 965/2012. Tomēr Regulas (ES) Nr. 965/2012 3. panta un II pielikuma noteikumi par gaisa kuģu ekspluatācijas uzraudzību, ko veic dalībvalstu kompetentās iestādes, darbībām ar planieriem būtu jāpiemēro arī turpmāk, jo šīs prasības nevis attiecas uz kādu konkrētu darbības veidu, bet ir horizontāli piemērojamas visām šāda veida darbībām.
- (4) Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza, lai ņemtu vērā jaunus noteikumus, ko piemēro darbībām ar planieriem, un lai precizētu, kurus minētās regulas noteikumus turpina piemērot darbībām ar planieriem.
- (5) Ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 noteikumu un šīs regulas noteikumu ciešo saikni, būtu jāsaskaņo to piemērošanas datums.
- (6) 2014. gadā ICAO 6. pielikuma I un III daļas II iedaļā ieviesa noteikumus par elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanu komerciāliem gaisa pārvadājumiem. Minētajos noteikumos ir ietvertas tipveida prasības elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanai, kā arī prasība saņemt ekspluatācijas apstiprinājumu elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču lietotnēm, ko izmanto drošai gaisa kuģu ekspluatācijai. Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 ir jāsaskaņo ar ICAO noteikumiem, ieviešot jaunus noteikumus, kuros ietvertas tipveida prasības elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanai komerciālos gaisa pārvadājumos un jauni noteikumi, kuri atbalsta ekspluatācijas apstiprinājumu tādu elektroniskās lidojumu datu pārvaldības ierīces lietotņu izmantošanai, kuru atteices stāvoklis ir klasificējams ne augstāk kā "sīka".
- (7) 2014. gadā ICAO 6. pielikuma II un III daļas III iedaļā ieviesa arī noteikumus par elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanu vispārējās nozīmes aviācijā. Minētajos noteikumos ir ietvertas vispārīgas prasības elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanai, kā arī prasība līgumslēdzējam valstīm noteikt lietošanas kritērijus elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču lietotnēm, ko izmanto drošai gaisa kuģu ekspluatācijai. Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 ir jāsaskaņo ar ICAO noteikumiem, attiecībā uz nekomerciālu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju un specializētu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas 2018. gada 14. decembra Īstenošanas regula (ES) 2018/1976, kas atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 nosaka detalizētus planieru ekspluatācijas noteikumus (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 64. lpp.).

ieviešot jaunus noteikumus, kuros ietvertas tipveida prasības elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanai un prasības tādu elektroniskās lidojumu datu pārvaldības ierīces lietošanu izmantošanai, kuru atteices stāvoklis ir klasificējams ne augstāk kā "sīka". Turklāt ar šo regulu groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, prasības pārnēsājamām elektroniskām ierīcēm, kas paredzētas nekomerciālai tādu gaisa kuģu ekspluatācijai, kuri nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, saskaņojot ar vispārīgajiem ICAO noteikumiem par elektroniskajām lidojumu datu pārvaldības ierīcēm.

- (8) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra sagatavoja tādu īstenošanas noteikumu projektu, kas saistīti ar īpašiem noteikumiem planieru ekspluatācijai, un iesniedza to kā atzinumu ⁽¹⁾ Komisijai saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.
- (9) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra sagatavoja tādu īstenošanas noteikumu projektu, kas saistīti ar elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču izmantošanu, un iesniedza to kā atzinumu ⁽²⁾ Komisijai saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.
- (10) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2018/1139 127. pantu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 1. pantu groza šādi:

a) panta 1., 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

"1. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus par lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju un par tādu ekspluatantu gaisa kuģu perona pārbaudēm, kuri atrodas citas valsts drošības uzraudzībā, gaisa kuģiem nolaižoties lidostās, kas atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līgumu noteikumi.

2. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus arī par to, ar kādiem nosacījumiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc tādu gaisa kuģu ekspluatantu apliecības, kuri minēti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punktā, izņemot gaisa balonus un planierus, un kuri iesaistīti komerciālos gaisa pārvadājumos, par apliecību turētāju tiesībām un pienākumiem, kā arī par nosacījumiem, ar kādiem drošības interesēs ekspluatācija jāaizliedz, jāierobežo vai uz ko jāattiecinā zināmi nosacījumi.

3. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus arī par nosacījumiem un procedūrām, kā ekspluatanti, kas iesaistīti lidmašīnu un helikopteru komerciālā specializētā ekspluatācijā vai kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālā ekspluatācijā, tostarp kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālā specializētā ekspluatācijā, deklarē savas spējas un pieejamos līdzekļus ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīto pienākumu veikšanai, un sīki izstrādātus noteikumus par šādu ekspluatantu uzraudzību.”;

b) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

"7. Šo regulu nepiemēro pārvadājumiem ar gaisa baloniem un planieriem. Tomēr attiecībā uz pārvadājumiem ar gaisa baloniem, kas nav gāzes gaisa baloni atsauc, un planieriem piemēro 3. panta noteikumus par uzraudzību.”;

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1., 1.a un 1.b punktu aizstāj ar šādiem:

"1. "Lidmašīna" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju un nekustīgiem spārniem, kuru gaisā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz spārniem.

1.a "Helikopters" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas noturas gaisā lidojuma laikā galvenokārt viena vai vairāku nesošo propelleru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.

1.b "Gaisa balons" ir tāds par gaisu vieglāks nemotorizēts gaisa kuģis ar apkalpi, kas lidojumu uztur, izmantojot vai nu par gaisu vieglāku gāzi, vai arī sildierīci, tostarp gāzes gaisa baloni, karstā gaisa baloni, jaukta tipa gaisa baloni un, lai gan motorizēti, karstā gaisa dirižabli.”;

⁽¹⁾ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2017. gada 23. augusta Atzinums Nr. 07/2017 par Komisijas regulas projektu par planieru ekspluatācijas noteikumu pārskatīšanu.

⁽²⁾ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2017. gada 18. decembra Atzinums Nr. 10/2017 par Komisijas regulas projektu, ar ko groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012.

b) pantā iekļauj šādu 1.c, 1.d un 1.e punktu:

“1.c “Planieris” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kuru lidojumā notur gaisa aerodinamiskā reakcija uz tā nekustīgajām nesošajām virsmām un kura brīvais lidojums nav atkarīgs no dzinēja.

1.d “Komercespluatācija” ir gaisa kuģa jebkura sabiedrībai pieejama ekspluatācija par maksu vai citādu atlīdzību, vai, ja šī ekspluatācija nav sabiedrībai pieejama – ko veic saskaņā ar līgumu, kurš noslēgts starp ekspluatantu un klientu, ja ekspluatants nav klienta pārvaldībā.

1.e “Gāzes gaisa balons atsaite” ir gāzes gaisa balons ar atsautes sistēmu, kas ekspluatācijas laikā gaisa balonu pastāvīgi noenkuro stacionārā punktā.”;

c) panta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. “Ievadlidojums” ir jebkurš par samaksu vai citādu atlīdzību veikts neilgs lidojums, ko jaunu apmācāmo vai organizācijas locekļu piesaistes nolūkā veic vai nu mācību organizācija, kas minēta Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 (*) 10.a pantā, vai organizācija, kas izveidota ar mērķi popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju.

(*) Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).”;

3) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ekspluatanti ekspluatē lidmašīnu vai helikopteru tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem (turpmāk “CAT”), kā noteikts III un IV pielikumā.”;

b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) lidmašīnas un helikopterus, ko izmanto bīstamu izstrādājumu (DG) pārvadājumiem.”;

c) panta 4., 5. un 6. punktu aizstāj ar šādiem:

“4. Ekspluatanti, kuri ekspluatē nekomerciālos pārvadājumus, tostarp nekomerciālos specializētos pārvadājumus, iesaistītas lidmašīnas un helikopterus, kas nav kompleksas lidmašīnas un helikopteri ar dzinēju, gaisa kuģus ekspluatē saskaņā ar VII pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.

5. Mācību organizācijas, kas minētas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā un kuru galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī, veicot mācību lidojumus uz Savienību, Savienībā vai no Savienības, ekspluatē:

a) kompleksas lidmašīnas ar dzinēju un helikopterus – saskaņā ar VI pielikuma noteikumiem;

b) citādas lidmašīnas un helikopterus – saskaņā ar VII pielikuma noteikumiem.

6. Ekspluatanti ekspluatē lidmašīnu vai helikopteru komerciālai specializētai ekspluatācijai saskaņā ar III un VIII pielikuma prasībām.”;

4) regulas 6. pantu groza šādi:

a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Atkāpjoties no šīs regulas 5. panta un neskarot Regulas (ES) 2018/1139 18. panta 2. punkta b) apakšpunktu un Komisijas Regulas (ES) Nr. 748/2012 (*) I pielikuma P apakšiedaļu par lidošanas atļauju, šādus lidojumus turpina veikt saskaņā ar tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā darbības vieta, vai, ja ekspluatantam nav galvenās darbības vietas, – kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta:

a) ar lidmašīnu vai helikopteru tipu ieviešanu vai modificēšanu saistītus lidojumus, kurus veic projektēšanas vai ražošanas organizācijas atbilstīgi savām tiesībām;

b) lidojumus, kuros nepārvadā pasažierus vai kravu, bet kuros lidmašīnu vai helikopteru pārtransportē atjaunošanai, remontam, tehniskajai apkopei, apskatei, piegādei, eksportam vai līdzīgiem mērķiem.

(*) Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).”;

b) panta 4.a punktu groza šādi:

i) ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“4.a Atkāpjoties no 5. panta 1. un 6. punkta, lidmašīnām un helikopteriem, kas nav kompleksas lidmašīnas un helikopteri ar dzinēju, saskaņā ar VII pielikumu var veikt šādu ekspluatāciju:”;

ii) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) ievadlidojumi, izpletņlēcēju izlaišana, planiera vilkšana vai figūrlidojumi, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.”;

5) regulas 10. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā svītro punktu numerāciju un otro daļu aizstāj ar šādu:

“To piemēro no 2012. gada 28. oktobra.”;

b) panta 2. līdz 6. punktu svītro;

6) regulas I, II, III, IV, V, VI, VII un VIII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2019. gada 9. jūlija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 14. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII un VIII pielikumu groza šādi:

1) regulas I pielikumu groza šādi:

a) 6. punktu svītro;

b) 11.a punktu svītro;

c) iekļauj šādu 42.a, 42.b un 42.c punktu:

“42.a “EFB lietotne” ir lietojumprogramma, kas instalēta EFB saimniekplatformā un nodrošina vienu vai vairākas konkrētas darbības funkcijas, kas vajadzīgas lidojuma operācijām.

42.b “EFB saimniekplatforma” ir aparatūra, kurā atrodas datošanas spējas un bāzes programmatūra, tostarp operētājsistēma un ievadizvades programmatūra.

42.c “EFB sistēma” ir aparatūra (ieskaitot visus akumulatorus, savienojamības nodrošinājumu, ievadizvades komponentus) un programmatūra (tostarp datubāzes un operētājsistēma), kas nepieciešama paredzētā EFB lietojuma atbalstam.”;

d) iekļauj šādu 44.a punktu:

“44.a “Elektroniskā lidojumu datu pārvaldības ierīce (EFB)” ir elektroniska informācijas sistēma, ko veido lidojuma apkalpei paredzētas ierīces un lietotnes un kas ļauj glabāt, atjaunināt, parādīt un apstrādāt EFB funkcijas, kuras vajadzīgas lidojuma operācijām vai veicamajiem pienākumiem.”;

e) 57. punktu svītro;

f) iekļauj šādu 69.a punktu:

“69.a “Cilvēka–mašīnas saskarne (HMI)” ir atsevišķu ierīču sastāvdaļa, kas spēj apstrādāt cilvēka un mašīnas mijiedarbību. Saskarne sastāv no aparatūras un programmatūras, kas ļauj mašīnām vai sistēmām interpretēt un apstrādāt lietotāja ievadīto informāciju un sniegt lietotājam nepieciešamos rezultātus.”;

g) 78.a punktu aizstāj ar šādu:

“78.a “Sīkas atteices stāvoklis” ir atteices stāvoklis, kurš ievērojami nesamazina gaisa kuģa drošumu un kurā nepieciešamas lidojuma apkalpes darbības, kas pilnībā atbilst tās spējām.”;

h) iekļauj šādu 78.b punktu:

“78.b “Vielu problemātiska lietošana” nozīmē, ka lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļi un cits drošību ietekmējošs personāls vienu vai vairākas psihoaktīvās vielas lieto:

a) radot tiešu apdraudējumu lietotājam vai apdraudot citu personu dzīvību, veselību vai labklājību; un/vai

b) radot vai padziļinot profesionālas, sabiedriskas, garīgas vai fiziskas problēmas vai traucējumus.”;

i) iekļauj šādu 96.a) un 96.b) punktu:

“96.a “Pārnēsājama EFB” ir pārnēsājama EFB saimniekplatforma, ko izmanto pilotu kabīnē un kas nav sertificētā gaisa kuģa konfigurācijas sastāvdaļa.

96.b “Pārnēsājama elektroniska ierīce (PED)” ir jebkāda veida elektroniska ierīce, parasti (bet ne tikai) plaša patēriņa elektroiekārta, ko gaisa kuģī ienesuši apkalpes locekļi vai pasažieri vai kas ienesta kā kravas daļa un kas nav sertificētā gaisa kuģa konfigurācijas sastāvdaļa. Tā aptver visas iekārtas, kas spēj patērēt elektroenerģiju. Elektroenerģiju var nodrošināt vai nu iekšējie avoti, piemēram, baterijas (uzlādējamās un atkārtoti neuzlādējamās), vai arī ierīces var būt pievienojamas pie konkrētiem barošanas avotiem gaisa kuģī.”;

j) iekļauj šādu 120.a) un 120.b) punktu:

“120.a “A tipa EFB lietotne” ir EFB lietotne, kuras atteice vai nepareiza lietošana neietekmē drošību.

120.b “B tipa EFB lietotne” ir EFB lietotne:

a) kuras atteice vai nepareiza lietošana tiek klasificēta ne augstāk kā sīkas atteices stāvoklis; un

b) kas neaizstāj un nedublē nevienu sistēmu vai funkciju, kas nepieciešama saskaņā ar lidojumderīguma noteikumiem, gaisa telpas prasībām vai ekspluatācijas noteikumiem.”;

2) regulas II pielikumu groza šādi:

a) ARO.GEN.120. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Kompetentā iestāde izvērtē visus alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, ko organizācija ierosinājusi:

- 1) saskaņā ar šīs regulas III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.120. punkta b) apakšpunktu;
- 2) attiecībā uz gaisa baloniem – saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2018/395 (*) II pielikuma (Part-BOP) BOP. ADD.010. punktu; vai
- 3) attiecībā uz planieriem – saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 (**) II pielikuma (Part-SAO) SAO. DEC.100. punkta c) apakšpunktu;

analizējot nodrošināto dokumentāciju un – ja uzskata par nepieciešamu – veicot organizācijas pārbaudi.

Kad kompetentā iestāde ir konstatējusi, ka alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai ir saskaņā ar īstenošanas noteikumiem, tā bez nepamatotas kavēšanās:

- 1) informē pieteikuma iesniedzēju par to, ka atbilstības panākšanai var īstenot alternatīvos līdzekļus, un vajadzības gadījumā attiecīgi groza apstiprinājumu, specializētas ekspluatācijas atļauju vai pieteikuma iesniedzēja sertifikātu; un
- 2) informē Aģentūru par to saturu, tostarp iesniedz attiecīgo dokumentu kopijas;
- 3) informē pārējās dalībvalstis par pieņemtajiem alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai.

(*) Komisijas 2018. gada 13. marta Regula (ES) 2018/395, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa balonu ekspluatācijai (OV L 71, 14.3.2018., 10. lpp.).

(**) Komisijas 2018. gada 14. decembra Īstenošanas regula (ES) 2018/1976, kas atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 nosaka detalizētus planieru ekspluatācijas noteikumus (OV L 326, 20.12.2018., 64. lpp.).”;

b) ARO.GEN.345. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Saņemot deklarāciju no organizācijas, kas veic vai plāno veikt darbības, kurām vajadzīga deklarēšana, kompetentā iestāde pārliecinās, ka deklarācijā ir visa informācija, kas prasīta:

- 1) saskaņā ar šīs regulas III pielikuma (Part-ORO) ORO.DEC.100. punktu;
- 2) attiecībā uz gaisa balonu ekspluatantiem – saskaņā ar Regulas (ES) 2018/395 II pielikuma (Part-BOP) BOP. ADD.100. punktu; vai
- 3) attiecībā uz planieru ekspluatantiem – saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 II pielikuma (Part-SAO) SAO.DEC.100. punktu.

Pārbaudījusi prasīto informāciju, kompetentā iestāde organizācijai apstiprina deklarācijas saņemšanu.”;

c) II papildinājuma tabulu (EASA 139. VEIDLAPA) aizstāj ar šādu:

“EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija				
Tālrunis ⁽¹⁾ : _____ Fakss: _____				
E-pasts: _____				
AOC ⁽²⁾ : _____ Eksploatanta nosaukums ⁽³⁾ : _____ Datums ⁽⁴⁾ : _____ Paraksts: _____ Veic komercdarbību kā (komercnosaukums): _____ Eksploatācijas specifikācijas Nr.: _____				
Gaisa kuģa modelis ⁽⁵⁾ : _____ Reģistrācijas zīmes ⁽⁶⁾ : _____				
Eksploatācijas veidi: Komerciāli gaisa pārvadājumi ☐ Pasażieri ☐ Kravas ☐ Citi ⁽⁷⁾ : _____				
Eksploatācijas apgabals ⁽⁸⁾ : _____				
Īpaši ierobežojumi ⁽⁹⁾ :				
Īpaši apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ⁽¹⁰⁾	Piezīmes
Bīstami izstrādājumi	☐	☐		
Eksploatācija sliktas redzamības apstākļos Pacelšanās Pieeja un nosēšanās	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: pēdas RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ Neattiecas	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ Neattiecas	☐	☐	Maksimālais novirzes laiks ⁽¹⁵⁾ : min	
Navigācijas specifikācijas kompleksām PBN darbībām ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Navigācijas veikspējas minimālās specifikācijas	☐	☐		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju eksploatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Helikopteru eksploatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	☐	☐		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	☐	☐		
Helikopteru eksploatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	☐	☐		
Helikopteru eksploatācija atkrastē	☐	☐		
Salona apkalpes apmācība ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
CC atestāta izdošana ⁽²⁰⁾	☐	☐		
B tipa EFB lietotņu izmantošana	☐	☐	⁽²¹⁾	
Lidojumderīguma uzturēšana	☐	☐	⁽²²⁾	
Citi ⁽²³⁾				

- (¹) Kompetentās iestādes kontakttālruna un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
- (²) Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numuru.
- (³) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".
- (⁴) Eksploataācijas specifikāciju izdošanas datums (dd-mm-gggg) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
- (⁵) Norāda ICAO apzīmējumu gaisa kuģa markai, modeļim un sērijai vai pamatsērijai, ja tai ir apzīmējums (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).
- (⁶) Reģistrācijas zīmes norādītās eksploataācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās eksploataācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse. Ja attiecīgajam gaisa kuģa modeļim nepiemēro visus īpašos apstiprinājumus, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes var norādīt attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē, kas paredzēta piezīmēm.
- (⁷) Norāda citu pārvadājumu veidu (piemēram, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšana).
- (⁸) Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), kur atļauta gaisa kuģa eksploataācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai konkrētus maršrūtus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu vai reģionu robežas).
- (⁹) Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).
- (¹⁰) Šajā ailē norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma veida vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstošos kritērijus).
- (¹¹) Norāda piemērojamo precīzas pieejas kategoriju: *LTS CAT I*, *CAT II*, *OTS CAT II*, *CAT IIIA*, *CAT IIIB* vai *CAT IIIC*. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (*RVR*) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (*DH*) pēdās. Katrai pieejas kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
- (¹²) Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās *RVR* metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.
- (¹³) Lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja apakšējās mākoņu robežas maksimālais augstums gaisa kuģim ir zem FL290.
- (¹⁴) Īpaši tāli lidojumi (*ETOPS*) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modeļim ir vairāk vai mazāk nekā divi dzinēji.
- (¹⁵) Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzes), kā arī dzinēja tipu.
- (¹⁶) Veiktspējas navigācija (*PBN*): katram īpašajam apstiprinājumam kompleksām *PBN* darbībām (piemēram, *RNP AR APCH*) izmanto atsevišķu rindu ar attiecīgiem ierobežojumiem, kas uzskaitīti ailēs "Specifikācija" un/vai "Piezīmes". Procedūrai specifiski apstiprinājumi konkrētām *RNP AR APCH* procedūrām var būt norādīti eksploataācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās eksploataācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse.
- (¹⁷) Norāda, vai īpašais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem un/vai lidlaukiem.
- (¹⁸) Norāda konkrētu gaisa kuģa korpusa un dzinēja kombināciju.
- (¹⁹) Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kuri vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikuma (Part-CC) noteikumiem.
- (²⁰) Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (Part-CC).
- (²¹) Norāda B tipa *EFB* lietotņu sarakstu un *EFB* aparātūras atsauci (pārnēsājamām *EFB*). Šis saraksts ir ietverts eksploataācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās eksploataācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse.
- (²²) Par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu atbildīgās personas vārds un uzvārds/organizācijas nosaukums un atsauce uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (Part-M) G apakšdaļu.
- (²³) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsas nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, lidojumi ar palielinātu sānsveres leņķu izmantošanu, maksimālais attālums no atbilstoša lidlauka lidmašīnām ar diviem dzinējiem bez *ETOPS* apstiprinājuma, gaisa kuģa izmantošana nekomerciāliem lidojumiem).

EASA 139. veidlapa – 4. izdevums”;

3) regulas III pielikumu groza šādi:

a) ORO.GEN.110. punkta k) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“k) Neatkarīgi no j) apakšpunkta ekspluatanti, kuri veic komerciālus pārvadājumus ar kādu no turpmāk norādītajiem gaisa kuģiem, nodrošina, ka lidojuma apkalpe ir saņēmusi atbilstīgu apmācību vai instruktāžu darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, lai tā varētu atpazīt nedeklarētus bīstamus izstrādājumus, kurus gaisa kuģi ienesuši pasažieri vai kuri gaisa kuģi ienesti kā krava:

- 1) viendzinēja propelleru lidmašīna, kuras *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāk un kuras *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, un kuru ekspluatē tādā lidojumā, kurā pacelšanās un nosēšanās ir vienā un tajā pašā lidlaukā vai eksploataācijas vietā, saskaņā ar *VFR* dienas laikā;
- 2) viendzinēja helikopters, kas nav komplekss helikopters ar dzinēju un kura *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, un kuru ekspluatē tādā lidojumā, kurā pacelšanās un nosēšanās ir vienā un tajā pašā lidlaukā vai eksploataācijas vietā, saskaņā ar *VFR* dienas laikā.”;

b) ORO.MLR.101. punktā ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Ciktāl tas neattiecas uz viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, vai nekompleksi viendzinēja helikopteri, kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, kuri paceļas un nosēžas vienā un tajā pašā lidlaukā vai eksploataācijas vietā saskaņā ar *VFR* dienas laikā, OM galvenā struktūra ir šāda.”;

c) ORO.FC.005. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) 2. SADAĻĀ noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas komerciāliem gaisa pārvadājumiem, ciktāl tas neattiecas uz pasažieru komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kurus veic dienā saskaņā ar VFR, sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un kurus veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā apgabalā ar:

- 1) viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāk un kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas; vai
- 2) viendzinēja helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas;”

d) ORO.FTL.105. punkta 13. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“13. “lidojuma laiks” lidmašīnām ir laikposms no brīža, kad gaisa kuģis sāk kustību no stāvvietas, lai veiktu pacelšanos, līdz brīdim, kad gaisa kuģis apstājas tam paredzētā stāvvietā un tiek izslēgti visi dzinēji vai propelleri;”

4) regulas IV pielikumu groza šādi:

a) CAT.GEN.105. punktu svītro;

b) iekļauj šādu CAT.GEN.MPA.141. punktu:

“CAT.GEN.MPA.141 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

- a) Ja gaisa kuģī izmanto EFB, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veikspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.
- b) Ekspluatants neizmanto B tipa EFB lietotni, ja tā nav apstiprināta saskaņā ar V pielikuma (Part-SPA) M apakšdaļu.”;

c) A apakšdaļas 2. sadaļu svītro;

d) B apakšdaļas 2. sadaļu svītro;

e) CAT.POL.MAB.105. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā masas un līdzsvara sistēmā, ekspluatants:

- 1) pārbauda izvaddatu integritāti, lai nodrošinātu, ka dati atbilst AFM noteiktajiem ierobežojumiem; un
- 2) sistēmas lietošanas instrukcijas un procedūras sīki apraksta savā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.”;

f) CAT.POL.MAB.105. punkta e) apakšpunktu svītro;

g) C apakšdaļas 4. sadaļu svītro;

h) D apakšdaļas 3. sadaļu svītro;

5) regulas V pielikumā iekļauj šādu M apakšdaļu:

“M APAKŠDAĻA

ELEKTRONISKĀS LIDOJUMU DATU PĀRVALDĪBAS IERĪCES (EFB)

SPA.EFB.100 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana – ekspluatācijas apstiprinājums

a) Komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatants izmanto B tipa EFB lietotni vienīgi tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums šādai izmantošanai.

b) Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu B tipa EFB lietotnes izmantošanai, ekspluatants pierāda, ka:

- 1) saistībā ar lietotni mitinošās EFB ierīces un EFB lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu ir veikts riska novērtējums, identificēti saistītie riski un nodrošināts, ka tie tiek atbilstoši pārvaldīti un mazināti;
- 2) EFB ierīces un EFB lietotnes cilvēka–mašīnas saskarnes ir novērtētas atbilstīgi cilvēkfaktora principiem;
- 3) tas ir izveidojis EFB pārvaldības sistēmu un ka ir izveidotas un īstenotas EFB ierīces un EFB lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības; tās ietver šādas procedūras:

i) EFB lietošana;

- ii) EFB izmaiņu pārvaldība;
- iii) EFB datu pārvaldība;
- iv) EFB tehniskā apkope; un
- v) EFB drošība;

4. EFB saimniekplatforma ir piemērota paredzētajai EFB lietotnes izmantošanai.

Šī pierādīšana attiecas uz konkrēto EFB lietotni un konkrēto EFB saimniekplatformu, kurā šī lietotne ir instalēta.”;

6) regulas VI pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu NCC.GEN.131. punktu:

“NCC.GEN.131 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

a) Ja gaisa kuģi izmanto EFB, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veikspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

b) Pirms B tipa EFB lietotnes izmantošanas ekspluatants:

- 1) veic riska novērtējumu, kas saistīts ar lietotni mitinošās EFB ierīces un attiecīgās EFB lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu, identificē saistītos riskus un nodrošina, ka tie tiek atbilstoši pārvaldīti un mazināti; riska novērtējumā izskata ar EFB ierīces un attiecīgās EFB lietotnes cilvēka–mašīnas saskarni saistītos riskus; un
- 2) izveido EFB pārvaldības sistēmu, tostarp ierīces un EFB lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības.”;

b) NCC.OP.200. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – ja mācību lidojumus veic Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā minēta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģi ir studentpiloti.”;

7) regulas VII pielikumu groza šādi:

a) NCO.GEN.102. punktu svīturo;

b) NCO.GEN.103. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) sākas un beidzas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.”;

c) NCO.GEN.105. punkta a) apakšpunkta 4) punkta iii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai attiecīgā gadījumā ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCO.IDE.A.105. vai NCO.IDE.H.105. punktā, atļauta ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas.”;

d) NCO.GEN.125 aizstāj ar šādu:

“NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj lietot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), ieskaitot elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīci (EFB), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veikspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.”;

e) NCO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu svīturo;

f) NCO.OP.120. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“NCO.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras – lidmašīnas un helikopteri”;

g) NCO.OP.156. punktu svīturo;

h) NCO.OP.180. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – ja mācību lidojumus veic Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā minēta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģi ir studentpiloti.”;

i) NCO.POL.105. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.”;

j) NCO.IDE.A.160. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Lidmašīnās, izņemot ELA1 lidmašīnas, ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts:

1) pilotu kabīnē; un

2) katrā pasažieru nodaļījumā, kas ir nošķirts no pilotu kabīnes, izņemot, ja lidojuma apkalpe var viegli piekļūt šim nodaļījumam.”;

k) D apakšdaļas 3. sadaļu svīturo;

8) regulas VIII pielikumu groza šādi:

a) SPO.GEN.005. punkta c) apakšpunkta 2) punktu aizstāj ar šādu:

“2) izpletplēcēju izlaišana, planiera vilkšana ar lidmašīnu vai figūrlidojumi, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10. a pantā, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.”;

b) SPO.GEN.102. punktu svīturo;

c) SPO.GEN.107. punkta a) apakšpunkta 4) punkta iii) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai attiecīgā gadījumā ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts SPO.IDE.A.105. vai SPO.IDE.H.105. punktā, atļauta ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas.”;

d) iekļauj šādu SPO.GEN.131. punktu:

“SPO.GEN.131 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

a) Ja gaisa kuģī izmanto EFB, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veikspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

b) Pirms B tipa EFB lietotnes izmantošanas ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, kas saistīts ar lietotni mitinošās EFB ierīces un attiecīgās EFB lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu, identificē saistītos riskus un nodrošina, ka tie tiek atbilstoši mazināti; riska novērtējumā izskata ar EFB ierīces un attiecīgās EFB lietotnes cilvēka–mašīnas saskarni saistītos riskus; un

2) izveido EFB pārvaldības sistēmu, tostarp EFB ierīces un EFB lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības.”;

e) SPO.GEN.140. punkta c) apakšpunktu svīturo;

f) SPO.POL.105. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.”;

g) SPO.IDE.A.180. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Lidmašīnās, izņemot ELA1 lidmašīnas, ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts:

1) pilotu kabīnē; un

2) katrā salona nodaļījumā, kas ir nošķirts no pilotu kabīnes, izņemot, ja lidojuma apkalpe var viegli piekļūt šim nodaļījumam.”;

h) D apakšdaļas 3. sadaļu svīturo.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1976**(2018. gada 14. decembris),****kas atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 nosaka detalizētus planieru ekspluatācijas noteikumus**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES, un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 31. pantu,

tā kā:

- (1) Komisijai ir jāpieņem nepieciešamie īstenošanas noteikumi, lai radītu apstākļus drošai planieru ekspluatācijai saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139, ja planieri atbilst minētās regulas 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punkta nosacījumiem.
- (2) Ņemot vērā planieru ekspluatācijas īpašo raksturu, ir vajadzīgi īpaši ekspluatācijas noteikumi, kas izklāstīti atsevišķā regulā. Minētie noteikumi jābalsta uz vispārīgajiem ekspluatācijas noteikumiem, kas izklāstīti Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾, tomēr tiem jābūt pārstrukturētiem un vienkāršotiem, lai nodrošinātu, ka tie ir samērīgi un to pamatā ir riskā balstīta pieeja, vienlaikus nodrošinot planieru drošu ekspluatāciju.
- (3) Attiecībā uz personu un organizāciju pārraudzību arī planieru ekspluatācijā būtu jāturpina piemērot Regulas (ES) Nr. 965/2012 3. pantā un II pielikumā noteiktās prasības.
- (4) Drošības interesēs un nolūkā nodrošināt atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām, uz visiem planieru ekspluatantiem, uz kuriem attiecas šī regula, izņemot projektēšanas vai ražošanas organizācijas, kas veic zināmu veidu darbības, būtu jāattiecinā pamatprasību kopums.
- (5) Ņemot vērā, ka komerciālās darbības ar planieriem ir mazāk sarežģītas un šaurākas apmēros, salīdzinot ar citiem komerciālās aviācijas veidiem, un saskaņā ar riskā balstītu pieeju pienākas attiecībā uz komerciāliem darījumiem ar planieriem prasīt tikai iepriekšēju deklarēšanu kompetentajai iestādei, kā noteikts Regulas (ES) 2018/1139 30. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Šajā regulā ir detalizēti noteikumi par tādu deklarēšanu.
- (6) Ņemot vērā konkrētu darbību specifiku un riskā balstītu pieeju, pienākas zināmas darbības ar planieriem izslēgt no iepriekšējās deklarēšanas prasības.
- (7) Nolūkā nodrošināt raitu pāreju un visām iesaistītajām personām dot pietiekamu laiku sagatavoties minēto jauno procedūru piemērošanai, šo regulu būtu jāsadā piemērot tikai sešus mēnešus pēc stāšanās spēkā.
- (8) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un iesniegusi to kā atzinumu ⁽³⁾ Komisijai saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.
- (9) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2018/1139 127. pantu izveidotā komiteja,

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2017. gada 23. augusta atzinums Nr. 07/2017 par Komisijas regulas projektu par planieru ekspluatācijas noteikumu pārskatīšanu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šajā regulā izklāstīti detalizēti ekspluatācijas noteikumi par planieriem, kas atbilst Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punkta nosacījumiem.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro I pielikumā iekļautās definīcijas un šādas definīcijas:

- 1) “planieris” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kuru lidojumā notur gaisa aerodinamiskā reakcija uz tā nekustīgajām nesošajām virsmām un kura brīvais lidojums nav atkarīgs no dzinēja;
- 2) “dzinējs” ir ierīce, ko izmanto vai paredzēts izmantot motorplaniera piedziņai;
- 3) “motorplanieris” ir planieris ar vienu vai vairāk dzinējiem, kuram laikā, kad dzinēji nedarbojas, ir planiera īpašības;
- 4) “komercekspluatācija” ir planiera publiski pieejama ekspluatācija par maksu vai citādu nosakāmu atlīdzību vai, ja tā nav publiski pieejama, tad tāda, ko veic pēc ekspluatanta un klienta līguma, ja ekspluatants nav klienta kontrolē;
- 5) “sacensību lidojums” ir darbības gaisā ar planieri, ko veic nolūkā piedalīties planierisma sacensībās vai konkursos, ieskaitot gatavošanos tādām lidojumam un lidošanu uz planierisma sacensībām vai konkursiem un atgriešanos no tiem;
- 6) “parauglidojums” ir darbības gaisā ar planieri, ko veic nolūkā nodrošināt izrādi vai priekšnesumu publiski pieejamā reklamētā pasākumā, ieskaitot gatavošanos tādām lidojumam un lidošanu uz reklamēto pasākumu un atgriešanos no tā;
- 7) “ievadlidojums” ir par maksu vai citādu nosakāmu atlīdzību veikts neilgs lidojums, ko jaunu apmācāmo vai organizācijas locekļu piesaistes nolūkā veic vai nu mācību organizācija, kas minēta Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 ⁽¹⁾ 10.a pantā, vai organizācija, kas izveidota ar mērķi popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju;
- 8) “akrobātisks lidojums” ir tiša manevrēšana, kurā ietilpst planiera stāvokļa pēkšņa maiņa, neparasts stāvoklis gaisā vai neparasta paātrināšana, kas nav nepieciešami parastā lidojumā vai apmācībā tādu apliecību, diplomu vai kvalifikācijas atzīmju saņemšanai, kas neattiecas uz akrobātiskiem lidojumiem;
- 9) “galvenā darbības vieta” ir planiera ekspluatanta galvenais birojs vai juridiskā adrese, kurā tiek īstenotas šajā regulā minēto darbību galvenās finansiālās funkcijas un vadība;
- 10) “līgums par nomāšanu bez apkalpes” ir uzņēmumu līgums, pēc kura planieri ekspluatē nomnieka atbildībā.

3. pants

Ekspluatācija

1. Planieru ekspluatanti planierus ekspluatē saskaņā ar II pielikumā noteiktajām prasībām.

Pirmo daļu nepiemēro projektēšanas vai ražošanas organizācijām, kuras atbilst Komisijas Regulas (ES) Nr. 748/2012 ⁽²⁾ attiecīgi 8. un 9. pantam un planieri ekspluatē atbilstīgi savām tiesībām planiera tipa ieviešanas vai modificēšanas nolūkos.

⁽¹⁾ Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumperīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).

2. Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 30. panta 1. punkta a) apakšpunktu planieru ekspluatanti nodarbojas ar komercespluatāciju tikai pēc tam, kad deklarējuši kompetentajai iestādei savu darbības spēju un līdzekļus, kas ļauj pildīt ar planiera ekspluatāciju saistītos pienākumus.

Pirmo daļu nepiemēro šādām darbībām ar planieriem:

- a) ekspluatācija ar dalītām izmaksām, ja planiera lidojumu tiešajās izmaksās un planiera glabāšanas, apdrošināšanas un apkopes ikgadējo izmaksu proporcionālā daļā dalās visas personas, ko planieri uzņem;
- b) sacensību lidojumi vai parauglidojumi, ja maksa vai citāda atlīdzība par tādiem lidojumiem nepārsniedz planiera lidojuma tiešo izmaksu segšanu un proporcionālu daļu no planiera glabāšanas, apdrošināšanas un apkopes ikgadējām izmaksām un izcīnītu balvu vērtība nepārsniedz kompetentās iestādes noteikto;
- c) ievadlidojumi, lidojumi izpletņlēcēju izlaišanai, planieru vilkšana vai akrobātika, ko veic vai nu apmācības organizācija, kuras galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kura ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10. a pantā, vai organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju, ja organizācija planieri ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai līgumu par nomāšanu bez apkalpes, lidojums nerada peļņu, kura tiek dalīta ārpus organizācijas, un tādi lidojumi ir margināla organizācijas darbība;
- d) mācību lidojumi, ko veic apmācības organizācija, kuras galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kura ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā.

4. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2019. gada 9. jūlija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 14. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

DEFINĪCIJAS

(PART-DEF)

Regulas II pielikumā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “pieņemami atbilstības panākšanas līdzekļi (AMC)” ir nesaistoši standarti, ko Aģentūra pieņemusi, lai parādītu, ar kādiem līdzekļiem panākama atbilstība Regulai (ES) 2018/1139 un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem;
- 2) “alternatīvi atbilstības panākšanas līdzekļi (AltMoC)” ir līdzekļi, kas nodrošina alternatīvu esošiem AMC, vai līdzekļi, kas liek priekšā jaunus veidus, kā panākt atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem, par kuriem Aģentūra nav pieņēmusi attiecīgus AMC;
- 3) “kapteinis” (PIC) ir pilots, kurš norīkots komandēt un atbild par drošu lidojuma norisi;
- 4) “gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM)” ir dokuments, kurā ietverti piemērojamie un apstiprinātie ekspluatācijas ierobežojumi un informācija par planieri;
- 5) “psihoaktīvas vielas” ir alkohols, opioīdi, kanabinoīdi, sedatīvi un hipnotiķi, kokaīns, citi psihostimulatori, halucinogēni un gaisīgi šķīdinātāji, bet ne kafija un tabaka;
- 6) “lidojuma kritiskie posmi” ir ieskrējens, pacelšanās trajektorija, pieejas beigu posms, neizdevies nosēšanās mēģinājums, nosēšanās, ieskaitot nosēšanās izskrējenu, un citi lidojuma posmi, ko kapteinis nosaka par kritiskiem planiera drošai ekspluatācijai;
- 7) “ekspluatācijas vieta” ir vieta, kas nav lidlauks un ko kapteinis vai ekspluatants izvēlējies nosēšanās vai pacelšanās vajadzībām;
- 8) “apkalpes loceklis” ir persona, ko ekspluatants norīkojis kapteiņa pakļautībā veikt pienākumus planierī, ja tā nav kapteinis pats;
- 9) “elektroniskā lidojumu datu pārvaldības ierīce (EFB)” ir elektroniska informācijas sistēma, ko veido ierīces un lietotnes lidojuma apkalpei, kuras ļauj glabāt, atjaunināt, attēlot un apstrādāt EFB funkcijas, kas vajadzīgas lidojuma operācijām vai veicamajiem pienākumiem;
- 10) “bīstami izstrādājumi” ir priekšmeti vai vielas, kas spēj apdraudēt veselību, drošību, mantu vai vidi un kas ir iekļauti tehnisko instrukciju bīstamo izstrādājumu sarakstā vai tiek klasificēti saskaņā ar šīm instrukcijām;
- 11) “tehniskās instrukcijas” ir tehnisko instrukciju par bīstamo izstrādājumu drošiem pārvadājumiem pa gaisu jaunākais spēkā esošais izdevums, ieskaitot papildinājumu un visus pielikumus, kuru ICAO publicējusi dokumentā 9284-AN/905;
- 12) “planiera specializēta ekspluatācija” ir ekspluatācija, kas var būt komerciāla vai nekomerciāla darbība ar planieri, kuras galvenais mērķis saistīts nevis ar tipiskiem sporta un izklaides pasākumiem, bet ar izpletņlēcšanu, ziņu mediju, televīzijas un kino lidojumiem, parauglidojumiem vai tamlīdzīgām specializētām darbībām;
- 13) “nakts” ir laika sprādis no vakara civilās krēslas beigām līdz rīta civilās krēslas sākumam; civilā krēsla beidzas vakarā, kad saules ripas centrs atrodas 6° zem horizonta, un sākas no rīta, kad saules ripas centrs atrodas 6° zem horizonta.

II PIELIKUMS

PLANIERU EKSPLOATĀCIJA GAISĀ

(PART-SAO)

GEN APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

SAO.GEN.100 Darbības joma

Saskaņā ar 3. pantu šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāievēro visiem planieru ekspluatantiem, kuri nav 3. panta 1. punkta otrajā daļā minētās projektēšanas vai ražošanas organizācijas.

SAO.GEN.105 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā darbības vieta, vai, ja ekspluatantam nav galvenās darbības vietas, tās, kurā ekspluatants veic darbību vai kurā ir tā reģistrācijas vieta vai dzīvesvieta. Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 1. panta 7. punktu uz minēto iestādi attiecas prasības, kas noteiktas minētās regulas 3. pantā.

SAO.GEN.110 Atbilstības pierādīšana

- a) Ja pieprasa kompetentā iestāde, kura saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikuma ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunkta 2) punktu pārbauda ekspluatanta pastāvīgu atbilstību, ekspluatants pierāda atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un šās regulas prasībām.
- b) Atbilstības pierādīšanai ekspluatants var izmantot šādus līdzekļus:
 - 1) pieņemamus atbilstības panākšanas līdzekļus (AMC);
 - 2) alternatīvus atbilstības panākšanas līdzekļus (AltMoC).

SAO.GEN.115 Ievadlidojumi

Ievadlidojumus:

- a) veic pa dienu pēc vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR); un
- b) drošības aspektā pārrauga personu, kuru norīkojusi organizācija, kas atbild par ievadlidojumiem.

SAO.GEN.120 Tūlītēja reaģēšana uz drošības problēmu

Ekspluatants īsteno:

- a) kompetentās iestādes uzdotos drošības pasākumus saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikuma ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un
- b) lidojumperīguma direktīvas un citu obligāto informāciju, ko saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 77. panta 1. punkta h) apakšpunktu izdevusi Aģentūra.

SAO.GEN.125 Kapteiņa iecelšana

Ekspluatants par kapteini ieceļ personu, kam ir kapteiņa kvalifikācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu.

SAO.GEN.130 Kapteiņa pienākumi

Kapteinis:

- a) planiera ekspluatācijas laikā atbild par planiera un tajā esošo personu drošību;
- b) atbild par lidojuma sākšanu, turpināšanu vai beigšanu drošības pēc;
- c) nodrošina, ka tiek ievērotas visas piemērojamās ekspluatācijas procedūras un kontrolesaraksti;

- d) lidojumu sāk vienīgi tad, kad ir pārlicinājies, ka ir ievērotas visas ekspluatācijas prasības, proti:
 - 1) planieris ir lidojumderīgs;
 - 2) planieris ir pienācīgi reģistrēts;
 - 3) lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir planierī un ir darba kārtībā;
 - 4) planiera masa un smagumcentrs ir tādi, ka lidojumu iespējams veikt gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (AFM) noteiktajās robežās;
 - 5) visas iekārtas un bagāža ir pareizi iekrautas un nostiprinātas, un joprojām ir iespējama ārkārtas evakuācija; un
 - 6) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti AFM noteiktie planiera ekspluatācijas ierobežojumi;
- e) gādā, lai pirmslidojuma pārbaude būtu veikta tā, kā noteikts AFM;
- f) pienākumus planierī nepilda, ja ir kāds no tālāk minētajiem gadījumiem:
 - 1) kāda iemesla dēļ, piemēram, traumas, slimības, medikamentu lietošanas, noguruma vai psihoaktīvu vielu iedarbības dēļ vai citādi nejūtas spējīgs pildīt savus pienākumus;
 - 2) nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;
- g) atsakās vest vai izliek tādas personas vai bagāžu, kas rada potenciālas briesmas planiera vai tajā esošu personu drošībai;
- h) neļauj planierī pārvadāt personu, kas šķiet esam tādā psihoaktīvo vielu ietekmē, ka var rasties briesmas planiera vai tajā esošo personu drošībai;
- i) gādā, lai kritiskajos lidojuma posmos un vienmēr, kad tas tiek uzskatīts par nepieciešamu drošības pēc, visas personas planierī sēž un drošības jostas ir aizsprādzētas;
- j) lidojuma laikā:
 - 1) neatsprādzē drošības jostu; un
 - 2) visu laiku ir pie planiera vadības, izņemot gadījumus, kad vada cits pilots;
- k) ārkārtas situācijā, kad vajadzīgi tūlītēji lēmumi un tūlītējas darbības, veic visas darbības, ko uzskata par konkrētajos apstākļos vajadzīgām. Tādos gadījumos drošības interesēs var, cik nepieciešams, neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes;
- l) neturpina lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus slimības, noguruma, skābekļa trūkuma vai citu iemeslu dēļ;
- m) lietošanas datus un visus planiera defektus, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, pēc lidojuma vai lidojumu virknes ieraksta reģistrācijas žurnālā vai lidojuma žurnālā;
- n) par katru negadījumu un nopietnu incidentu, kurā iesaistīts planieris, nekavējoties ar ātrākajiem pieejamajiem līdzekļiem informē tās valsts drošības izmeklēšanas iestādi, kuras teritorijā bijis šis atgadījums, un minētās valsts avārijas dienestus;
- o) nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē vietējo varas iestādi, ko deleģējusi valsts, kuras teritorijā nelikumīgā iejaukšanās notikusi; un
- p) nekavējoties ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidojuma apstākļiem, kas radušies un var ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.

SAO.GEN.135 Apkalpes locekļu pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis kārtīgi pilda savus pienākumus planiera ekspluatācijā.
- b) Apkalpes loceklis nepilda pienākumus planierī, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, traumas, slimības, medikamentu lietošanas, noguruma, psihoaktīvu vielu iedarbības dēļ vai citādi nejūtas spējīgs tos pildīt.

c) Apkalpes loceklis ziņo kapteinim:

- 1) par bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas pēc viņa domām var ietekmēt planiera lidojumderīgumu vai drošu ekspluatāciju, ieskaitot avārijas sistēmu darbību;
- 2) un par katru incidentu.

SAO.GEN.140 Normatīvo aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

- a) Kapteinis un citi apkalpes locekļi ievēro visus to valstu likumus, noteikumus un procedūras, kurās tiek veikta ekspluatācija.
- b) Kapteinis pārzina tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņa pienākumiem un kas noteikti attiecībā uz teritorijām, kuras paredzēts šķērsot, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, kuras paredzēts izmantot, un attiecīgajām aeronavigācijas iekārtām.

SAO.GEN.145 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai planierī neļauj lietot portatīvas elektroniskas ierīces (PED), ieskaitot elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīci (EFB), kuras nelabvēlīgi ietekmē planiera sistēmas un iekārtu veikspēju vai tā ekspluatējamību.

SAO.GEN.150 Bīstami izstrādājumi

- a) Kapteinis neļauj nevienai personai ņemt planierī bīstamus izstrādājumus.
- b) Samērīgā daudzumā par atļautiem uzskata priekšmetus un vielas, kas citādi būtu klasificējami kā bīstami izstrādājumi, bet ko izmanto lidojuma drošības uzlabošanai, ja to vešana planierī ir ieteicama, lai nodrošinātu to laicīgu pieejamību ekspluatācijas vajadzībām.

SAO.GEN.155 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt planierī

- a) Katrā lidojumā planierī ir visi šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:
 - 1) AFM vai līdzvērtīgi dokumenti;
 - 2) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu, ja nepieciešams saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma 4. sadaļu ⁽¹⁾;
 - 3) plānotā lidojuma apgabala jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 4) citi dokumenti, kas var būt vajadzīgi lidojumā vai ko var pieprasīt valstis, kuras saistītas ar lidojumu;
 - 5) procedūras un informācija par vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts.
- b) Bez tam, ja saskaņā ar SAO.DEC.100. punktu ir vajadzīga deklarācija, katrā lidojumā ved līdzī tās kopiju.
- c) Visi šie dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, ja to nav planierī, paliek pieejamas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā oriģināla vai kopijas veidā:
 - 1) reģistrācijas apliecība;
 - 2) lidojumderīguma sertifikāts ar pielikumiem;
 - 3) lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts, ja motorplanierim ir izdots trokšņa līmeņa sertifikāts;
 - 5) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence, ja planieris ir aprīkots ar radiosakaru iekārtu saskaņā ar SAO. IDE.130. punktu;

⁽¹⁾ Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).

- 6) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecības;
 - 7) lidojuma žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments.
- d) Ar izņēmumu no a) un b) punkta tajos norādītos dokumentus, rokasgrāmatas un informāciju var atstāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā šādos lidojumos:
- 1) kuros iecerēts palikt lidlauka vai ekspluatācijas vietas redzamības lokā; vai
 - 2) kuri tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā.
- e) Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma tās noteiktajā laikposmā, kas nav mazāks par 24 h, kapteinis vai ekspluatants minētajai iestādei dara pieejamus dokumentu oriģinālus.

SAO.GEN.160 Lidojuma žurnāls

Katra lidojuma vai lidojumu virknes ziņas par planieri, apkalpi un katru lidojumu fiksē lidojuma žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā.

OP APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

SAO.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Kapteinis izmanto tikai attiecīgajam planiera tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

SAO.OP.105 Trokšņa mazināšanas procedūras. Motorplanieri

Kapteinis ievēro publicētās ekspluatācijas procedūras, lai mazinātu motorplaniera saceltā trokšņa ietekmi, vienlaikus nodrošinot drošības prioritāti pār trokšņu mazināšanu.

SAO.OP.110 Pasažieru instruktāža

Kapteinis nodrošina, ka pirms lidojuma un, ja vajadzīgs, tā laikā pasažieris tiek instruēts par standarta, nestandarta un ārkārtas procedūrām.

SAO.OP.115 Īpašu kategoriju pasažieru pārvadāšana

Kapteinis nodrošina, ka personas, kam pārvadāšanas laikā planierī nepieciešami īpaši apstākļi, palīdzība vai ierīces, tiek vestas tādos apstākļos, kas nodrošina planiera un tajā esošo personu un mantas drošību.

SAO.OP.120 Lidojuma sagatavošana

Pirms lidojuma sākuma kapteinis nodrošina, ka:

- a) planiera drošai ekspluatācijai vajadzīgās ietaises ir piemērotas ekspluatācijas veidam, kādā lidojums tiks veikts;
- b) meteoroloģiskie apstākļi ļaus lidojumu paveikt droši;
- c) motorplaniera gadījumā – ja paredzēts izmantot dzinēju, degvielas vai cita enerģijas avota daudzums ir pietiekams, lai lidojumu varētu paveikt droši.

SAO.OP.125 Degvielas uzpilde un akumulatoru uzlāde un maiņa, kad planierī ir cilvēki. Motorplanieri

Ja motorplanierī ir pasažieris:

- a) planierī neiepilda degvielu; un
- b) piedziņai izmantojamus akumulatorus neuzlādē un nemaina.

SAO.OP.130 Smēķēšana planierī

Nevienā lidojuma posmā neviens planierī nedrīkst smēķēt.

SAO.OP.135 Meteoroloģiskie apstākļi

Kapteinis sāk vai turpina lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija rāda, ka pastāv drošas nosēšanās iespēja.

SAO.OP.140 Ledus un citi kontaminanti. Procedūras lidlaukos

Kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad planieris ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt planiera veikspēju vai vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts AFM noteikumos.

SAO.OP.145 Degvielas vai citu enerģijas avotu pārvaldība lidojumā. Motorplanieri

Motorplaniera kapteinis lidojuma laikā ar regulāriem starplaikiem pārbauda, vai izmantojamās degvielas vai citu pieejamo enerģijas avotu daudzums nav mazāks par to, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu nosēšanos.

SAO.OP.150 Papildu skābekļa lietošana

Kapteinis nodrošina, ka visas personas planierī izmanto papildu skābekli ikreiz, kad kapteinis konstatējis, ka paredzētā lidojuma augstumā skābekļa trūkums var mazināt viņu spējas vai viņām kaitēt.

SAO.OP.155 Specializēta planieru ekspluatācija

- Pirms planiera specializētas ekspluatācijas vai darbību virknes sākuma kapteinis veic riska novērtēšanu, izvērtējot attiecīgās darbības sarežģītību, lai noteiktu plānotās ekspluatācijas bīstamību un ar to saistītos riskus un vajadzības gadījumā noteiktu riska mazināšanas pasākumus.
- Specializētu planiera ekspluatāciju veic saskaņā ar kontrolsarakstu. Pamatojoties uz riska novērtējumu un ņemot vērā visas šajā pielikumā noteiktās prasības, kapteinis sagatavo minēto kontrolsarakstu un nodrošina tā piemērotību specializētajai darbībai un izmantotajam planierim. Kontrolsaraksts visos lidojumos ir viegli pieejams kapteinim un apkalpes locekļiem, ja tas ir svarīgi viņu pienākumu veikšanai.
- Lai pienācīgi ņemtu vērā riska novērtējumu, kapteinis kontrolsarakstu regulāri pārskata un vajadzības gadījumā atjaunina.

POL APAKŠDAĻA**VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI****SAO.POL.100 Svēršana**

- Planieri sver planiera ražotājs, vai planiera svēršanu veic saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 ⁽¹⁾ I pielikumu.
- Ekspluatants nodrošina, ka planiera masa ir noteikta, to faktiski nosverot pirms sākotnējās nodošanas ekspluatācijā. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veiktās pārbūves un remontu kopējo ietekmi uz masu. Informāciju dara pieejamu kapteinim. Ja pārbūves vai remonta ietekme uz masu nav zināma, planieri pārsver.

SAO.POL.105 Veiktspēja. Vispārīgi

Kapteinis ekspluatē planieri tikai tad, ja tā veiktspēja atbilst Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikumā noteiktajām prasībām un pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, nodrošinot, ka tiek izmantoti grafiku un karšu jaunākie pieejamie izdevumi.

⁽¹⁾ Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumdeģuma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

IDE APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

SAO.IDE.100 Instrumenti un iekārtas. Vispārīgi

- a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu vai, ja tie reģistrēti trešā valstī, saskaņā ar reģistrācijas valsts lidojumderīguma prasībām, ja ir izpildīts viens no šiem nosacījumiem:
- 1) lidojuma apkalpe tos izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;
 - 2) tos izmanto, lai nodrošinātu atbilstību SAO.IDE.130. vai SAO.IDE.135. punktam;
 - 3) tie ir iebūvēti planierī.
- b) Atkāpjoties no a) apakšpunkta, tālāk norādītie instrumenti un iekārtas nav jāapstiprina, ja tie prasīti šajā apakšdaļā:
- 1) pārnēsājамie lukturi;
 - 2) precīzs laikrādis;
 - 3) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.
- c) Instrumentiem un iekārtām jābūt pa rokai vai sasniedzamiem no posteņa, kur sēž kapteinis vai cits apkalpes loceklis, kam tie jālieto.

SAO.IDE.105 Lidojuma un navigācijas instrumenti

- a) Planieriem jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
- 1) laiku stundās un minūtēs,
 - 2) barometrisko augstumu,
 - 3) izmērīto ātrumu gaisā,
 - 4) motorplanierī – magnētisko kursu.
- b) Papildus a) apakšpunktā nosauktajam planierim, to ekspluatējot apstākļos, kad to bez viena vai vairākiem papildu instrumentiem nevar noturēt vēlamajā lidojuma trajektorijā, lidojot mākoņos vai to ekspluatējot naktī, jābūt aprīkotam ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
- 1) vertikālo ātrumu,
 - 2) telpisko stāvokli vai griešanos un slīdēšanu,
 - 3) magnētisko kursu.

SAO.IDE.110 Ekspluatācijas gaismas

Planieri, ko ekspluatē naktī, ir aprīkoti ar visu tālāk minēto:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismām;
- c) nolaišanās lukturi;
- d) apgaismojumu ar barošanas padevi no planiera elektrosistēmas, lai adekvāti apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai planiera ekspluatācijai;
- e) autonomu portatīvu lukturi kapteinim un citiem apkalpes locekļiem posteņiem.

SAO.IDE.115 Papildu skābeklis

Planieri, ko ekspluatē tad, kad ir vajadzīgs skābekļa krājums saskaņā ar SAO.OP.150. punktu, ir aprīkoti ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, kurā var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un ar kuru var nodrošināt tā padevi.

SAO.IDE.120 Dzīvības glābšanas un signalizēšanas aprīkojums. Lidojumi virs ūdens

Tāda planiera kapteinis, ko ekspluatē virs ūdens, pirms lidojuma sākšanas izvērtē planierī pārvadātās personas izdzīvošanai radīto risku gadījumā, ja notiktu piespiedu nosēšanās uz ūdens. Ņemot vērā minētos riskus, kapteinis izvērtē, vai dzīvības glābšanas un signalizēšanas aprīkojums ir jāved līdzi.

SAO.IDE.125 Dzīvības glābšanas un signalizēšanas aprīkojums. Apgrūtināta meklēšana un glābšana

Planieri, ko ekspluatē virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana (SAR) būtu īpaši grūta, ir aprīkoti ar dzīvības glābšanas un signalizēšanas aprīkojumu, kas piemērots pārlidojamajām teritorijām.

SAO.IDE.130 Radiosakaru iekārtas

Planieri ir aprīkoti ar radiosakaru iekārtām, lai nodrošinātu saziņu, kā prasīts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma 4. papildinājumā un, ja lidojumu veic trešās valsts gaisa telpā, trešās valsts tiesību aktos.

SAO.IDE.135 Uztvērējraidītājs

Planieri ir aprīkoti ar sekundārā radara (SSR) uztvērējraidītāju, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma SERA.6005. punkta b) apakšpunktu un, ja lidojumu veic trešās valsts gaisa telpā, saskaņā ar tās tiesību aktiem.

DEC APAKŠDAĻA

DEKLARĀCIJA**SAO.DEC.100 Deklarēšana**

- a) Deklarācijā, kas minēta 3. panta 2. punktā, ekspluatants apstiprina, ka atbilst un arī turpmāk atbildīs Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un šās regulas prasībām.
- b) Ekspluatants deklarācijā iekļauj šādu informāciju:
 - 1) ekspluatanta vārdu vai nosaukumu;
 - 2) ekspluatanta galveno darbības vietu;
 - 3) ekspluatanta kontaktinformāciju;
 - 4) ekspluatācijas sākuma datumu un attiecīgā gadījumā datumu, no kura ir spēkā pāreja uz pastāvošu deklarāciju;
 - 5) attiecībā uz visiem planieriem, ko izmanto komercekspluatācijā – planiera tipu, reģistrāciju, galveno bāzi, ekspluatācijas veidu un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju.
- c) Deklarējot ekspluatants, lai pierādītu atbilstību, dara zināmu kompetentajai iestādei AltMoC sarakstu, ja tas tiek pieprasīts saskaņā ar SAO.GEN.110. punktu. Minētajā sarakstā ir atsauces uz attiecīgajiem AMC.
- d) Ekspluatants deklarācijas iesniegšanai izmanto šā pielikuma papildinājumā ietverto veidlapu.

SAO.DEC.105 Izmaiņas deklarācijā un komercekspluatācijas izbeigšana

- a) Ekspluatants nekavējoties paziņo kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un šās regulas prasībām, kas deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām SAO.DEC.100. punkta b) apakšpunktā minētajā informācijā un SAO.DEC.100. punkta c) apakšpunktā minētajā AltMoC sarakstā, kas ietverts deklarācijā vai ir tās pielikumā.
- b) Ja ekspluatants vairs nenodarbojas ar planieru komercekspluatāciju, tas par to nekavējoties paziņo kompetentajai iestādei.

Papildinājums

DEKLARĀCIJA				
saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/1976				
Ekspluatants Nosaukums / vārds, uzvārds: Ekspluatanta galvenā darbības vieta: Kontaktinformācija:				
Planiera ekspluatācija Komercekspluatācijas sākuma datums un attiecīgā gadījumā datums, no kura veikta pāreja uz pašreizējo komercekspluatāciju:				
Informācija par izmantotajiem planieriem, komercekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanas vadību: ⁽¹⁾				
Planiera tips	Planiera reģistrācija	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veidi ⁽²⁾	Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija ⁽³⁾
Vajadzības gadījumā – <i>AltMoC</i> saraksts ar atsaucēm uz attiecīgajiem <i>AMC</i> (deklarācijas pielikumā):				
Paziņojumi ☐ Ekspluatants atbilst un turpmāk atbildīs Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 prasībām. Konkrēti, ekspluatants komercekspluatāciju veic saskaņā ar šādām Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 II pielikuma prasībām:				
☐ Visiem ekspluatācijā esošajiem planieriem ir saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 izdots lidojumderīguma sertifikāts ⁽⁴⁾ .				
☐ Pilotiem ir apliecība un kvalifikācijas atzīmes, kas izdotas vai pieņemtas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu tā, kā prasīts II pielikuma SAO.GEN.125. punktā.				
☐ Ekspluatants paziņos kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautajā un tai pielikumā pievienotajā informācijā un <i>AltMoC</i> sarakstos tā, kā prasīts II pielikuma SAO.DEC.100. punkta c) apakšpunktā.				
☐ Ekspluatants apstiprina, ka visa šajā deklarācijā un tās pielikumos ietvertā informācija ir pilnīga un pareiza.				
Datums, uzvārds un paraksts				

⁽¹⁾ Aizpildiet tabulu! Ja nepietiek vietas informācijas norādīšanai, to norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.

⁽²⁾ "Ekspluatācijas veidi" attiecas uz komercekspluatācijas veidu, kuru veic ar planieri.

⁽³⁾ Informācijā par organizāciju, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, adresi un apstiprinājuma atsauci.

⁽⁴⁾ Lidojumderīguma sertifikāts ir parasts lidojumderīguma sertifikāts, ierobežots lidojumderīguma sertifikāts vai lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikuma prasībām.

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV