

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V**

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА**

**от 3 ноември 2011 година**

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

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1)

Изменен със:

Официален вестник

		№	страница	дата
► <b><u>M1</u></b>	Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 година	L 100	1	5.4.2012 г.
► <b><u>M2</u></b>	Регламент (ЕС) № 70/2014 на Комисията от 27 януари 2014 година	L 23	25	28.1.2014 г.
► <b><u>M3</u></b>	Регламент (ЕС) № 245/2014 на Комисията от 13 март 2014 година	L 74	33	14.3.2014 г.

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1178/2011 НА КОМИСИЯТА****от 3 ноември 2011 година**

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 216/2008 цели установяване и поддържане на високо и еднородно ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа. В посочения регламент са предоставени средствата за постигане на тази цел, както и на други цели, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване.
- (2) Пилотите, участващи в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, както и на тренировъчни средства за полетна симулация, лицата и организациите, участващи в обучения, проверки или прегледи на тези пилоти, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, посочени в приложение III към Регламент (ЕО) № 216/2008. В съответствие с горепосочения регламент пилотите, както и лицата и организациите, участващи в обучението им, следва да бъдат сертифицирани, след като се установи, че те отговарят на съответните съществени изисквания.
- (3) Аналогично на пилотите следва да се издаде свидетелство за медицинска годност, а авиомедицинските експерти, натоварени със задължението да оценяват медицинската годност на пилотите, следва да получат сертификат, след като бъде установено, че отговарят на съответните съществени изисквания. В Регламент (ЕО) № 216/2008 обаче се предвижда възможността общи медицински специалисти да изпълняват функциите на авиомедицински експерти при определени условия, ако това е разрешено съгласно националното право.
- (4) Кабинният екипаж, участващ в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, трябва да отговаря на съответните съществени изисквания, определени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В съответствие с посочения регламент членовете на кабинния екипаж следва периодично да преминават медицински преглед, удостоверяващ тяхната годност да изпълняват възложените им задължения, свързани с безопасността. Годността трябва да бъде доказана чрез подходяща оценка въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

## ▼B

- (5) С Регламент (ЕО) № 216/2008 от Комисията се изисква да приеме необходимите правила за прилагане във връзка с определяне на условията за сертифициране на пилотите, както и на лицата, участващи в техни обучения, проверки или прегледи, а също и за издаване на свидетелства на членовете на кабинния екипаж и за оценка на тяхната медицинска годност.
- (6) Следва да бъдат определени изискванията и процедурите за преобразуване на националните свидетелства за летателна правоспособност за пилоти и бордни инженери в свидетелства за летателна правоспособност за пилоти, за да се гарантира, че те могат да извършват своите дейности при хармонизирани условия. Квалификациите за летателни изпитания следва също да бъдат преобразувани в съответствие с настоящия регламент.
- (7) Когато може да бъде гарантирано равнище на безопасност, еквивалентно на определеното в Регламент (ЕО) № 216/2008, държавите-членки следва да получат възможност да приемат свидетелствата за летателна правоспособност, издадени от трети държави. Следва да бъдат определени условия за приемане на свидетелства за летателна правоспособност, издадени от трети държави.
- (8) С цел да се гарантира, че обучение, започнало преди прилагането на настоящия регламент, може да бъде взето предвид за целите на получаване на свидетелство за летателна правоспособност, следва да бъдат определени условията за признаване на вече приключили обучения. Условията за признаване на военни свидетелства за летателна правоспособност следва също да бъдат определени.
- (9) Преди влизането в сила на настоящия регламент е необходимо да се осигури достатъчно време на въздухоплавателния сектор и администрациите на държавите-членки за приспособяване към новата регулаторна рамка, така че държавите-членки да разполагат с необходимото време за издаване на специфични видове свидетелства за летателна правоспособност и свидетелства за медицинска годност, които не са в обхвата на „JAR“, и за признаване при определени условия на валидността на издадените свидетелства и сертификати, както и на проведената авиомедицинска оценка.
- (10) Директива 91/670/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимно приемане на лицензите на персонала за упражняване на функции в гражданската авиация<sup>(1)</sup> се отменя в съответствие с член 69, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008. За съответни мерки следва да се считат мерките, приети с настоящия регламент.
- (11) С цел да се осигури плавен преход и еднородно високо равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, мерките за прилагане следва да отразяват съвременните технологии, включително най-добрите практики и научния и техническия прогрес в областта на обучението на пилоти и авиомедицинската годност на екипажите на въздухоплавателни средства. В съответствие с това следва да се вземат предвид техническите изисквания и административните процедури, одобрени от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и Обединените авиационни власти до 30 юни 2009 г., както и съществуващото законодателство, отнасящо се до специфична национална среда.
- (12) Агенцията подготви проект на правилник за прилагане, който предостави на Комисията като становище в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

<sup>(1)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 21.

**▼B**

- (13) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден по силата на член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1***Предмет**

Настоящият регламент определя подробни правила за:

1. различните квалификации по свидетелствата за летателна правоспособност за пилоти, както и условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно отменяне или прекратяване на свидетелства, правата и отговорностите на притежателите на свидетелства за правоспособност, както и условията за преобразуването на съществуващи национални свидетелства за правоспособност за пилоти и бордни инженерни в свидетелства за правоспособност за пилоти, както и условията за признаване на свидетелства за правоспособност, издадени от трети държави;
  2. сертифицирането на лицата, отговарящи за предоставяне на летателно обучение или обучение на полетен симулатор и за оценката на пилотските умения;
  3. различните свидетелства за медицинска годност за пилоти, условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно отменяне или прекратяване на свидетелствата за медицинска годност, правата и отговорностите на притежателите на свидетелства за медицинска годност, както и условията за преобразуването на националните свидетелства за медицинска годност в общопризнати такива;
  4. сертифицирането на авиомедицинските експерти, както и условията, при които общопрактикуващи лекари могат да изпълняват функциите на авиомедицински експерти;
  5. периодичната авиомедицинска оценка на членове на кабинния екипаж, както и професионалната квалификация на лицата, отговорни за тази оценка;
- ▼M1**
6. условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на атестации на кабинни екипажи, както и правата и отговорностите на притежателите на атестации на кабинни екипажи;
  7. условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификатите на организации за обучение на пилоти и на авиомедицински центрове, които участват в квалификацията и авиомедицинската оценка на екипажите в гражданското въздухоплаване;
  8. изискванията относно сертифицирането на летателни тренажори и относно организациите, които експлоатират и използват такива тренажори;
  9. изискванията към системата за администриране и управление, които трябва да бъдат изпълнени от държавите-членки, Агенцията и организациите във връзка с правилата, посочени в точки 1—8.

▼ **B**

## Член 2

**Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL“ означава свидетелство за правоспособност на летателния екипаж, което е в съответствие с изискванията на приложение I;
2. „JAR“ означава общите авиационни изисквания (joint aviation requirements), приети от Обединените авиационни власти, които са били приложими към 30 юни 2009 г.;
3. „свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства (LAPL)“ означава свидетелство за правоспособност на любител пилот в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 216/2008;
4. „свидетелство за летателна правоспособност, отговарящо на JAR“ означава свидетелството за летателна правоспособност и свързаните с него квалификации, сертификати и разрешителни, издадено или признато съгласно националното законодателство, отразяващо общите авиационни изисквания и процедури, от държава-членка, която изпълнява съответните общи авиационни изисквания и е препоръчана за взаимно признаване в системата на Обединените авиационни власти по отношение на тези изисквания;
5. „свидетелство за летателна правоспособност, неотговарящо на JAR“ означава свидетелството за летателна правоспособност, издадено или признато съгласно националното законодателство от държава-членка, която не е препоръчана за взаимно признаване по отношение на съответните общи авиационни изисквания;
6. „признаване“ означава признаване на предходен опит или квалификации;
7. „доклад за признаване“ означава доклад, въз основа на който могат да бъдат признати предходен опит или квалификации;
8. „доклад за преобразуване“ означава доклад, въз основа на който дадено свидетелство за летателна правоспособност може да бъде превърнато в свидетелство за правоспособност по Част-FCL;
9. „свидетелство за медицинска годност за пилоти, отговарящо на JAR, и свидетелство за авиомедицински експерти, отговарящо на JAR“ означава свидетелство, издадено или признато съгласно националното законодателство, отразяващо общите авиационни изисквания и процедури, от държава-членка, която е препоръчана за взаимно признаване в системата на Обединените авиационни власти по отношение на тези изисквания;
10. „свидетелство за медицинска годност за пилоти, неотговарящо на JAR, и свидетелство за авиомедицински експерти, неотговарящо на JAR“ означава свидетелство, издадено или признато съгласно националното законодателство от държава-членка, която не е препоръчана за взаимно признаване по отношение на съответните общи авиационни изисквания;

▼ **M1**

11. „член на кабинния екипаж“ означава подходящо квалифициран член на екипажа, различен от член на полетния или техническия екипаж, на който операторът възлага задължения, свързани с безопасността на пътниците и полета по време на операциите;
12. „екипаж“ означава полетен екипаж и кабинен екипаж;

▼ **M1**

13. „съответстващ/о/а на JAR сертификат/одобрение/организация“ означава сертификат или одобрение, издадени или признати, или организация, сертифицирана, одобрена, регистрирана или призната съгласно националното законодателство, което отразява JAR и процедурите, от държава-членка, която отговаря на съответните JAR и е препоръчана за взаимно признаване в рамките на системата на Обединените авиационни органи във връзка с тези JAR.

▼ **M3***Член 3***Издаване на свидетелства за летателна правоспособност и свидетелства за медицинска годност за пилоти**

1. Без да се засягат разпоредбите на член 8 от настоящия регламент, пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) и член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение I и приложение IV към настоящия регламент.
2. Независимо от правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, определени в приложение I към настоящия регламент, притежателите на такива свидетелства, издадени в съответствие с подчаст Б или В на приложение I към настоящия регламент могат да извършват полетите, посочени в член 6, параграф 4, буква а) от Регламент (ЕС) №965/2012. Това не засяга спазването на всякакви допълнителни изисквания за превоз на пътници или извършването на търговски операции, определени в подчасти Б или В от приложение I към настоящия регламент.

▼ **B***Член 4***Съществуващи национални свидетелства за летателна правоспособност за пилоти**

1. Свидетелства за летателна правоспособност, отговарящи на JAR, издадени или признати от държава-членка ► **M1** да започне да се прилага настоящият регламент ◀ и се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент. Държавите-членки заменят тези свидетелства със свидетелства в съответствие с формата, определен в Част-ARA, не по-късно от ► **M1** 8 април 2018 г. ◀
2. Свидетелства за летателна правоспособност, неотговарящи на JAR, включително всички свързани с тях квалификации, сертификати и разрешителни, издадени или признати от държава-членка преди влизането в сила на настоящия регламент, се преобразуват в свидетелства по Част-FCL от държавата-членка, издала свидетелството.
3. Свидетелствата за летателна правоспособност, които не отговарят на JAR, се преобразуват в свидетелства по Част-FCL и съответни квалификации или сертификати в съответствие с:
- а) разпоредбите на приложение II; или
  - б) елементите, определени в доклада за преобразуване.
4. Докладът за преобразуване:
- а) се изготвя от държавата-членка, издала свидетелството за летателна правоспособност, след консултация с Европейската агенция за авиационна безопасност („агенцията“);
  - б) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени свидетелствата за летателна правоспособност;
  - в) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;

**▼ B**

- г) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;
- д) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговаря пилотът, за да бъдат премахнати тези ограничения.
5. Докладът за преобразуване съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на елементите, определени в параграф 4, букви а)–д), включително копия на съответните национални изисквания и процедури. При изготвянето на доклада за преобразуване държавите-членки се стремят да позволят на пилотите да запазят, доколкото е възможно, обхвата на дейности, с който разполагат към момента.
6. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 и 3, инструкторските сертификати за квалификация за клас или сертификатите за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни сложни въздухоплавателни средства с високи летателни характеристики, се преобразуват в сертификати за инструктори за квалификация за тип или за проверяващи, даващи права по отношение на еднопилотни самолети.
7. Държавите-членки могат да разрешат на обучаващ се пилот да упражнява ограничени права без наблюдение, преди да е изпълнил всички изисквания за издаването на LAPL, при следните условия:
- а) правата са ограничени до националната територия на държавата или част от нея;
  - б) правата важат за ограничена географска зона, за самолети с един бутален двигател, чиято максимална излетна маса не надвишава 2 000 kg и които не превозват пътници;
  - в) тези разрешения се издават въз основа на индивидуална оценка на риска, извършена от инструктор, след като съответната държава-членка е извършила принципна оценка на риска;
  - г) държавите-членки представят периодични доклади на Комисията и агенцията на всеки три години.

**▼ M3**

8. До 8 април 2019 г. държавата членка може да издаде разрешение на пилот да упражнява определени ограничени права да лети на самолет по правилата за полети по прибори, преди пилотът да отговаря на всички изисквания, необходими за издаване на квалификация за полет по прибори в съответствие с настоящия регламент, при спазване на следните условия:
- а) държавата членка издава тези разрешения единствено когато това е оправдано от специфичните местни нужди, които не могат да бъдат удовлетворени от квалификациите, установени по силата на настоящия регламент;
  - б) обхватът на правата, предоставени от разрешението, се основава на оценка на риска за безопасност, извършена от държава членка, като се вземе под внимание степента на обучение, необходима за постигане на планираното равнище на компетентност на пилота;
  - в) правата на разрешението са ограничени и обхващат само въздушното пространство на националната територия на съответната държава членка, или на части от нея;
  - г) разрешението се издава за кандидати, които са завършили подходящо обучение с квалифицирани инструктори и са доказали пред квалифицирано изпитващо лице, че са придобили необходимите способности, определени от държавата членка;

**▼ M3**

- д) държавата членка уведомява Комисията, ЕААБ и другите държави членки за особеностите на въпросното разрешение, включително неговата обосновка и оценката на риска за безопасност;
- е) държавата членка наблюдава дейностите, свързани с разрешението, за да осигури приемливо ниво на безопасност и да предприеме подходящи действия в случай, че се установи повишен риск или каквито и да е опасения по отношение на безопасността;
- ж) държавата членка извършва преглед на въпросите, свързани с безопасността при прилагането на разрешението, и представя доклад на Комисията най-късно до 8 април 2017 г.

**▼ B***Член 5***Съществуващи национални свидетелства за медицинска годност за пилоти и свидетелства за авиомедицински експерти**

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

*Член 6***Преобразуване на квалификациите за летателни изпитания**

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

<sup>(1)</sup> ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.





#### Член 7

### Съществуващи национални свидетелства за правоспособност за бордни инженери

1. Притежателите на свидетелства за правоспособност за бордни инженери, издадени съгласно изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция, кандидатстват за преобразуване на тези свидетелства в такива по Част-FCL в държавата-членка, която е издала свидетелствата за правоспособност.
2. Свидетелствата за правоспособност за бордни инженери се преобразуват в свидетелства по Част-FCL в съответствие с доклада за преобразуване, който е съобразен с изискванията, посочени в член 4, параграфи 4 и 5.
3. При кандидатстване за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) се спазват разпоредбите за признаване на предишен опит от FCL.510.A(c)(2) от приложение I.

#### Член 8

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

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

▼ **B***Член 9***Признаване на обучение, започнало преди влизането в сила на настоящия регламент**

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

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

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

▼ **M2***Член 9a***Обучение за квалификационен клас за тип и данни за експлоатационна годност**

1. Когато в приложенията към настоящия регламент има позоваване на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012, и тези данни не са налични за съответния тип въздухоплавателно средство, кандидатът за курс за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип спазва само разпоредбите, съдържащи се в приложенията към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

2. В курсовете за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип, одобрени преди одобрението на минималната програма за обучение на пилоти за придобиване на квалификационен клас за тип в данните за експлоатационна годност за съответния тип въздухоплавателно средство съгласно Регламент (ЕС) № 748/2012, се включват задължителните дисциплини не по-късно от 18 декември 2017 г. или в срок от две години след одобряването на данните за експлоатационна годност, ако той изтича на по-късна дата.

▼ **B***Член 10***Признаване по отношение на свидетелства за летателна правоспособност, придобити в рамките на военна служба**

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

**▼B**

2. Знания, опит и умения, придобити в рамките на военната служба, се признават по смисъла на съответните изисквания на приложение I в съответствие с елементите на доклад за признаване, изготвен от държавата-членка въз основа на консултации с агенцията.
3. Докладът за признаване:
  - а) съдържа описание на националните изисквания, въз основа на които са били издадени военните свидетелства за летателна правоспособност, квалификациите, сертификатите и разрешителните;
  - б) съдържа описание на обхвата на правата, предоставени на пилотите;
  - в) посочва за кои от изискванията в приложение I трябва да се признае предишен опит;
  - г) посочва всички ограничения, които е необходимо да бъдат включени в свидетелствата за летателна правоспособност по Част-FCL, и всички изисквания, на които трябва да отговорят пилотите, за да бъдат премахнати тези ограничения;
  - д) съдържа копия на всички документи, необходими за доказване на горепосочените елементи, както и копия на съответните национални изисквания и процедури.

**▼M1***Член 10а***Организации за обучение на пилоти**

1. Организацията за обучение на пилоти отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения VI и VII, и се подлагат на сертифициране.
2. Организации за обучение на пилоти, които притежават съответстващ на JAR сертификат, издаден или признат от държава-членка преди да започне да се прилага настоящият регламент, се считат за притежатели на сертификат, издаден в съответствие с настоящия регламент.

В този случай правата на тези организации са ограничени до правата, включени в одобрението, издадено от държавата-членка.

Без да се накърнява член 2, организацията за обучение на пилоти привеждат своите системи за управление, програми за обучение, процедури и ръководства в съответствие с приложение VII най-късно до 8 април 2014 г.
3. Съответстващи на JAR организации за обучение, регистрирани в държава-членка преди да започне да се прилага настоящият регламент, получават разрешение за обучение за лиценз на любител пилот (PPL).
4. Държавите-членки заменят сертификатите, посочени в първа алинея на параграф 2, със сертификати, отговарящи на формата, определен в приложение VI, най-късно до 8 април 2017 г.

**▼ M1***Член 10б***Летателни тренажори**

1. Летателни тренажори (FSTD), които се използват за обучение, изпитване и проверка на пилоти, с изключение на тренажори за разработка, използвани за полетни изпитания, отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения VI и VII, и се подлагат на квалификация.
2. Съответстващи на JAR сертификати за квалификация на FSTD, издадени или признати преди да започне да се прилага настоящият регламент, се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент.
3. Държавите-членки заменят сертификатите, посочени в параграф 2, със сертификати, отговарящи на формата, определен в приложение VI, най-късно до 8 април 2017 г.

*Член 10в***Авиомедицински центрове**

1. Авиомедицинските центрове отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения VI и VII, и се подлагат на сертифициране.
  2. Съответстващи на JAR одобрения на авиомедицински центрове, които са издадени или признати от държава-членка преди да започне да се прилага настоящият регламент, се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент.
- Авиомедицинските центрове привеждат своите системи за управление, програми за обучение, процедури и ръководства в съответствие с приложение VII най-късно до 8 април 2014 г.
3. Държавите-членки заменят одобренията на авиомедицински центрове, посочени в първа алинея на параграф 2, с удостоверения, отговарящи на формата, определен в приложение VI, най-късно до 8 април 2017 г.

**▼ B***Член 11***Медицинска годност на кабинния екипаж**

1. Членовете на кабинния екипаж, участващи в експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008, трябва да отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение IV.
2. Медицински прегледи и оценки на членове на кабинния екипаж, които са били извършени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета<sup>(1)</sup> и все още са валидни към датата на влизане в сила на настоящия регламент, се считат за валидни в съответствие с настоящия регламент до изтичането на периода на валидност:
  - а) определен от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3922/91; или

<sup>(1)</sup> ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4.

**▼B**

б) предвиден в точка MED.C.005 на приложение IV (до настъпване на първото от двете събития).

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

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

**▼M1***Член 11а***Квалификации на кабинния екипаж и съответни атестации**

1. Членовете на кабинен екипаж, участващи в търговска експлоатация на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008, се квалифицират и притежават съответна атестация съгласно техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложения V и VI.

2. Членове на кабинен екипаж, притежаващи атестация за обучение по безопасност, издадена съгласно Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (наричан по-долу „EU-OPS“) преди да започне да се прилага настоящият регламент:

- а) се считат за отговарящи на изискванията на настоящия регламент, ако отговарят на приложимите изисквания на EU-OPS за обучение, проверка и актуална професионална практика; или
- б) ако не отговарят на приложимите изисквания на EU-OPS за обучение, проверка и актуална професионална практика, те завършват цялото необходимо обучение и преминават всички необходими проверки преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент; или
- в) ако не са участвали в търговски операции със самолети повече от 5 години, те завършват първоначалния курс на обучение и преминават съответния изпит съгласно изискванията в приложение V, преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент.

3. Атестациите за обучение по безопасност, издадени в съответствие с EU-OPS, се заменят с атестации на кабинен екипаж, отговарящи на формата, определен в приложение VI, най-късно до 8 април 2017 г.

4. Членове на кабинни екипажи, участващи в търговска експлоатация на хеликоптери към момента на влизане в сила на настоящия регламент:

- а) се считат за отговарящи на изискванията на приложение V за първоначално обучение, ако отговарят на приложимите разпоредби за обучение, проверка и актуална професионална практика на Общите авиационни изисквания (JAR) за търговския въздушен транспорт с хеликоптери; или
- б) ако не отговарят на приложимите изисквания за обучение, проверка и актуална професионална практика на Общите авиационни изисквания (JAR) за търговския въздушен транспорт с хеликоптери, те завършват цялото съответно обучение и преминават всички съответни проверки, необходими за експлоатация на хеликоптери, с изключение на първоначалното обучение, преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент; или

▼ M1

в) ако не са участвали в търговски операции с хеликоптери повече от 5 години, те завършват първоначалния курс на обучение и преминават съответния изпит съгласно изискванията, посочени в приложение V, преди да бъдат определени като отговарящи на изискванията на настоящия регламент.

5. Без да се накърнява член 2, атестации на кабинен екипаж, съответстващи на формата, определен в приложение VI, се издават на всички членове на кабинен екипаж, участващи в търговска експлоатация на хеликоптери, най-късно до 8 април 2013 г.

*Член 11б***Капацитет за осъществяване на надзор**

1. Всяка държава-членка определя една или повече административни единици като свой компетентен орган, притежаващ правомощията и отговорностите за сертифициране и надзор на лица и организации, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

2. Ако държава-членка определи повече от една административна единица за компетентен орган:

- а) областите на компетентност на всеки компетентен орган се определят ясно по отношение на отговорностите и географските граници;
- б) между тези административни единици се установява координация, за да се гарантира ефективен надзор на лица и организации, които са предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, в рамките на техните съответни области на компетентност.

3. Държавите-членки осигуряват на компетентните органи необходимия капацитет, за да се гарантира надзорът на всички лица и организации, обхванати от техните програми за надзор, включително достатъчно ресурси за изпълнение на изискванията на настоящия регламент.

4. Държавите-членки гарантират, че персоналът на компетентните органи не извършва контролни дейности, когато има доказателства, че това може да доведе пряко или непряко до конфликт на интереси, по-специално когато става въпрос за семейни или финансови интереси.

5. Персоналът, упълномощен от компетентния орган да изпълнява задачи, свързани със сертифицирането и/или надзора, има право да изпълнява най-малко следните задачи:

- а) да проверява документите, данните, процедурите и всякакви други материали, отнасящи се до изпълнението на задачата по сертифициране и/или надзор;
- б) да прави преписи или извлечения от такива документи, данни, процедури и други материали;
- в) да изисква устни обяснения на място;
- г) да влиза в съответните помещения, площадки или средства за транспорт;

**▼ M1**

- д) да извършва проверки, разследвания, оценки, инспекции, включително наземни инспекции и внезапни проверки; и
  - е) да предприема или предлага мерки за изпълнение, ако това е необходимо.
6. Задачите съгласно параграф 5 се изпълняват в съответствие с правните разпоредби на съответната държава-членка.

*Член 11в***Преходни мерки**

Що се отнася до организациите, за които Агенцията се явява компетентният орган в съответствие с член 21, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 216/2008:

- а) държавите-членки предават на Агенцията всички записи, свързани с надзора на такива организации най-късно до 8 април 2013 г.;
- б) процедури за сертифициране, започнали преди 8 април 2012 г., се приключват от съответната държава-членка в сътрудничество с Агенцията. Агенцията поема всички свои отговорности като компетентен орган относно такава организация след издаването на сертификата от държавата-членка.

**▼ B***Член 12***Влизане в сила и прилагане**

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

Той се прилага от 8 април 2012 г.

**▼ M1**

1б. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2013 г. разпоредбите на приложения I—IV.

**▼ B**

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

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

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

**▼ M3**

4. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2015 г. разпоредбите на настоящия регламент по отношение на пилоти, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност и съответно свидетелство за медицинска годност, издадени от трета държава, която участва в нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства, посочени в член 4, параграф 1, буква б) или в) от Регламент (ЕО) № 216/2008.

**▼ B**

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

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

7. Когато държава-членка използва разпоредбите на ► **M1** параграфи 1б—6 ◀, тя трябва да уведоми Комисията и агенцията. В това уведомление трябва да се посочват причините за такава дерогация, както и програмата за прилагане, съдържаща планираните дейности и свързаните с тях срокове.

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





## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## [ЧАСТ-FCL]

## ПОДЧАСТ А

## ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

**FCL.001 Компетентен орган**

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

**FCL.005 Приложно поле**

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

**FCL.010 Определения**

За целите на настоящата част се прилагат следните определения:

„Фигурен пилотаж“ означава целенасочено изпълнявани маневри, включващи внезапни изменения на пространствената позиция на въздухоплавателното средство, неестествена пространствена позиция или неестествено изменение на скоростта, които не са необходими за нормален полет или за обучение за свидетелства за правоспособност или квалификации, различни от тези за фигурен пилотаж.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Полетно време“:

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

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

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

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

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

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

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

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

„Многопилотна експлоатация“:

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

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

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

„Многопилотно ВС“:

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**▼ В**

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

**▼ МЗ****FCL.015 Кандидатстване и издаване/потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства за правоспособност, квалификации и сертификати****▼ В**

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

**▼ МЗ****FCL.020 Обучаем пилот**

- а) Обучаемият пилот не лети сам, освен ако има разрешение за това и е наблюдаван от инструктор.
- б) Преди първия си самостоятелен полет обучаемият пилот е най-малко:
  - (1) за самолети, вертолети и дирижабли: 16-годишен;
  - (2) за планери и балони: 14-годишен.

**FCL.025 Изпити за проверка на теоретичните познания за издаване на свидетелства за правоспособност и квалификации****▼ В**

- а) *Задължения на кандидата*

**▼ МЗ**

- (1) Кандидатите издържат пълния набор от изпити за теоретични познания за конкретно свидетелство или квалификация в дадена държава членка.
- (2) Кандидатите се явяват на изпит за теоретични познания само когато бъдат препоръчани от одобрената организация за обучение (АТО), отговорна за тяхното обучение, след като са завършили на задоволително ниво съответните дисциплини, включени в курса за теоретична подготовка.

**▼ В**

- (3) Препоръката от АТО е валидна 12 месеца. Ако кандидатът не се яви поне веднъж на теоретичен изпит в рамките на този срок на валидност, въз основа на нуждите на кандидата АТО определя дали е необходимо допълнително обучение.
- б) *Стандарти за успешно преминаване*

**▼ МЗ**

- (1) Успешното преминаване на изпита за теоретични познания се счита, ако кандидатът е посочил поне 75 % от възможните верни отговори на изпитния формуляр. Не се отнемат точки за грешни отговори.

**▼ В**

- (2) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, кандидатът е положил успешно задължителния изпит за проверка на теоретичните познания за съответното свидетелство за летателна правоспособност или квалификация, ако успешно е преминал всички задължителни дисциплини в рамките на 18 месеца, считано от края на календарния месец, в който кандидатът се е явил на първия си изпит.

**▼ МЗ**

- (3) Ако кандидатът направи четири неуспешни опита да премине изпита за теоретични познания или ако не премине успешно всички изпити в рамките на шест изпитни сесии или в рамките на периода, посочен по-горе в параграф 2, той трябва да се яви отново на всички изпити.

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

**▼ В**в) *Срок на валидност*

- (1) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания е валидно:
- i) за издаването на свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства, на любител пилот, на пилот на планери и на пилот на балони — за период от 24 месеца;

**▼ МЗ**

- ii) за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот, квалификация за полети по прибори (IR) или квалификация за полети по прибори по маршрут (EIR) — за период от 36 месеца;

**▼ В**

- iii) сроковете, предвидени в подточки i) и ii), започват да текат от деня, в който пилотът премине успешно теоретичния изпит в съответствие с буква б), точка 2.

- (2) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) остава валидно за издаването на ATPL за период от 7 години от последната дата на валидност на:

- i) IR, вписана в свидетелството, или
- ii) в случая на вертолети — квалификацията за тип вертолет, вписана във въпросното свидетелство.

**FCL.030 Практическа проверка на уменията**

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

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

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

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

- (1) Освен ако в настоящата част е предвидено друго, полетното време, което ще бъде признато за свидетелство, квалификация или сертификат, е било пролетяно на въздухоплавателно средство от същата категория, за която се иска свидетелство, квалификация или сертификат.

- (2) Командир на полет или обучаем командир на полет.

**▼ В**

- i) При покриването на общото полетно време, необходимо за издаване на свидетелство, квалификация или сертификат, на кандидата за съответното свидетелство, квалификация или сертификат се признава цялото самостоятелно полетно време, полетното време с инструктор и полетното време като командир на полет.

**▼ B**

- ii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за ATP дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.
- iii) Завършен интегриран курс за летателно обучение за CPL/IR дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир на полет при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.

**▼ M3**

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

**▼ B**

- б) *Признаване на теоретични познания*

**▼ M3**

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

**▼ B**

- (2) На кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за свидетелство за правоспособност на професионален пилот, се признават теоретичните познания за свидетелство за летателна правоспособност за леки въздухоплавателни средства и на любител пилот в същата категория въздухоплавателни средства.
- (3) На притежател на IR или кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за полети по прибори за категория въздухоплавателно средство, се признават изцяло теоретичното обучение и изпитът за IR в друга категория въздухоплавателни средства.
- (4) На притежател на свидетелство за летателна правоспособност се признават теоретичното обучение и изпитът за свидетелство в друга категория въздухоплавателно средство в съответствие с допълнение I към настоящата част.

**▼ M3**

- (5) Независимо от разпоредбите на буква б), точка (3), на притежателя на IR(A), който е завършил основан на компетентност модул курс за IR(A), или на притежателя на EIR се признават изцяло теоретичното обучение и изпитът за IR в друга категория въздухоплавателни средства, само когато е преминал успешно и теоретичното обучение, и изпита за частта от курса за IFR, съгласно изискванията на FCL.720.A., буква б), точка (2), точка i).

**▼ B**

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

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

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

**FCL.045 Задължение за носене и представяне на документи**

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

**▼ B**

- б) Пилотите трябва да носят също така документ за самоличност със снимка.
- в) Пилотите и обучаемите пилоти трябва незабавно да представят записите на своето полетно време за проверка при поискване от упълномощен представител на компетентния орган.
- г) На всички самостоятелни маршрутни полети обучаемите пилоти носят доказателство за разрешението, изисквано от FCL.020, буква а).

**FCL.050 Записване на полетно време**

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

**FCL.055 Езикова компетентност**

- а) Общи положения. Пилотите на самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, и дирижабли, от които се изисква да използват радиовръзка, не могат да упражняват правата, предоставени им от техните свидетелства за летателна правоспособност и квалификации, ако нямат заверка за езикова компетентност в свидетелството — за английски или друг език, използван при поддържането на радиовръзка по време на полета. Заверката посочва езика, степента на владенето му и дата на валидност.
- б) Кандидатите за заверка за езикова компетентност демонстрират в съответствие с допълнение 2 към настоящата част най-малко оперативното ниво на владене на езика както при използване на радиотелефонна фразеология, така и на обикновения език. За тази цел кандидатите демонстрират способност да:
  - (1) комуникират ефективно в ситуации, в които събеседникът не се вижда, и в такива, в които се вижда;
  - (2) разговарят по общи и професионални теми с точност и яснота;
  - (3) използват подходящи комуникативни стратегии, да обменят съобщения и да разпознават и коригират недоразумения в общ или професионален контекст;
  - (4) се справят успешно с езикови усложнения, появили се от усложнен или неочакван обрат на събитията, произтичащи в контекста на обичайна работна ситуация или комуникативна задача, с която те иначе са запознати; и
  - (5) използват диалект или акцент, който е разбираем от авиационната общност.
- в) С изключение на пилотите, които са демонстрирали владене на езика на експертно ниво в съответствие с допълнение 2 към настоящата част, заверката за езикова компетентност се преразглежда на всеки:
  - (1) 4 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е оперативно; или
  - (2) 6 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е разширено.

**▼ M3**

- г) Специални изисквания за притежателите на квалификации за полети по прибори (IR) или за полети по маршрут (EIR). Без да се засягат разпоредбите на горните параграфи, притежателите на IR или на EIR трябва да покажат способност да използват английски език на ниво, което им позволява:

**▼ B**

- (1) да разбират цялата информация, свързана с осъществяването на всички етапи от полета, включително предполетната подготовка;
- (2) да използват радиовръзка по време на всички етапи от полета, включително при аварийни ситуации;
- (3) да комуникират с другите членове на екипажа по време на всички етапи от полета, включително предполетната подготовка.

**▼ M3**

- д) Демонстрирането на езиковата компетентност и използването на английски език за притежателите на IR или EIR се извършва чрез метод на оценка, определен от компетентния орган.



**▼B****FCL.060 Скорошен опит**

а) Балони. Пилот не може да управлява балони в търговския въздушен транспорт или за превоз на пътници, освен ако през последните 180 дни е изпълнил:

- (1) поне 3 полета като пилот на балон, от които поне 1 на балон от съответния клас и група; или
- (2) 1 полет със съответния клас и група балон под наблюдението на инструктор, квалифициран в съответствие с Подчаст Й.

б) Самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, дирижабли и планери. Пилот не може да управлява въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт или за превоз на пътници:

- (1) като командир на полет или втори пилот, освен ако през последните 90 дни не е извършил поне 3 излитания, подхода и кацания с въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас. Трите излитания и кацания се извършват при многопилотна или еднопилотна експлоатация, в зависимост от правата, които притежава пилотът; и
- (2) като командир на полет през нощта, освен ако пилотът:
  - i) през последните 90 дни е изпълнил поне 1 излитане, подход и кацане през нощта като пилот на въздухоплавателно средство от същия тип или клас или на FFS, представящ този тип или клас; или
  - ii) притежава IR;

**▼M3**

- (3) като заместващ втори пилот в полет, освен ако пилотът:
  - i) отговаря на изискванията, посочени в буква б), точка 1; или
  - ii) през последните 90 дни е изпълнил поне 3 сектора като заместващ пилот в полет на същия тип или клас въздухоплавателно средство; или
  - iii) е преминал опреснително обучение за летателни умения на FFS на интервали не повече от 90 дни. Това опреснително обучение може да се съчетае с опреснително обучение на оператор, предвидено в съответните изисквания от Част ORO.

**▼B**

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

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

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

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

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

## ПОДЧАСТ Б

**СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ЛЕКИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА — LAPL**

## РАЗДЕЛ 1

**Общи изисквания****FCL.100 LAPL — Минимална възраст**

Кандидатите за LAPL трябва да са навършили:

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

**FCL.105 LAPL — Права и условия**

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

**FCL.110 LAPL — Признаване за същата категория въздухоплавателно средство**

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

**FCL.115 LAPL — Курс на обучение**

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

**▼B****FCL.120 LAPL — Теоретичен изпит**

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

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

**FCL.125 LAPL — Проверка на уменията**

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

**РАЗДЕЛ 2****Специални изисквания за LAPL за самолети — LAPL(A)****FCL.105.A LAPL(A) — Права и условия**

- а) Правата на притежателя на LAPL за самолети са да действат като командир на полет на едномоторни бутални самолети, кацащи на твърда повърхност, или TMG с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 kg или по-малка, превозващи максимум 3-ма пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 лица.

**▼ M3**

- б) Притежателите на LAPL(A) превозват пътници само ако след издаването на свидетелството за правоспособност имат 10 часа полетно време като командир на полет на самолет или TMG..

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

- а) Кандидатите за LAPL(A) трябва да имат най-малко 30 часа летателно обучение на самолети или TMG, в т. ч. поне:

- (1) 15 часа полетно време с инструктор на класа самолет, на който ще се проведе проверката на уменията;
- (2) 6 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т. ч. поне 3 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.

- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG. Кандидатите за LAPL(A), които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG, трябва да имат поне 21 часа полетно време на TMG след вписването на разширението за TMG и да отговарят на изискванията, предвидени в FCL.135. А, буква а) за самолети.

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

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

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

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

- а) Правата по LAPL(A) са ограничени до класа и варианта самолет или TMG, на който е проведена проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, ако пилотът е изпълнил на друг клас самолет следните изисквания:

- (1) 3 часа летателно обучение, в т.ч.:
  - i) 10 излитания и кацания с инструктор, и
  - ii) 10 самостоятелни излитания и кацания под наблюдение.
- (2) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на новия клас самолет. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия клас по следните дисциплини:
  - i) оперативни процедури;
  - ii) характеристики на полета и планиране;
  - iii) общи познания за ВС.

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

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

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

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

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

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

- а) Кандидатите за LAPL(H) трябва да имат 40 часа летателно обучение на вертолети. Поне 35 часа от тях трябва да бъдат извършени на типа вертолет, на който ще се проведе проверката на уменията. Летателното обучение включва поне:
- (1) 20 часа полетно време с инструктор; и
  - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т.ч. поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на ВС на летище, различно от летището на излитане.
- б) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).
- Степента на признаване се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:
- (1) не надвишава общо полетното време като командир на полет;
  - (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани съгласно буква а);
  - (3) не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

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

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

**▼B**

- ii) 15 самостоятелни излитания, подхода и кацания под наблюдение;
- (2) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на новия тип вертолет. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия тип по следните дисциплини:
  - оперативни процедури,
  - характеристики на полета и планиране,
  - общи познания за ВС.
- б) За да може притежателят на LAPL(H) да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството за правоспособност, на вариант вертолет, различен от този, на който е проведена проверката на уменията, пилотът преминава обучение за разликите и за запознаване, определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21. Обучението за разликите трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

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

- а) Притежателите на LAPL(H) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност за конкретен тип, само ако през последните 12 месеца са изпълнили на този тип вертолети:
  - (1) поне 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 6 излитания, подхода и кацания; и
  - (2) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.
- б) Притежателите на LAPL(H), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а):
  - (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на конкретния тип вертолет, преди да възобновят упражняването на правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност; или
  - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

*РАЗДЕЛ 4**Специални изисквания за LAPL за планери — LAPL(S)***FCL.105.S LAPL(S) — Права и условия**

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

**▼M3**

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

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

- а) Кандидатите за LAPL(S) трябва да имат поне 15 часа летателно обучение на планери или мотопланери, в т. ч. поне:
  - (1) 10 часа полетно време с инструктор;
  - (2) 2 часа самостоятелно полетно време под наблюдение;

**▼B**

- (3) 45 излитания и кацания;
  - (4) 1 самостоятелен маршрутен полет с дължина поне 50 km (27 морски мили) или 1 маршрутен полет с инструктор с дължина поне 100 km (55 морски мили).
- б) От изискваните в буква а) 15 часа максимум 7 часа могат да бъдат извършени на TMG.
- в) Признание. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае за покриване на изискванията, посочени в буква а).

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

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

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

- а) Правата по LAPL(S) са ограничени до метода на излитане, включен в проверката на уменията. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил:
- (1) в случая на излитане с лебедка и с автомобил — поне 10 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение;
  - (2) в случая на автономно излитане или теглене със самолет — поне 5 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение. В случай на автономно излитане летателното обучение с инструктор може да бъде извършено на TMG;
  - (3) в случай на излитане с бърнджи — минимум 3 излитания, извършени при летателно обучение с инструктор или самостоятелно под наблюдение.
- б) Извършването на допълнителните обучителни излитания трябва да се отбележи в летателната книжка и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.
- в) За да запазят правата си за всеки метод на излитане, пилотите трябва да имат поне 5 излитания през последните 24 месеца с изключение на излитането с бърнджи, в който случай излитанията трябва да са само 2.
- г) Когато пилотът не отговаря на изискванията, предвидени в буква в), той извършва допълнителния брой излитания, като лети с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да си възстанови правата.

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

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

- а) 6 часа летателно обучение на TMG, в т. ч.:
- (1) 4 часа полетно време с инструктор;
  - (2) 1 самостоятелен маршрутен полет с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на планера на летище, различно от летището на излитане;
- б) проверка на уменията, за да покаже адекватно ниво на практически умения на TMG. По време на проверката на уменията кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за TMG по следните дисциплини:

— принципи на полета,

**▼B**

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

**FCL.140.S LAPL(S) — Изисквания за скорошен опит**

- а) Планери и мотопланери. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, на планери или мотопланери, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на планери или мотопланери, без TMG, поне:
- (1) 5 часа полетно време като командир на полет, включително 15 излитания;
  - (2) 2 обучителни полета с инструктор;
- б) TMG. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, на TMG, само ако:
- (1) през последните 24 месеца имат на TMG:
    - i) поне 12 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 12 излитания и кацания; и
    - ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.
  - (2) Ако притежателят на LAPL(S) има и права да лети на самолети, изискванията, предвидени в точка 1, могат да бъдат изпълнени на самолети.
- в) Притежателите на LAPL(S), които не отговарят на изискванията, предвидени в букви а) или б), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на планер или TMG, според случая; или
  - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в букви а) или б).

*РАЗДЕЛ 5***Специални изисквания за LAPL за балони — LAPL(B)****▼M3****FCL.105.B LAPL(B) — Права**

Правата на притежателя на LAPL за балони са да действат като командир на полет на балони с горещ въздух или дирижабли с горещ въздух с максимум 3 400 m<sup>3</sup> капацитет на обшивката на балона или балони с газ с максимум 1 260 m<sup>3</sup> капацитет на обшивката на балона, превозващи максимум 3-ма пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 лица.

**FCL.110.B LAPL(B) — Изисквания за опит и признаване****▼B**

- а) Кандидатите за LAPL(B) трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на балони от същия клас, в т. ч. поне:
- (1) 12 часа полетно време с инструктор;
  - (2) 10 надувания и 20 излитания и кацания; и
  - (3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.



**▼B**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- а) Притежателите на LAPL(B) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на един клас балони поне:
- (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 10 излитания и кацания; и
  - (2) 1 обучителен полет с инструктор;
  - (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас балони, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат поне 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, в т. ч. 3 излитания и кацания.

**▼B**

- б) Притежателите на LAPL(B), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ за съответния клас; или
  - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

## ПОДЧАСТ В

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

## РАЗДЕЛ 1

**Общи изисквания****FCL.200 Минимална възраст**

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

**FCL.205 Условия**

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

**FCL.210 Курс на обучение**

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

**FCL.215 Изпит по теоретична подготовка**

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

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

**FCL.235 Проверка на уменията**

- а) При преминаване на проверка на уменията кандидатите за BPL, SPL или PPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.

**▼ B**

- б) Кандидатите за проверка на уменията трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, или група балони, на който ще се проведе проверката.
- в) Положителни оценки
  - (1) Проверката на уменията се разделя на различни раздели, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на категорията ВС, с което се извършва полетът.

**▼ M3**

- (2) Ако кандидатът не успее да премине някой елемент от даден раздел се смята, че не е преминал целия раздел. Ако кандидатът не успее да премине само 1 раздел, той се явява отново само на този раздел. Ако той не успее да премине повече от 1 раздел се смята, че не е преминал успешно проверката.

**▼ B**

- (3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка 2, неуспешното преминаване на който и да е раздел, включително на раздели, взети успешно предишния път, означава, че кандидатът не е преминал успешно проверката.
- (4) При неуспешно преминаване на всички раздели на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.

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

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

**▼ M3**

- (3) обучението, изпитването и проверката на квалификациите или сертификатите, свързани с това свидетелство за правоспособност.

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

- а) Кандидатите за PPL(A) трябва да имат поне 45 часа летателно обучение на самолети, 5 от които може да са на FSTD, в т. ч. поне:
  - (1) 25 часа полетно време с инструктор; и
  - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.
- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(A). Кандидати за PPL(A), които притежават LAPL(A), трябва да имат поне 15 часа полетно време на самолети след издаването на LAPL(A), от които поне 10 часа летателно обучение под формата на курс на обучение в АТО. Този курс на обучение включва поне 4 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително най-малко 2 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 270 km (150 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.

**▼B**

- в) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG. Кандидати за PPL(A), които притежават LAPL(A) с разширение на правата за TMG, трябва да имат:
- (1) поне 24 часа полетно време на TMG след вписването на разширението за TMG; и
  - (2) 15 часа летателно обучение на самолети под формата на курс на обучение в АТО, включително поне изискванията, предвидени в буква а), точка 2.
- г) Признание. На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 10 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

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

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

**▼M3****▼B****FCL.210.H PPL(H) — Изисквания за опит и признание**

- а) Кандидатите за PPL(H) трябва да имат поне 45 часа летателно обучение на вертолети, 5 от които може да са на FNPT или на FFS, в т. ч. поне:
- (1) 25 часа полетно време с инструктор; и
  - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни маршрутни полети, от които поне един да е с дължина поне 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане;
  - (3) 35 от 45-те часа летателно обучение трябва да са на същия тип вертолет, като използвания при проверката на уменията.
- б) Специални изисквания за кандидати, които притежават LAPL(H). Кандидатите за PPL(H), които притежават LAPL(H), завършват курс на обучение в АТО. Този курс на обучение включва поне 5 часа полетно време с инструктор и най-малко 1 час самостоятелен маршрутен полет от поне 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на ВС на летища, различни от летището на излитане.
- в) На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на балони, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 6 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка 2.

**▼ В***РАЗДЕЛ 4**Специални изисквания за PPL за дирижабли — PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) — Права**

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

**▼ МЗ**

- (3) обучението, изпитването и проверката на квалификациите или сертификатите, свързани с това свидетелство за правоспособност.

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

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

*РАЗДЕЛ 5**Специални изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на планер (SPL)***FCL.205.S SPL — Права и условия**

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

**▼ МЗ**

- в) Независимо от разпоредбите на буква б), точка 2, притежателят на SPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
  - (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(S) или SPL;

**▼ M3**

- (2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;
- (3) обучението, изпитването и проверката на квалификациите или сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

**▼ B****FCL.210.S SPL — Изисквания за опит и признаване**

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

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

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

**FCL.220.S SPL — Методи на излитане**

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

**FCL.230.S SPL — Изисквания за скорошен опит**

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

*РАЗДЕЛ 6**Специални изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на балон (BPL)***FCL.205.B BPL — Права и условия****▼ M3**

- а) Правата на притежателя на BPL са да действат като командир на полет на балони.

**▼ B**

- б) Притежателите на BPL са ограничени да работят без възнаграждение в нетърговски операции, докато:
  - (1) навършат 18 години;
  - (2) изпълнят 50 часа полетно време и 50 излитания и кацания като командир на полет на балони;
  - (3) преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ на балон от конкретния клас.
- в) Независимо от разпоредбите на буква б), притежателят на BPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
  - (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(B) или BPL;
  - (2) провеждането на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства за правоспособност;

**▼ M3**

- (3) обучението, изпитването и проверката на квалификациите или сертификатите, свързани с тези свидетелства за правоспособност.

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

- а) Кандидатите за BPL трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на балони от същия клас и група, включително най-малко:
  - (1) 12 часа полетно време с инструктор;

**▼B**

- (2) 10 надувания и 20 излитания и кацания; и
  - (3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.
- б) На кандидати за BPL, които притежават LAPL(B), се признава изцяло покриването на изискванията за издаването на BPL.

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

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

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

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

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

- а) в случая на разширение за друг клас в рамките на същата група, отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.B;
- б) в случая на разширение за друга група в рамките на същия клас балони, е изпълнил поне:
  - (1) 2 полета с инструктор на балон от съответната група; и
  - (2) следните часове полетно време като командир на полет на балони:
    - i) за балони с капацитет на обшивката на балона от 3 401 m<sup>3</sup> до 6 000 m<sup>3</sup> — най-малко 100 часа;
    - ii) за балони с капацитет на обшивката на балона от 6 001 m<sup>3</sup> до 10 500 m<sup>3</sup> — най-малко 200 часа;
    - iii) за балони с капацитет на обшивката на балона над 10 500 m<sup>3</sup> — най-малко 300 часа;
    - iv) за балони с газ с капацитет на обшивката на балона над 1 260 m<sup>3</sup> — най-малко 50 часа.

**FCL.230.B BPL — Изисквания за скорошен опит**

- а) Притежателите на BPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството за правоспособност, само ако през последните 24 месеца са изпълнили на един клас балони поне:
  - (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т. ч. 10 излитания и кацания; и

**▼M3**

- (2) 1 тренировъчен полет с инструктор на балон от съответния клас и в най-голямата група, за която имат права;

**▼B**

- (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас балони, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат най-малко 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, включително 3 излитания и кацания.
- б) Притежателите на BPL, които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството за правоспособност:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на балон от съответния клас и с максимален капацитет на обшивката на балона, за който имат права; или

**▼B**

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

## ПОДЧАСТ Г

**СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПРОФЕСИОНАЛЕН ПИЛОТ — CPL**

## РАЗДЕЛ 1

**Общи изисквания****FCL.300 CPL — Минимална възраст**

Кандидатът за CPL трябва да е навършил поне 18 години.

**FCL.305 CPL — Права и условия**

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

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

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

**FCL.310 CPL — Теоретични изпити**

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

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

**FCL.315 CPL — Курс на обучение**

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



**▼B****FCL.320 CPL — Проверка на уменията**

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

*РАЗДЕЛ 2**Специални изисквания за категорията самолети — CPL(A)***FCL.325.A CPL(A) — Специални условия за притежателите на MPL**

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

а) да е пролетял на самолети 70 часа:

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

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

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

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

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

Кандидатът за MPL трябва да е навършил поне 18 години.

**FCL.405.A MPL — Права**

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

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

- (1) притежател на PPL(A), при условие че са покрити изискванията за PPL(A), описани в Подчаст В;
- (2) притежател на CPL(A), при условие че са покрити изискванията, описани в FCL.325.A.

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

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

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

**▼B**

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

**FCL.415.A MPL — Практически умения**

- а) Кандидатът за MPL трябва да е демонстрирал чрез непрекъснато оценяване уменията, покриващи всички части от компетентността, описани в допълнение 5 към настоящата част, като пилотиращ и непилотиращ пилот на многодвигателен многопилотен самолет с турбинни двигатели, при условията на VFR и IFR.
- б) След завършване курса на обучение кандидатът преминава проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да демонстрира способност да изпълнява съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права. Проверката на уменията се провежда на типа самолет, използван за обучение в напредналата фаза на интегрирания курс на обучение за MPL или на FFS, представящ този тип.

## ПОДЧАСТ Е

**СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТЕН ПИЛОТ — ATP**

## РАЗДЕЛ 1

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

Кандидатите за ATP трябва да са навършили поне 21 години.

**FCL.505 ATP — Права**

- а) Правата на притежателя на ATP в рамките на съответната категория ВС са:
- (1) да упражнява всички права на притежател на LAPL, PPL и CPL;
  - (2) да действа като командир на полет на ВС в търговския въздушен транспорт.
- б) Кандидатите за издаване на ATP трябва да са изпълнили изискванията за квалификация за типа ВС, използван при проверката на уменията.

**FCL.515 ATP — Курс на обучение и теоретични изпити**

- а) Курс. Кандидатите за ATP трябва да са завършили курс на обучение в АТО. Курсът трябва да е интегриран или модулен в съответствие с допълнение 3 към настоящата част.
- б) Изпит. Кандидатите за ATP демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:
- въздушно право,
  - общи познания за ВС — конструкция/системи/двигатели,
  - общи познания за ВС — прибори,
  - маса и центровка,
  - характеристики,
  - полетно планиране и контрол върху протичането на полета,
  - човешки възможности,
  - метеорология,
  - обща навигация,

**▼B**

- радионавигация,
- оперативни процедури,
- принципи на полета,
- комуникации по правилата за визуални полети (VFR),
- комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

*РАЗДЕЛ 2**Специални изисквания за категорията самолети — ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) — Ограничение на правата за пилоти, които преди това са притежавали MPL**

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

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

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

- (1) MPL; или
  - (2) CPL(A) и квалификация IR за многодвигателни самолети. В този случай кандидатът трябва да е завършил и курс по MCC.
- б) Опит. Кандидатите за ATPL(A) трябва да имат най-малко 1 500 часа полетно време на самолети, в т. ч. поне:
- (1) 500 часа многопилотна експлоатация на самолети;
  - (2) i) 500 часа като командир на полет под наблюдение; или
    - ii) 250 часа като командир на полет; или
    - iii) 250 часа, състоящи се от поне 70 часа като командир на полет и останалите като командир на полет под наблюдение;
  - (3) 200 часа маршрутно полетно време, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
  - (4) 75 часа полетно време по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; и
  - (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.

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

в) Признаване.

- (1) На притежателите на свидетелство за правоспособност за друга категория ВС се признава полетно време максимум от:
  - i) за TMG или планери — 30 часа като командир на полет;
  - ii) за вертолети — 50 % от всички изисквания за полетно време, описани в буква б).

▼ **M3**

- (2) На притежателите на свидетелство за правоспособност за бордни инженери, издадено в съответствие с приложимите национални правила, се признава 50 % от полетното време като бордни инженери, но максимум 250 часа. Тези 250 часа могат да бъдат признати при изпълнение на изискването за 1 500 часа, посочено в буква б), и изискването за 500 часа, посочено в буква б), точка 1, при условие че общо признатите часове по който и да е от тези параграфи не надвишават 250 часа.

▼ **B**

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

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

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

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

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

Кандидатите за ATPL(H) трябва:

- а) да притежават CPL(H) и квалификация за многопилотни вертолети и да са завършили курс по MCC;
- б) да имат като пилот на вертолети най-малко 1 000 часа полетно време, в т. ч. поне:
- (1) 350 часа на многопилотни вертолети;
  - (2) i) 250 часа като командир на полет; или
    - ii) 100 часа като командир на полет и 150 часа като командир на полет под наблюдение; или
    - iii) 250 часа като командир на полет под наблюдение на многопилотни вертолети. В този случай правата по ATPL(H) са с многопилотно ограничение, докато не бъдат изпълнени 100 часа като командир на полет.
  - (3) 200 часа маршрутно полетно време, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
  - (4) 30 часа полетно време по прибори, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори; и
  - (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.
- От тези 1 000 часа полетно време до 100 часа могат да бъдат изпълнени на FSTD, от които максимум 25 часа могат да бъдат изпълнени на FNPT.
- в) Полетното време на самолети се признава до 50 % при изпълнение на изискванията за полетно време, посочени в буква б).
- г) Опитът, изискван съгласно буква б), трябва да е придобит преди да бъде проведена проверката на уменията за ATPL(H).

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

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

**▼ В**

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

## ПОДЧАСТ Ж

**КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ — IR**

## РАЗДЕЛ 1

**Общи изисквания****▼ МЗ****FCL.600 IR — Общи положения**

С изключение на случаите, посочени в FCL.825, операции съгласно IFR на самолети, вертолет, дирижабли или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, се извършват само от притежатели на PPL, CPL, MPL и ATPL с IR за съответната категория ВС или когато преминават летателна проверка или обучение с инструктор.

**▼ В****FCL.605 IR — Права**

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

**FCL.610 IR — Предварителни условия и признаване**

Кандидатите за IR трябва:

- а) да притежават:
  - (1) поне PPL за съответната категория ВС и:
    - ▼ МЗ i) права да летят през нощта в съответствие с FCL.810, ако правата за IR ще се използват през нощта; или
    - ▼ В ii) ATPL за друга категория ВС; или
  - (2) CPL за съответната категория ВС.

**▼ МЗ****▼ В****▼ МЗ**

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

**▼ В**

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

**FCL.615 IR — Теоретични познания и летателно обучение**

- а) Курс. Кандидатите за IR трябва да са получили теоретични познания и летателно обучение в АТО. Курсът трябва да бъде:
  - (1) интегриран курс на обучение, който включва обучение за IR в съответствие с допълнение 3 към настоящата част; или
  - (2) модулен курс в съответствие с допълнение 6 към настоящата част.

**▼ M3**

- б) Изпит. Кандидатите демонстрират ниво на теоретични познания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:
- въздушно право,
  - общи познания за ВС — прибори,
  - полетно планиране и контрол върху протичането на полета,
  - човешки възможности,
  - метеорология,
  - радионавигация,
  - комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

**▼ B****FCL.620 IR — Проверка на уменията**

- а) Кандидатите за IR преминават проверка на уменията в съответствие с допълнение 7 към настоящата част, за да демонстрират способност да изпълняват съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.
- б) Проверката на уменията за IR за многодвигателни ВС се провежда на такъв тип ВС. Проверката за IR за едновдигателни ВС се провежда на такъв тип ВС. За целите на този параграф многодвигателните самолети с тяга, съвпадаща с надлъжната ос на самолета, се считат за едновдигателни самолети.

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

- а) *Валидност.* IR е с валидност 1 година.
- б) Потвърждаване на валидността.
- (1) Валидността на IR се потвърждава в рамките на 3 месеца непосредствено преди датата на изтичане на валидността на квалификацията.
  - (2) Кандидати, които не преминават успешно съответния раздел от проверката на професионалната подготовка за IR преди датата на изтичане на IR, не могат да упражняват правата, предоставени от IR, докато не преминават проверката.
- в) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на IR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите:
- (1) преминават опреснително (refresher) обучение в АТО, за да достигнат ниво на професионална подготовка, необходимо за успешното преминаване на частта с прибори от проверката на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част; и
  - (2) преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответната категория ВС.
- г) Ако валидността на IR не е потвърдена или подновена в рамките на последните 7 години, притежателят трябва отново да премине успешно теоретичен изпит и проверка на уменията за IR.

**РАЗДЕЛ 2****Специални изисквания за категорията на самолетите****FCL.625.A IR(A) — Потвърждаване на валидността**

- а) Потвърждаване на валидността. Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(A):
- (1) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип/клас, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част;

**▼B**

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

*РАЗДЕЛ 3**Специални изисквания за категорията на вертолетите***FCL.625.H IR(H) — Потвърждаване на валидността**

- а) Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(H):
- (1) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част на съответния тип вертолет;

**▼M3**

- 2) когато не се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, изпълняват изискванията само на раздел 5 и съответните части от раздел 1 от проверката на професионалната подготовка, описана в допълнение 9 към настоящата част, за съответния тип вертолет. В този случай може да се използва FTD 2/3 или FFS, представящ съответния тип вертолет, но поне всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на IR(H) при тези обстоятелства трябва да се изпълни на вертолет.

**▼B**

- б) В съответствие с допълнение 8 към настоящата част могат да бъдат признати за изпълнени определени изисквания за потвърждаване на валидността.

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

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

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

*РАЗДЕЛ 4**Специални изисквания за категорията на дирижаблите***FCL.625.As IR(As) — Потвърждаване на валидността**

Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(As):

- а) когато се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към настоящата част за съответния тип дирижабъл;

**▼В**

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

## ПОДЧАСТ 3

**КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС И КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП**

## РАЗДЕЛ 1

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

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

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

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

**FCL.710 Квалификация за клас и тип — варианти**

- а) За да разшири своите права за друг вариант ВС в рамките на една квалификация за клас или тип, пилотът преминава обучение за разликите или за запознаване. В случай на варианти в рамките на квалификация за тип, обучението за разликите или за запознаване включва съответните дисциплини, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.

**▼МЗ**

- б) Ако не са изпълнявани полети на ВС от съответния вариант в рамките на 2 години след обучението за разликите, се изисква да се премине допълнително обучение за разликите или проверка на професионалната подготовка на ВС от съответния вариант, за да се запазят правата, освен за типове или варианти в рамките на квалификация за клас едномоторни бутални ВС и TMG.

**▼В**

- в) Обучението за разликите трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора според случая.

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

- а) Курс на обучение. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да завърши курс на обучение в АТО. Курсът за обучение за квалификация за тип включва задължителните дисциплини за съответния тип, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.



**▼B**

- б) Теоретичен изпит. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине теоретичен изпит, организиран от АТО, за да покаже ниво на теоретични познания, необходимо за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.
- (1) За многопилотни ВС теоретичният изпит е писмен и се състои от най-малко 100 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между основните дисциплини от учебната програма.
  - (2) За еднопилотни многодвигателни ВС теоретичният изпит е писмен и броят на въпросите с възможност за избор на правилен отговор зависи от сложността на ВС.
  - (3) За едновдигателни ВС теоретичният изпит се провежда устно от проверяващия по време на проверката на уменията, за да се определи дали кандидатът притежава задоволителни познания.

**▼M3**

- (4) За еднопилотни самолети, класифицирани като самолети с високи летателни характеристики, изпитът е писмен и се състои от най-малко 100 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между дисциплини от учебната програма.

**▼B**

- в) Проверка на уменията. Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине проверка на уменията в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, за да покаже уменията, необходими за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.

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

- г) Кандидат, който вече притежава квалификация за даден тип ВС, с права за еднопилотна или многопилотна експлоатация, се счита за изпълнил теоретичните изисквания, когато кандидатства за добавяне на право за другата форма на експлоатация на същия тип ВС.
- д) Независимо от разпоредбите на горните параграфи, пилоти, притежаващи квалификация за летателни изпитания, издадена в съответствие с FCL.820, които са участвали в разработването, сертифицирането и произвеждането на летателни изпитания за даден тип ВС, и имат 50 часа общо полетно време или 10 часа полетно време като командир на полет на изпитателни полети на този тип, имат право да кандидатстват за издаването на квалификация за съответния тип, при условие че отговарят на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на квалификация за този тип, установени в настоящата подчаст за съответната категория ВС.

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

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



## РАЗДЕЛ 2

*Специални изисквания за категорията на самолетите***FCL.720.A Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за клас и тип — самолети**

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

- a) Еднопилотни многодвигателни самолети. Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас на едномилотен многодвигателен самолет трябва да има най-малко 70 часа като командир на полет на самолети.
- б) Еднопилотни несложни самолети с високи летателни характеристики. Преди да започне летателно обучение кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас едномилотен самолет, класифициран като самолет с високи характеристики, трябва:
  - (1) да има общ летателен опит най-малко 200 часа, от които 70 часа като командир на полет на самолети; и
  - (2) i) да притежава сертификат за успешно завършен курс за допълнителни теоретични познания, преминал в АТО; или
  - ii) да е преминал теоретичните изпити за АТРЛ(А), в съответствие с изискванията на настоящата част; или
  - iii) освен свидетелството, издадено в съответствие с изискванията на настоящата част, да притежава АТРЛ(А) или СРЛ(А)/ИР с покрити изисквания за теоретична подготовка за АТРЛ(А), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
- (3) освен това пилотите, които искат да придобият право да експлоатират самолета при многопилотна експлоатация, трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква г) точка 4.
- в) Еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики. Кандидатите за придобиване на първа квалификация за тип сложен едномилотен самолет, класифициран като самолет с високи летателни характеристики, освен че трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква б), трябва да отговарят и на изискванията за ИР(А) за многодвигателни самолети, както е определено в подчаст Ж.
- г) Многопилотни самолети. Кандидатът за курса за придобиване на първа квалификация за тип за многопилотен самолет трябва да е обучаем пилот, който понастоящем преминава курс на обучение за МРЛ или отговаря на следните изисквания:
  - (1) има най-малко 70 часа летателен опит като командир на полет на самолети;
  - (2) притежава ИР(А) за многодвигателни самолети;
  - (3) преминал е теоретичните изпити за АТРЛ(А), в съответствие с изискванията на настоящата част; и
  - (4) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс по МСС:
    - i) да има сертификат за успешно завършен курс по МСС на самолети; или
    - ii) да има сертификат за успешно завършен курс по МСС на вертолети и повече от 100 часа летателен опит като пилот на многопилотни вертолети; или
    - iii) да има най-малко 500 часа като пилот на многопилотни вертолети; или

**▼B**

- iv) да има най-малко 500 часа като пилот в многопилотна експлоатация на еднопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.

**▼M3**

- д) Независимо от буква г), държава членка може да издаде квалификация за тип с ограничени права за многопилотен самолет, която позволява на притежателя на тази квалификация да действа като заместващ втори пилот в полет над ешелон 200, при условие че двама други членове на екипажа притежават квалификация за тип в съответствие с буква г).

**▼B**

- е) Допълнителна квалификация за тип за многопилотни и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики. Кандидатът за придобиване на допълнителна квалификация за тип за многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики трябва да притежава IR(A) за многодвигателни самолети.
- ж) Когато в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, е предвидено, упражняването на правата по квалификация за тип първоначално може да е ограничено до полети под наблюдението на инструктор. Полетното време под наблюдение трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора. Ограничението отпада, когато пилотът докаже, че полетното време под наблюдение, изисквано съгласно данните за експлоатационна годност, е изпълнено.

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

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

- а) Еднопилотни многодвигателни самолети.
  - (1) Теоретичното обучение за квалификация за клас еднопилотни многодвигателни самолети трябва да включва не по-малко от 7 часа обучение за полети на многодвигателни самолети.
  - (2) Курсът летателно обучение за квалификация за клас или тип еднопилотни многодвигателни самолети трябва да включва най-малко 2 часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор на многодвигателни самолети в нормални условия и не по-малко от 3 часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор за действия при отказ на двигател и техника на пилотиране при полет с несиметрична тяга.
- б) Еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност. Курсът за квалификация за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност, включва теоретични познания и летателно обучение. Летателното обучение за квалификация за клас или тип за еднопилотни самолети, кацащи на водна повърхност, включва най-малко 8 часа летателно обучение с инструктор, ако кандидатът притежава съответната квалификация за клас или тип за ВС, кацащи на твърда повърхност, или 10 часа, ако не притежава такава квалификация.

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

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

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

- а) Курсът по MCC се състои най-малко от:
- (1) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
  - (2) 20 часа практическо обучение по MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP.
- Използва се FNPT II MCC или FFS. Когато обучението по MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип, практическото обучение по MCC може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FFS за обучение по MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип.
- б) Курсът по MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.
- в) Освен ако курсът по MCC е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за тип, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по MCC.
- г) Кандидат, преминал обучение по MCC за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1.

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

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

**▼M3**

- (4) Потвърждаването на валидността на квалификация за полети по прибори по маршрут (EIR) или IR(A), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.

**▼B**

- б) Потвърждаването на валидността на квалификации за клас еднопилотни едновигателни самолети.
- (1) *Квалификации за клас за едновигателни бутални самолети и квалификации за TMG.* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас еднопилотни едновигателни бутални самолети или квалификации за клас TMG кандидатът трябва:
- i) да премине проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас, съгласно допълнение 9 към настоящата част, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация; или

## ▼B

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

## РАЗДЕЛ 3

*Специални изисквания за категорията на вертолетите***FCL.720.H Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за тип — вертолети**

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

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

**▼B**

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

(1) преди да започне летателно обучение:

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

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

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

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

(1) за MCC/IR:

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

(2) за MCC/VFR:

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

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

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

в) Освен ако курсът по MCC не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип вертолет, след завършването му кандидатът получава сертификат за завършен курс по MCC.

г) Кандидат, преминал обучение по MCC за която и да е друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка 1, подточка i) или буква а), точка 2, подточка i), според случая.

д) Кандидат за обучение по MCC/IR, който е завършил курс по MCC/VFR, се освобождава от изискването, предвидено в буква а), точка 1, подточка i), и трябва да завърши 5 часа практическо обучение по MCC/IR.



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

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

- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с допълнение 9 към настоящата част, на съответния тип вертолет или FSTD, представящ този тип, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; и
- (2) да има най-малко 2 часа като пилот на съответния тип вертолет в рамките на срока на валидност на квалификацията. Продължителността на проверката на професионалната подготовка може да се включи към посочените два часа.
- (3) Когато кандидатите притежават повече от 1 квалификация за тип едновигателни, бутални вертолети, те могат да получат потвърждаване на валидността на всички съответни квалификации за тип, като преминат проверка на професионалната подготовка само на 1 от типовете, при условие че имат най-малко 2 часа полетно време като командир на полет на останалите типове по време на срока на валидност.

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

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

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

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

- (5) Пилот, който премине успешно проверката на уменията за придобиване на допълнителна квалификация за тип, получава потвърждаване на валидността за съответните квалификации за тип в общите групи, в съответствие с точки 3 и 4.
- (6) Потвърждаването на валидността на IR(H), ако се притежава такава квалификация, може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип.

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

*РАЗДЕЛ 4*

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

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

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

а) за пилоти на самолети:

**▼B**

- (1) да притежава CPL/IR(A) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL(A);
  - (2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;
  - (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни самолети;
  - (4) да има 40 часа летателно обучение на вертолети;
- б) за пилоти на вертолети:
- (1) да притежава CPL/IR(H) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL/IR(H);
  - (2) да притежава сертификат за завършен курс по MCC;
  - (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни вертолети;
  - (4) да има 40 часа летателно обучение на самолети;
- в) за пилоти, квалифицирани да летят на самолети и вертолети:
- (1) да притежава поне CPL(H);
  - (2) да притежава IR и теоретична подготовка за ATPL или ATPL за самолети или за вертолети;
  - (3) да притежава сертификат за завършен курс по MCC на вертолети или самолети;
  - (4) да има най-малко 100 часа като пилот на многопилотни вертолети или самолети;
  - (5) да има 40 часа летателно обучение на самолети или вертолети, според случая, ако пилотът няма опит като ATPL или на многопилотни ВС.

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

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

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

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



**▼B**

- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички раздели на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификация за тип, не може да упражнява правата си до успешното завършване на проверката.

*РАЗДЕЛ 5**Специални изисквания за категорията на дирижаблите***FCL.720.As Предварителни условия за издаване на квалификация за тип — дирижабли**

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

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

**FCL.735.As Курс за взаимодействие в многочленен екипаж — дирижабли****▼M3**

- а) Курсът по МСС се състои най-малко от:
- 1) 12 часа теоретична подготовка и практически занятия; и
  - 2) 5 часа практическо обучение по МСС;
- Използват се FNPT II или III, квалифицирани за МСС, FTD 2/3 или FFS.

**▼B**

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

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

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



## ПОДЧАСТ И

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

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

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

- а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност с права да летят на самолети или TMG могат да теглят планери или рекламни плакати, само ако притежават съответната квалификация за теглене на планери или рекламни плакати.
- б) Кандидатите за квалификация за теглене на планери трябва да имат:
- (1) най-малко 30 часа полетно време като командир на полет и 60 излитания и кацания на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG, изпълнени след издаването на свидетелството за правоспособност.
  - (2) курс на обучение в АТО, включително:
    - i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;
    - ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на планер, включително най-малко 5 полета с инструктор; и
    - iii) с изключение на притежателите на LAPL(S) или SPL, 5 полета за запознаване със спецификата на планер, излитащ със самолет.
- в) Кандидатите за квалификация за теглене на рекламни плакати трябва да имат:
- (1) най-малко 100 часа полетно време и 200 излитания и кацания като командир на полет на самолети или TMG след издаването на свидетелството за правоспособност. Най-малко 30 от тези часове трябва да са на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG.
  - (2) курс на обучение в АТО, включително:
    - i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;
    - ii) най-малко 10 полета за обучение по теглене на рекламен плакат, включително най-малко 5 полета с инструктор.

**▼B**

- г) Правата по квалификациите за теглене на планери и теглене на рекламни плакати са ограничени до самолети или TMG, в зависимост от това на кое ВС е проведено летателното обучение. Правата се разширяват, ако пилотът притежава свидетелство за правоспособност за самолети или TMG и е изпълнил успешно най-малко 3 полета с инструктор, които покриват цялата учебна програма за теглене на едно от въздухоплавателните средства, според случая.
- д) За може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за теглене на планери или теглене на рекламни плакати, притежателят на квалификацията трябва да има най-малко 5 тегления през последните 24 месеца.
- е) Ако пилотът не отговаря на изискването, описано в буква д), преди да възобнови упражняването на своите права той трябва да изпълни недостигащите тегления с инструктор или под наблюдението на инструктор.

**FCL.810 Квалификация за нощни полети**

- а) Самолети, TMG, дирижабли.

**▼M3**

- (1) Ако правата по LAPL, SPL или PPL за самолети, TMG или дирижабли ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да са преминали курс на обучение в АТО. Курсът се състои от:

**▼B**

- i) теоретична подготовка;

**▼M3**

- ii) най-малко 5 часа полетно време на съответната категория ВС през нощта, което включва поне 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. най-малко 1 час маршрутни полети с поне един маршрутен полет с инструктор от минимум 50 km (27 морски мили) и 5 самостоятелни излитания и 5 кацания до пълно спиране на ВС.

**▼B**

- (2) Преди да преминат обучението през нощта притежателите на LAPL трябва да са преминали основното обучение за полети по прибори, необходимо за издаване на PPL.
- (3) Ако кандидатите притежават квалификация за клас едновигателни, бутални самолети, кацачи на твърда повърхност, и клас TMG, те могат да изпълнят изискванията на точка 1 по-горе за един от класовете или за двата класа.
- б) Вертолети. Ако правата по PPL за вертолети ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатът трябва:
- (1) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот на вертолети след издаването на свидетелството за правоспособност, включително най-малко 60 часа като командир на полет на вертолети и 20 часа маршрутни полети;
- (2) да е завършил курс на обучение в АТО. Курсът трябва да се завърши в рамките на 6 месеца и се състои от:
- i) 5 часа теоретична подготовка;
- ii) 10 часа обучение с инструктор за пилотиране на вертолет по прибори; и
- iii) 5 часа полетно време през нощта, което включва най-малко 3 часа полетно време с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане.
- (3) На кандидат, който притежава или е притежавал IR за самолет или TMG, се признават 5 часа за покриване на изискванията, посочени в точка 2, подточка ii) по-горе.
- в) Балони. Ако правата по LAPL за балони или BPL ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да имат най-малко 2 полета с инструктор през нощта с времетраене от поне 1 час за всеки от тях.



#### **FCL.815 Квалификация за планински терени**

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

Първоначалната квалификация за планински терени може да бъде придобита на:

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

#### **FCL.820 Квалификация за летателни изпитания**

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

**▼B**

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

**▼M3****FCL.825 Квалификация за полети по прибори по маршрут (EIR)**

- а) Права и условия
- (1) Правата на притежателя на квалификация за полети по прибори по маршрут (EIR) са да изпълнява полети през деня съгласно IFR по време на маршрутната фаза на полета със самолет, за който притежава квалификация за клас или тип. Правата могат да бъдат разширени да включват изпълнение на полети през нощта съгласно IFR по време на маршрутната фаза на полета, ако пилотът притежава квалификация за пилотиране в нощни условия в съответствие с FCL.810.
  - (2) Притежателят на EIR започва и продължава полет, на който възнамерява да упражни правата на своята квалификация, само ако последната налична метеорологична информация показва, че:
    - i) метеорологичните условия при излитане са такива, че позволяват частта от полета от излитането до планиран преход от VFR-към-IFR да се изпълни съгласно VFR; и

## ▼ M3

- ii) в планираното време за пристигане на планираното летище на местоназначение метеорологичните условия ще бъдат такива, че да позволяват частта от полета от преход IFR към VFR към кацане да се изпълни съгласно VFR.
- б) Предварителни условия. Кандидатите за EIR притежават най-малко PPL(A) и имат най-малко 20 часа маршрутно полетно време като командир на полет на самолети.
- в) Курс на обучение. Кандидатите за EIR трябва да са завършили в рамките на период от 36 месеца в АТО:
- (1) най-малко 80 часа теоретична подготовка съгласно FCL.615; и
  - (2) обучение за полет по прибори, по време на което:
    - i) летателното обучение за EIR за еднодвигателни самолети включва най-малко 15 часа полетно време по прибори с инструктор; и
    - ii) летателното обучение за EIR за многодвигателни самолети включва най-малко 16 часа полетно време по прибори с инструктор, от които най-малко 4 часа на многодвигателен самолет.
- г) Теоретични знания. Преди преминаване на проверка на уменията кандидатът демонстрира ниво на теоретични знания, съответстващо на даваните права, по дисциплините, посочени в FCL.615, буква б).
- д) Проверка на уменията. След завършване на обучението кандидатът преминава проверка на уменията на самолет с IRE. Проверката на уменията за EIR за многодвигателен самолет се провежда на такъв тип самолет. Проверката за EIR за еднодвигателен самолет се провежда на такъв тип самолет.
- е) Чрез дерогация от букви в) и г) притежателят на EIR за еднодвигателен самолет, който притежава и квалификация за тип или за клас многодвигателни и желае да получи EIR за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в АТО, включващ най-малко 2 часа полетно време по прибори с инструктор на многодвигателни самолети по време на маршрутната фаза на полета и да премине проверката на уменията, посочена в буква д).
- ж) Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване.
- (1) EIR е с валидност 1 година..
  - (2) Кандидатите за потвърждаване на валидността на EIR:
    - i) преминават проверка на професионалната подготовка на самолет в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация; или
    - ii) в рамките на 12-те месеца преди датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация, изпълняват 6 часа като командир на полет съгласно IFR и най-малко 1 час летателно обучение с инструктор, притежаващ права да обучава за IR(A) или EIR.
  - (3) За всяко второ последващо потвърждаване на валидността притежателят на EIR преминава проверка на професионалната подготовка в съответствие с буква ж), точка (2), точка i).
  - (4) Ако срокът на валидност на EIR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите:
    - i) преминават опреснително обучение с инструктор, притежаващ права да обучава за IR(A) или EIR, за да достигнат необходимото ниво на професионална подготовка; и
    - ii) преминават проверка на професионалната подготовка.
  - (5) Ако валидността на EIR не е потвърдена или подновена в рамките на последните 7 години от последната дата на валидност, притежателят трябва отново да премине успешно теоретични изпити за EIR в съответствие с FCL.615, буква б).

▼ **M3**

- (6) Проверката на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване за EIR за многодвигателен самолет, както и тренировъчният полет, изискван в буква ж), точка (2), точка ii), се извършват с многодвигателен самолет. Ако пилотът притежава и EIR за еднодвигателен самолет, въпросната проверка на професионалната подготовка води също и до потвърждаването на валидността или подновяването на EIR за еднодвигателен самолет.
- з) Когато кандидатът за EIR е преминал полетно време по прибори с инструктор IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR или EIR, тези часове могат да бъдат признати като част от изискваното в буква в), точка (2), подточки i) и ii) полетно време, но не повече от съответно 5 или 6 часа. 4-те часа обучение за полет по прибори на многодвигателни самолети, изисквани в буква в), точка (2), точка ii), не се вземат предвид за това признаване.
- (1) За да се определи броят на часовете, които ще се признават, и за да се установят нуждите от обучение, кандидатът преминава предварителна оценка в АТО.
- (2) Преминаването на обучението за полети по прибори, предоставяно от инструктор IRI(A) или FI(A), се документира в специален документ за обучение, който се подписва от инструктора.
- и) На кандидатите за EIR, притежаващи PPL или CPL по Част FCL и валидна IR(A), издадени от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, може да се признае изцяло покриването на изискванията за преминаване на курс за обучение, посочени в буква в). За да му бъде издадена EIR, кандидатът:
- (1) преминава успешно проверка на уменията за EIR;
- (2) чрез дерогация от буква г) демонстрира пред проверяващия по време на проверката на уменията, че е придобил адекватно ниво на теоретични познания по въздушно право, метеорология, полетно планиране и летателни характеристики (IR);
- (3) притежава опит от минимум 25 часа полетно време по прибори като командир на полет на самолети.

**FCL.830 Квалификация за планери, които извършват полети в облаците**

- а) Притежателите на свидетелство за летателна правоспособност с права да летят на планери могат да летят в облаците с планер или мотопланер, с изключение на TMG, само ако притежават квалификация за планери, които извършват полети в облаците.
- б) Кандидатите за квалификация за планери, които извършват полети в облаците, имат най-малко:
- (1) 30 часа като командир на полет на планери или мотопланери след издаването на свидетелството;
- (2) курс на обучение в АТО, включително:

**▼ M3**

- i) теоретична подготовка; и
  - ii) най-малко 2 часа полетно време с инструктор на планери или мотопланери, контролирайки планера, разчитайки единствено на показанията на приборите, от които максимум един час може да бъде извършен на TMG;
- (3) проверка на уменията с FE, квалифициран за тази цел.
- в) На притежателите на EIR или IR(A) се признава изискването, посочено в буква б), точка (2), точка i). Чрез дерогация от буква б), точка (2), точка ii) се извършва поне един час полетно време с планер или мотопланер, с изключение на TMG, чрез контрол на планера само по прибори.
- г) Притежателите на квалификация за планери, които извършват полети в облаците, упражняват правата си само ако през последните 24 месеца са изпълнили най-малко 1 час полетно време или 5 полета като командир на полет, упражнявайки правата, дадени им съгласно квалификацията, на планери или мотопланери, с изключение на TMG.
- д) Притежателите на квалификация за планери, които извършват полети в облаците, които не отговарят на изискванията, предвидени в буква г), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от квалификацията:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с FE, квалифициран за тази цел; или
  - (2) изпълняват допълнителното полетно време или полети, изисквани в буква г), с квалифициран инструктор.
- (е) На притежателите на валидна EIR или IR(A) се признава изцяло изпълнението на изискванията на буква г).

**▼ B**

ПОДЧАСТ Й  
**ИНСТРУКТОРИ**  
РАЗДЕЛ 1  
**Общи изисквания**

**FCL.900 Сертификат за инструктор**

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



**▼B**

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

**FCL.915 Общи предварителни условия и изисквания за инструктори**

- а) Общи положения. Кандидатът за сертификат за инструктор трябва да е навършил поне 18 години.
- б) Допълнителни изисквания за инструкторите, провеждащи летателно обучение на ВС. Кандидатът за сертификат за инструктор с права за провеждане на летателно обучение на ВС или притежателят на такъв сертификат трябва:
  - (1) да притежава поне свидетелството за правоспособност и, според случая, квалификацията, за които се провежда летателното обучение;
  - (2) с изключение на инструктора за летателни изпитания, да:

**▼M3**

- i) има най-малко 15 часа полетно време като пилот на класа или типа ВС, на който ще се провежда летателното обучение, от които най-много 7 часа може да са на FSTD, представящ класа или типа ВС, ако е приложимо; или

**▼B**

- ii) е преминал оценка на компетентността за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС;
  - (3) има право да действа като командир на полет на ВС по време на летателното обучение.
- в) Признаване към допълнителни квалификации и за целите на потвърждаване на валидността
- (1) На кандидатите за допълнителни сертификати за инструктор може да бъдат признати уменията им да преподават и обучават, вече демонстрирани за притежавания сертификат.

**▼B**

- (2) Часовете, пролетяни като проверяващ по време на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка, се признават изцяло при изпълнение на изискванията за потвърждаване на валидността за всички притежавани сертификати за инструктор.

**FCL.920 Компетентност на инструкторите и оценка**

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

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

**FCL.925 Допълнителни изисквания за инструктори за MPL**

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

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

б) Курс за обучение на инструктори MPL

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

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

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

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

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

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

**▼B**

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

**FCL.930 Курс на обучение**

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

**FCL.935 Оценка на компетентността**

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

**FCL.940 Срок на валидност на сертификата за инструктор**

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

*РАЗДЕЛ 2**Специални изисквания за полетен инструктор — FI***FCL.905.FI FI — Права и условия**

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

- а) PPL, SPL, BPL и LAPL за съответната категория ВС;
- б) квалификация за клас и тип за едномилотни, едновигателни ВС, с изключение на едномилотни сложни самолети с високи летателни характеристики; разширения за клас и група балони и разширения за клас планери;
- в) квалификация за тип за едномилотен или едномилотен дирижабъл;

**▼ B**

- г) CPL за съответната категория BC, при условие че FI има най-малко 500 часа полетно време като пилот на тази категория BC, включително поне 200 часа летателно обучение;
- д) квалификация за нощни полети, при условие че FI:
  - (1) е квалифициран да лети през нощта на съответната категория BC;
  - (2) е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и) по-долу, способността да обучава през нощта; и
  - (3) отговаря на изискването за опит при нощни полети, посочено в FCL.060 буква б), точка 2.

**▼ M3**

- е) квалификация за теглене, фигурен пилотаж или, в случая на FI(S), квалификация за планери, които извършват полети в облаците, при условие че притежава тези права и FI е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и), способността да обучава за тази квалификация;

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

**▼ B**

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

**▼ M3**

- i) за многодвигателни самолети — отговаря на условията за CRI за многодвигателни самолети;

**▼ B**

- ii) за многодвигателни вертолетни — отговаря на условията за издаване на сертификат за TRI.

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

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

**▼ M3**

- (2) в случая на вертолетни — изискванията, установени в FCL.910.TRI, буква в), точка (1), и предварителните условия за курса на обучение за TRI(H), установени в FCL.915.TRI буква г), точка (2).

**▼ B**

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

- (1) има най-малко:
  - i) в случая на FI(S) — поне 50 часа или 150 излитания летателно обучение на планери;
  - ii) в случая на FI(B) — най-малко 50 часа или 50 излитания летателно обучение на балони;
  - iii) във всички останали случаи — 500 часа летателно обучение на съответната категория BC;

**▼B**

(2) е преминал оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 за съответната категория ВС, за да демонстрира на проверяващ на полетен инструктор (FIE) способност да обучава за сертификат за FI;

й) MPL, при условие че FI:

(1) за основната полетна фаза на обучението е изпълнил поне 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително поне 200 часа летателно обучение;

(2) за основната фаза на обучението:

i) притежава IR за многодвигателен самолет и правото да обучава за IR; и

ii) има най-малко 1 500 часа полетно време при експлоатация в многочленен екипаж.

(3) в случая на FI, вече квалифициран да обучава по интегрирани курсове за ATP(A) или CPL(A)/IR, изискването, посочено в точка 2, подточка ii), може да бъде заменено със завършването на структуриран курс, състоящ се от:

i) квалификация за MCC;

ii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 3 на курс MPL;

iii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 4 на курс MPL;

iv) наблюдаване на 5 сесии на оператора за периодично обучение с имитация на реални рейсови полети;

v) съдържанието на курса по MCCI за инструктори.

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

**FCL.910.FI FI — Ограничени права**

а) Правата на FI са ограничени до провеждането на летателно обучение под наблюдението на FI за същата категория ВС, определен от АТО за тази цел, в следните случаи:

(1) за издаване на PPL, SPL, BPL и LAPL;

(2) във всички интегрирани курсове на ниво PPL, в случая на самолети и вертолети;

**▼M3**

(3) за квалификация за клас и тип за еднопилотни, едновдвигателни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, разширения за клас и група балони и разширения за клас планери;

**▼B**

(4) за квалификации за нощни полети, за теглене или за фигурен пилотаж.

б) Докато провежда обучение под наблюдение в съответствие с буква а), FI няма право да разрешава на обучаемите пилоти да извършват първи самостоятелни полети и първи самостоятелни маршрутни полети.

в) Ограниченията, посочени в букви а) и б), отпадат от сертификата за FI, когато FI е изпълнил поне:

(1) за FI(A) — 100 часа летателно обучение на самолети или TMG и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;

**▼B**

- (2) за FI(H) — 100 часа летателно обучение на вертолети и освен това е наблюдавал най-малко 25 самостоятелни въздушни упражнения на обучаеми;
- (3) за FI(As), FI(S) и FI(B) — 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за издаване на PPL(As), SPL или BPL за съответната категория BC.

**FCL.915.FI FI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за FI трябва:

а) в случая на FI(A) и FI(H):

- (1) да е преминал поне 10 часа обучение за полет по прибори на съответната категория BC, от които не повече от 5 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FSTD;
- (2) да има 20 часа маршрутни полети като командир на полет при условията на VFR, на съответната категория BC; и

б) допълнително за FI(A):

- (1) да притежава поне CPL(A); или
- (2) да притежава поне PPL(A) и:
  - i) да отговаря на изискванията за теоретични познания за CPL, с изключение на FI(A), който провежда обучение само за LAPL(A); и
  - ii) да има най-малко 200 часа полетно време на самолети или TMG, от които 150 часа като командир на полет.
- (3) да има най-малко 30 часа на едновигателни самолети с бутален двигател, от които поне 5 часа трябва да са изпълнени през последните 6 месеца, предхождащи предварителната летателна проверка, посочена в FCL.930.FI, буква а);
- (4) да има VFR маршрутен полет като командир на полет, включително полет с дължина най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който да има кацания до пълно спиране на BC на две различни летища;

в) допълнително за FI(H) да има 250 часа общо полетно време като пилот на вертолети, от които:

- (1) най-малко 100 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне CPL(H); или
- (2) най-малко 200 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне PPL(H) и отговаря на изискванията за теоретични познания за CPL;

г) за FI(As), да има 500 часа полетно време като командир на полет на дирижабли, от които 400 часа трябва да са като командир на полет, притежаващ CPL(As);

**▼M3**

д) за FI(S), да има 100 часа полетно време и 200 излитания като командир на полет на планери. Освен това, ако кандидатът иска да провежда летателно обучение на TMG, той трябва да има 30 часа полетно време като командир на полет на TMG и допълнителна оценка на компетентността на TMG в съответствие с FCL.935 с FI, квалифициран съгласно FCL.905.FI, буква и);

**▼B**

е) за FI (B), да има 75 часа полетно време на балони като командир на полет, от които поне 15 часа трябва да са на класа балон, на който ще се провежда летателното обучение.

**▼B****FCL.930.FI FI — Курс на обучение**

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

**▼M3**

- (4) Когато кандидатстват за сертификат за FI за друга категория BC, на пилотите, които притежават или са притежавали FI(A), (H) или (As) се признават 55 часа към изискването, посочено в буква б), точка (2), точка i) или 18 часа към изискванията, посочени в буква б), точка (2), точка ii).

**▼B****FCL.940.FI FI — Потвърждаване на валидността и подновяване**

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

**▼B**

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

*РАЗДЕЛ 4***Специални изисквания за инструктор за квалификация за тип — TRI****FCL.905.TRI TRI — Права и условия**

Правата на TRI са да обучава за:

**▼M3**

- а) потвърждаване на валидността и подновяване на EIR или IR, при условие че TRI притежава валидна IR;

**▼B**

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

- г) в случая на TRI за многопилотни самолети:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:
  - i) многопилотни самолети;
  - ii) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за многопилотна експлоатация.



**▼B**

- (2) обучение по MCC;
  - (3) курса за MPL за основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежават или са притежавали сертификат за FI(A) или IRI(A);
- д) в случая на TRI за вертолети:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за вертолети;
  - (2) обучение по MCC, при условие че притежава квалификация за тип многопилотни вертолети;
  - (3) разширяване на правата на IR(H) едномигателни вертолети за IR(H) многодвигателни вертолети;
- е) в случая на TRI за BC, задвижвани от силова установка:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип BC, задвижвани от силова установка;
  - (2) обучение по MCC.

**FCL.910.TRI TRI — Ограничени права**

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

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

- б) TRI за самолети и за BC, задвижвани от силова установка — TRI(A) и TRI(PL). Правата на TRI са ограничени до типа самолет или BC, задвижвано от силова установка, на който са проведени обучението и оценката на компетентността. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:
- (1) през последните 12 месеца преди кандидатстването е изпълнил най-малко 15 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип BC, от които 7 могат да бъдат изпълнени на FFS;
  - (2) е завършил техническата подготовка и летателното обучение на съответния курс за TRI;
  - (3) е преминал съответните раздели на оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с Подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.
- в) TRI за вертолети — TRI(H).
- (1) Правата на TRI(H) са ограничени до типа вертолет, на който е проведена проверката на уменията за издаване на сертификат за TRI. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:
    - i) е завършил съответната техническа част за тип от курса за TRI на приложимия тип вертолет или FSTD, представящ този тип;
    - ii) е провел най-малко 2 часа летателно обучение на приложимия тип под наблюдението на подходящо квалифициран TRI(H); и

**▼B**

- iii) е преминал съответните раздели на оценката на компетентността съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с Подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото, необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.
- (2) Преди разширяването на правата на TRI(H) от еднопилотни на многопилотни на същия тип вертолети, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.
- г) Независимо от разпоредбите на горните параграфи, притежателите на сертификат за TRI, които са придобили квалификация за тип съгласно FCL.725, буква д), имат право техните права на TRI да бъдат разширени за този нов тип ВС.

**FCL.915.TRI TRI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за TRI трябва:

- а) да притежава CPL, MPL или ATPL свидетелство за летателна правоспособност на съответната категория ВС;
- б) за сертификат TRI(MPA):
  - (1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети; и
  - (2) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип самолет, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип;
- в) за сертификат TRI(SPA):
  - (1) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е изпълнил 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания, като командир на полет на съответния тип самолет, от които 15 сектора могат да бъдат изпълнени на FFS, представящ този тип; и
  - (2) i) да има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително 30 часа като командир на полет на съответния тип самолет; или
    - ii) да притежава или да е притежавал сертификат за FI за многодвигателни самолети с права за IR(A);
- г) за TRI(H):
  - (1) за сертификат за TRI(H) за еднопилотни едновдигателни вертолети — да има 250 часа като пилот на вертолети;
  - (2) за сертификат за TRI(H) за еднопилотни многодвигателни вертолети — да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети;
  - (3) за сертификат за TRI(H) за многопилотни вертолети — да има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, в т. ч.:
    - i) 350 часа като пилот на многопилотни вертолети; или
    - ii) за кандидати, които вече притежават сертификат за TRI(H) за еднопилотни многодвигателни вертолети — 100 часа като пилот на този тип при многопилотна експлоатация.
  - (4) На притежателите на сертификат за FI(H) се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в точки 1 и 2, за съответния еднопилотен вертолет;

**▼B**

д) за TRI(PL):

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

**FCL.930.TRI TRI — Курс на обучение**

а) Курсът за TRI включва най-малко:

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

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

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

**FCL.935.TRI TRI — Оценка на компетентността**

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

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

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

а) *Потвърждаване на валидността.*

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

i) да е провел една от следните части от пълен курс за обучение за квалификация за тип: сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа или 1 въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум 2 излитания и кацания;

ii) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО;

iii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.

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

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

**▼B**

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

- ii) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО;
  - iii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.
- (3) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на сертификата за TRI притежателят трябва да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935.
- (4) Ако кандидат притежава сертификат за TRI за повече от един тип ВС в рамките на същата категория, оценката на компетентността, преминала на един от тези типове, потвърждава валидността на сертификата за TRI за останалите типове, притежавани в рамките на същата категория ВС.
- (5) Специални изисквания за потвърждаване на валидността на TRI(H). На TRI(H), който притежава сертификат за FI(H) за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а) по-горе. В този случай сертификатът за TRI(H) е валиден до датата на изтичане срока на валидност на сертификата за FI(H).

б) *Подновяване.*

- (1) Самолети. Ако срокът на валидност на сертификата за TRI (A) е изтекъл, кандидатът трябва:
- i) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил най-малко 30 маршрутни сектора, включително излитания и кацания на съответния тип ВС, от които не повече от 15 сектора могат да бъдат изпълнени на полетен симулатор;
  - ii) да е преминал съответните части от курса за TRI в одобрена АТО;
  - iii) да е провел като част от пълен курс за квалификация за тип най-малко 3 часа летателно обучение на съответния тип самолет под наблюдението на TRI(A).
- (2) Вертолети и ВС, задвижвани от силова установка. Ако срокът на валидност на сертификата за TRI (H) или TRI(PL) е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- i) да премине опреснително обучение за инструктори като TRI в АТО, който покрива съответните дисциплини от курса за TRI; и
  - ii) да премине оценка на компетентността в съответствие с FCL.935 за всеки от типовете ВС, за които иска подновяване на правата на инструктор.

## РАЗДЕЛ 5

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

- а) Правата на CRI са да обучава за:

**▼M3**

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за клас или тип за едномоторни самолети, с изключение на едномоторните сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът иска права за едномоторна експлоатация;

**▼B**

- (2) квалификация за теглене или фигурен пилотаж за категория самолети, при условие че CRI притежава съответната квалификация и е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и), способността да обучава за тази квалификация.

**▼B**

- б) Правата на CRI са ограничени до класа или типа самолет, на който е проведена оценката на компетентността на инструктора. Правата на CRI се разширяват за други класове или типове, когато през последните 12 месеца CRI е изпълнил:
- (1) 15 часа полетно време като командир на полет на самолети от съответния клас или тип;
  - (2) един тренировъчен полет от дясната седалка под наблюдението на друг CRI или FI, квалифициран за този клас или тип, който заема другата пилотска седалка.

**▼M3**

- в) Кандидатите за CRI на многодвигателни самолети, които притежават сертификат за CRI на едновдигателни самолети, трябва да са изпълнили предварителните условия за CRI, установени в FCL.915.CRI, буква а), и изискванията, посочени в FCL.930.CRI, буква а), параграф 3 и FCL.935.

**▼B****FCL.915.CRI CRI — Предварителни условия**

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

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

**FCL.930.CRI CRI — Курс на обучение**

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

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

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

**▼ B**

- в) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за CRI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да премине опреснително обучение като CRI в АТО;
  - (2) да премине оценката на компетентността, предвидена в FCL.935.

*РАЗДЕЛ 6**Специални изисквания за инструктор за полети по прибори — IRI***FCL.905.IRI IRI — Права и условия****▼ M3**

- а) Правата на IRI са да обучава за издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на EIR или IR на съответната категория ВС.

**▼ B**

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

**FCL.915.IRI IRI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за IRI трябва:

- а) за IRI(A):
- (1) да има най-малко 800 часа полетно време при условията на IFR, от които поне 400 часа на самолети; и

**▼ M3**

- (2) в случая на кандидат за IRI(A) за многодвигателни самолети — да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.915.CRI, буква а), FCL.930.CRI и FCL.935;

**▼ B**

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

**FCL.930.IRI IRI — Курс на обучение**

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

**▼B**

- ii) за IRI(H) — най-малко 10 часа летателно обучение на вертолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III;
  - iii) за IRI(As) — най-малко 10 часа летателно обучение на дирижабъл, FFS, FTD 2/3 или FNPT II.
- б) Летателното обучение се провежда от FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI, буква и).
- в) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка 1.

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

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

*РАЗДЕЛ 7**Специални изисквания за инструктор за летателно обучение в симулатор — SFI***FCL.905.SFI SFI — Права и условия**

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

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

- б) в случая на SFI за еднопилотни самолети:

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

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

- i) притежава сертификат за MCCI; или
  - ii) притежава или е притежавал сертификат за TRI за многопилотни самолети; и
- (2) при условие че правата на SFI(SPA) са разширени за многопилотна експлоатация в съответствие с точка 1:
- i) MCC;
  - ii) курса за MPL за основната фаза.

- в) в случая на SFI за многопилотни самолети:

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

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

- (2) MCC;

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

**▼B**

г) в случая на SFI за вертолети:

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

**▼M3**

- (2) обучение по MCC, когато SFI има права да обучава за многопилотни вертолети.

**▼B****FCL.910.SFI SFI — Ограничени права**

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

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

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

**FCL.915.SFI SFI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за SFI трябва:

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



**▼B**

- (2) в случая на многопилотни вертолети, най-малко 1 000 часа летателен опит като пилот на вертолети, включително поне 350 часа като пилот на многопилотни вертолети;
- (3) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолети да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни многодвигателни вертолети;
- (4) в случая на еднопилотни едновдвигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети.

**FCL.930.SFI SFI — Курс на обучение**

- а) Курсът на обучение за SFI включва:
  - (1) частта за FSTD от приложимия курс за квалификация за тип;
  - (2) съдържанието на курса за TRI.
- б) На кандидат за сертификат за SFI, който притежава сертификат за TRI за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на настоящия параграф.

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

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

*РАЗДЕЛ 8****Специални изисквания за инструктор за обучение по взаимодействие в многочленен екипаж — MCCI*****FCL.905.MCCI MCCI — Права и условия**

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

**FCL.910.MCCI MCCI — Ограничени права**

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

**▼В**

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

**FCL.915.MCCI MCCI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за MCCI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;
- б) да има най-малко:

**▼МЗ**

- (1) в случая на самолети, дирижабли и ВС, задвижвани от силова установка — 1 500 часа летателен опит като пилот при многопилотна експлоатация;

**▼В**

- (2) в случая на вертолетите — 1 000 часа летателен опит като пилот при експлоатация в многочленен екипаж, от които поне 350 часа на многопилотни вертолетите.

**FCL.930.MCCI MCCI — Курс на обучение**

а) Курсът на обучение по MCCI включва поне:

- (1) 25 часа преподаване и обучение;
- (2) техническа подготовка, свързана с типа FSTD, на който кандидатът иска да обучава;
- (3) 3 часа практическо обучение, което може да е летателно обучение или обучение по MCC на съответния FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS под наблюдението на TRI, SFI или MCCI, определен за тази цел от АТО. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.

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

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

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

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

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

- (1) издаване на свидетелство за правоспособност;

**▼B**

- (2) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR и квалификация за клас или тип за еднопилотни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики.
- б) Допълнителни права за STI(A). Правата на STI(A) включват летателно обучение на симулатор по време на обучението по основни летателни умения от интегрирания курс за MPL.

**FCL.910.STI STI — Ограничени права**

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

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

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

**FCL.915.STI STI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за STI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал през последните 3 години преди кандидатстването свидетелство за летателна правоспособност и права за инструктор, подходящи за курса, в който ще се провежда обучението;
- б) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е преминал успешно на FNPT съответната проверка на професионалната подготовка за квалификацията за клас или тип.

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

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

**FCL.930.STI STI — Курс на обучение**

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

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

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

**▼B****FCL.940.STI Потвърждаване на валидността и подновяване на сертификата за STI**

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

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

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

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

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

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

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

*РАЗДЕЛ 10**Инструктор за квалификация за планински терени — МІ***FCL.905.MI МІ — Права и условия**

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

**FCL.915.MI МІ — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за МІ трябва:

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

**FCL.930.MI МІ — Курс на обучение**

а) Курсът на обучение за МІ трябва да включва оценката на компетентността на кандидата, описана в FCL.920.

**▼B**

- б) Преди курса кандидатите трябва са минали предварителна летателна проверка с MI, който притежава сертификат за FI, за да се оцени опитът и способността им да преминат курса на обучение.

**▼M3****FCL.940. Валидност на сертификата за MI**

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

**▼B***РАЗДЕЛ 11**Специални изисквания за инструктор за летателни изпитания — FTI***FCL.905.FTI FTI — Права и условия**

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

**FCL.915.FTI FTI — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за FTI трябва:

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

**FCL.930.FTI FTI — Курс на обучение**

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

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

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

**▼B**

- ii) 5 часа летателно обучение за летателни изпитания през последните 12 месеца преди изтичане на срока на валидност на сертификата за FTI; или
- (2) да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да се основава на частта практическо летателно обучение от курса за FTI съгласно FCL.930.FTI, буква а), точка 3 и да включва поне 1 полет под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI, буква б).
- б) Подновяване. Ако срокът на валидност на сертификата за FTI е изтекъл, кандидатът трябва да премине опреснително обучение като FTI в АТО. Опреснителното обучение трябва да отговаря поне на изискванията, посочени в FCL.930.FTI, буква а), точка 3.

**ПОДЧАСТ К****ПРОВЕРЯВАЩИ****РАЗДЕЛ 1****Общи изисквания****FCL.1000 Сертификати за проверяващи**

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

**▼B**

- iii) демонстрира пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъде в състояние да упражнява правата на проверяващ съгласно настоящата част.
- (2) Посоченият в параграф 1 сертификат е ограничен до провеждане на проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка:
  - i) извън територията на държавите-членки; и
  - ii) за пилоти, които владеят достатъчно добре езика, на който се провежда проверката.

**FCL.1005 Ограничаване на правата в случай на установени интереси**

Проверяващите не може да провеждат:

- a) проверки на уменията или оценки на компетентността за издаване на свидетелство за правоспособност, квалификация или сертификат на кандидати,
  - (1) на които са предоставили летателно обучение за свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията или оценката на компетентността; или
  - (2) ако те са отговаряли за препоръката за проверката на уменията съгласно FCL.030, буква б);
- б) проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, ако считат, че е засегната тяхната обективност.

**FCL.1010 Предварителни условия за проверяващи**

Кандидатите за сертификат за проверяващ трябва да демонстрират:

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

**FCL.1015 Стандарти за проверяващи**

- a) Кандидатите за сертификат за проверяващ преминават стандартизиран курс, организиран от компетентния орган или от АТО и одобрен от компетентния орган.
- б) Стандартизационният курс се състои от теоретична и практическа подготовка и включва най-малко:
  - (1) провеждането на 2 проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността за свидетелствата за правоспособност, квалификациите или сертификатите, за които кандидатът иска да получи права да провежда проверки и оценки;
  - (2) обучение относно приложимите изисквания, предвидени в настоящата част, и приложимите изисквания за летателна експлоатация, провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и тяхното документиране и докладване;
  - (3) инструкции относно националните административни процедури, изискванията за защита на личните данни, отговорностите им, застрахователни събития и такси;

**▼M3**

- (4) инструкции относно необходимостта от преразглеждане и прилагане на елементите в точка (3) при провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия; и

▼ **M3**

- (5) инструкция за това как да получат достъп до тези национални процедури и изисквания на други компетентни органи, когато това е необходимо.
- в) Притежателите на сертификати на проверяващи не провеждат проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия, освен ако те са направили преглед на най-новата налична информация, съдържаща съответните национални процедури на компетентния орган на кандидата.

▼ **B****FCL.1020 Оценка на компетентността на проверяващите**

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

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

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

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

- а) Когато провежда проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността, проверяващият трябва:
- (1) да осигури комуникацията с кандидата да може да бъде установена без езикови бариери;
  - (2) да провери дали кандидатът отговаря на всички изисквания за квалификация, обучение и опит, посочени в настоящата част, за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелството за правоспособност, квалификацията или сертификата, за които се провежда проверката на уменията, проверката на професионалната подготовка или оценката на компетентността;



**▼B**

- (3) да уведоми кандидата за последствията от предоставянето на непълна, неточна или невярна информация, свързана с неговото обучение и летателен опит.
- б) След завършване на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва:
- (1) да информира кандидата за резултатите от проверката. В случай на частично преминаване или неуспешен резултат проверяващият информира кандидата, че не може да упражнява правата по квалификацията до цялостното успешно преминаване на проверката. Проверяващият определя изискванията за допълнително обучение и обяснява правото на кандидата да обжалва;
  - (2) в случай на успешно преминаване на проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността за потвърждаване на валидността или подновяване, да впише в свидетелството за правоспособност или сертификата на кандидата новата дата на изтичане на валидността на квалификацията или сертификата, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата;
  - (3) да предостави на кандидата подписан доклад за проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка и незабавно да представи копия от доклада на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, и на компетентния орган, който е издал сертификата на проверяващия. Този доклад трябва да включва:
    - i) декларация, че проверяващият е получил информация от кандидата относно неговия опит и обучение и е констатирал, че опитът и обучението отговарят на приложимите изисквания, посочени в настоящата част;
    - ii) потвърждение, че са извършени всички необходими маневри и упражнения, както и информация относно устния теоретичен изпит, когато е приложимо. Ако кандидатът не е преминал успешно някой елемент, проверяващият записва причините за тази оценка;
    - iii) резултатите от проверките или оценката на компетентността;

**▼M3**

- iv) декларация, че проверяващият е прегледал и приложил националните процедури и изисквания на компетентния орган на кандидатстващото лице, ако компетентният орган, който отговаря за свидетелството на кандидата, не е органът, издал сертификата на проверяващия;
- v) копие от сертификата на проверяващия, съдържащо обхвата на правата му в качеството му на проверяващ при проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия.

**▼B**

- в) Проверяващите съхраняват 5 години документите с подробна информация за всички извършени проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и резултатите от тях.
- г) При поискване от страна на компетентния орган, който отговаря за сертификата на проверяващия, или на компетентния орган, който отговаря за свидетелството за правоспособност на кандидата, проверяващите представят всички документи и доклади и всяка друга информация, необходима за осъществяване на надзорни дейности.

*РАЗДЕЛ 2**Специални изисквания за полетни проверяващи — FE***FCL.1005.FE FE — Права и условия**

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

**▼ B**

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

**▼ M3**

- (5) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на EIR, при условие че FE има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на самолети и отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE, буква а), точка (2).

**▼ B**

- б) FE(H). Правата на FE за вертолети са да провежда:
  - (1) проверки на уменията за издаване на PPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в PPL(H), при условие че проверяващият има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
  - (2) проверки на уменията за издаване на CPL(H), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в CPL(H), при условие че проверяващият има 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
  - (3) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в PPL(H) или CPL(H), при условие че проверяващият отговаря на изискванията, посочени в точки 1 или 2, според случая, и притежава CPL(H) или ATPPL(H) и, когато е приложимо, IR(H);
  - (4) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за LAPL(H), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 150 часа летателно обучение.
- в) FE(As). Правата на FE за дирижабли са да провежда проверки на уменията за издаване на PPL(As) и CPL(As), както и проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за свързаните с тях квалификации за тип дирижабъл, при условие че проверяващият има 500 часа полетно време като пилот на дирижабли, включително 100 часа летателно обучение.

**▼B**

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

**▼M3**

- (3) проверки на уменията за разширяване на правата на SPL или LAPL(S) за TMG, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 50 часа летателно обучение на TMG;
- (4) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за квалификация за планери, които извършват полети в облаците, при условие че проверяващият има 200 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително поне 5 часа или 25 полета летателно обучение за квалификация за планери, които извършват полети в облаците, или най-малко 10 часа полетно обучение за EIR или IR(A).

**▼B**

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

**FCL.1010.FE FE — Предварителни условия**

Кандидатът за сертификат за FE трябва да притежава:

сертификат за FI за съответната категория BC.

*РАЗДЕЛ 3***Специални изисквания за проверяващ за квалификация за тип — TRE****FCL.1005.TRE TRE — Права и условия**

- а) *TRE(A)* и *TRE(PL)*. Правата на TRE за самолети или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, са да провежда:
- (1) проверки на уменията за първоначално издаване на квалификации за тип за самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая;
  - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип, EIR и IR;
  - (3) проверки на уменията за издаване на ATPL(A);
  - (4) проверки на уменията за издаване на MPL, при условие че проверяващият отговаря на изискванията на FCL.925;

**▼M3****▼B**

**▼B**

- (5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за TRI или SFI за съответната категория BC, при условие че проверяващият има поне 3 години опит като TRE.
- б) *TRE(H)*. Правата на TRE(H) са да провежда:
- (1) проверки на уменията и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип вертолети;
  - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на IR или за разширяване на правата на IR(H) от еднодвигателни вертолети за многодвигателни вертолети, при условие че TRE(H) притежава валидна IR(H);
  - (3) проверки на уменията за издаване на ATPL(H);
  - (4) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на сертификат за TRI(H) или SFI(H), при условие че проверяващият има поне 3 години опит като TRE.

**FCL.1010.TRE TRE — Предварителни условия**

- а) *TRE(A)* и *TRE(PL)*. Кандидатите за сертификат за TRE за самолети или BC, задвижвани от силова установка, трябва:
- (1) в случая на многопилотни самолети или BC, задвижвани от силова установка — да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
  - (2) в случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики — да имат 500 часа полетно време като пилот на еднопилотни самолети, от които поне 200 часа трябва да са като командир на полет;
  - (3) да притежават CPL или ATPL и сертификат за TRI за съответния тип;
  - (4) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат най-малко 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип.
- б) *TRE(H)*. Кандидатите за сертификат за TRE (H) за вертолети трябва:
- (1) да притежават сертификат за TRI(H) или, в случая на еднопилотни еднодвигателни вертолети, валиден сертификат за FI(H) за съответния тип;
  - (2) за първоначално издаване на сертификат за TRE — да имат 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип;
  - (3) в случая на многопилотни вертолети — да притежават CPL(H) или ATPL(H) и да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
  - (4) в случая на еднопилотни многодвигателни вертолети:
    - i) да имат 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
    - ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, валидна IR(H).

**▼ B**

- (5) в случая на еднопилотни едномоторни вертолети:
- i) да имат 750 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;

**▼ M3**

- ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H).

**▼ B**

- (6) Преди разширяването на правата на TRE(H) от еднопилотни многодвигателни на многопилотни многодвигателни на същия тип вертолет, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.
- (7) В случая на кандидати за първи сертификат за TRE за многопилотни многодвигателни вертолети, изискването за 1 500 часа полетен опит на многопилотни вертолети, посочено в буква б), точка 3, може да се счита за изпълнено, ако имат 500 часа полетно време като командир на полет на многопилотен вертолет от същия тип.

*РАЗДЕЛ 4**Специални изисквания за проверяващ за квалификация за клас — CRE***FCL.1005.CRE CRE — Права**

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

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

**▼ M3**

- (3) потвърждаване на валидността или подновяване на EIR, при условие че CRE има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на самолети и отговаря на изискванията на FCL.1010.IRE, буква а), точка (2).

**▼ B****FCL.1010.CRE CRE — Предварителни условия**

Кандидатите за сертификат за CRE трябва да:

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

*РАЗДЕЛ 5**Специални изисквания за проверяващ за квалификация за полети по прибори — IRE***▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — Права**

Правата на притежателя на сертификат за IRE са да провежда проверки на уменията за издаване и да извършва проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или за подновяване на EIR или IR.

**▼ B****FCL.1010.IRE IRE — Предварителни условия**

- a) *IRE(A)*. Кандидатите за сертификат за IRE за самолети трябва да притежават IRI(A) и да имат:

**▼B**

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

*РАЗДЕЛ 6**Специални изисквания за проверяващ на полетен симулатор — SFE***FCL.1005.SFE SFE — Права и условия**

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

**FCL.1010.SFE SFE — Предварителни условия**

- а) *SFE(A)*. Кандидатите за сертификат за SFE за самолети трябва да:
- (1) притежават или да са притежавали ATPL(A), квалификация за клас или тип и сертификат за SFI (A) за съответния тип самолет;

**▼B**

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

**РАЗДЕЛ 7****Специални изисквания за проверяващ на полетен инструктор — FIE****FCL.1005.FIE FIE — Права и условия**

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

**FCL.1010.FIE FIE — Предварителни условия**

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

**▼B**

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





*Допълнение 1*

**Признаване на теоретични познания**

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

**1. LAPL, PPL, BPL и SPL**

1.1. За издаването на LAPL, на притежателя на LAPL за друга категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичните познания по общите дисциплини, установени в FCL.120, буква а).

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

— принципи на полета,

— оперативни процедури,

— характеристики на полета и планиране,

— общи познания за въздухоплавателните средства, навигация.

1.3. За издаването на PPL, BPL или SPL на притежателя на LAPL за същата категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичното обучение и изискванията към проверката.

**2. CPL**

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

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

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

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: прибори,

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

070 — Оперативни процедури, и

080 — Принципи на полета.

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

— човешки възможности,

— метеорология.

**▼ B****3. ATPL**

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

**▼ M3**

- 3.2. Кандидатът трябва да премине изпит за теоретични знания, както е определено в настоящата част, по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:

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

022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: прибори,

032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, според случая,

070 — Оперативни процедури, и

080 — Принципи на полета.

**▼ B**

- 3.3. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации по правилата за визуални полети (VFR)“.

- 3.4. На кандидата за ATPL(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— въздушно право,

— принципи на полета (вертолет),

— комуникации по правилата за визуални полети (VFR).

- 3.5. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за IR(A), се признават теоретичните познания по дисциплината „Комуникации по правилата за полети по прибори (IFR)“.

- 3.6. На кандидата за ATPL(H) с IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретичните познания по следните дисциплини:

— принципи на полета (вертолет),

— комуникации по правилата за визуални полети (VFR).

**4. IR****▼ M3**

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

— човешки възможности,

— метеорология.

**▼ B**

- 4.2. Кандидатът за IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за ATPL(H) за VFR, трябва да премине изпит по следните дисциплини:

— въздушно право,

— полетно планиране и контрол върху протичането на полета,

— радионавигация,

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

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

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разбиране	Взаимодействия
<b>Експертно (Ниво 6)</b>	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че може да са повлияни от майчиния език или от регионални особености, почти никога не пречат на лесното разбиране.	Както основните, така и сложните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по голямо разнообразие от познати и непознати теми. Речникът е идиоматичен, нюансиран и чувствителен към регистри.	Има възможност да говори продължително, без усилие и с естествена плавност на речта. Променя плавността на речта с цел стилистични ефекти, например за поставяне на ударение върху даден елемент. Използва спонтанно подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е последователно точно в почти всички видове контекст и включва разбиране на лингвистични и културни нюанси.	Взаимодейства с лекота в почти всички ситуации. Чувствителен е към вербални и невербални условни знаци и отговаря по подходящ начин.
<b>Разширено (Ниво 5)</b>	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че са повлияни от майчиния език или от регионални особености, в редки случаи пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения са последователно добре контролирани. Прави опити за използване на сложни структури, но с грешки, които понякога оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Перифразира последователно и успешно. Понякога речникът е идиоматичен.	Има възможност да говори продължително, със сравнителна лекота по познати теми, но не може да променя плавността на речта като стилистично средство. Може да използва подходящи лекционни маркери и свързващи елементи.	Разбирането е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми и в по-голямата си част е точно, когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията. Има възможност да разбира определен обхват от разнороден говор (диалект и/или акцент) или регистри.	Отговорите са незабавни, уместни и информативни. Ефективно контролира взаимодействието говорещ/слушател.

## ▼В

Ниво	Произношение	Структура	Речник	Плавност на речта	Разбиране	Взаимодействия
<b>Оперативно (Ниво 4)</b>	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от майчиния език или от регионални особености, но само понякога пречат на лесното разбиране.	Основните граматически структури и модели на изречения се използват творчески и обикновено са добре контролирани. Грешки могат да възникват, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства, но рядко оказват влияние върху значението.	Обхватът и точността на речника обикновено са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Често може успешно да перифразира при недостиг на речников запас, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства.	Може да говори продължително време с подходящо темпо. Понякога могат да възникнат нарушения на плавността на речта при преход между упражнявана или формулирана реч към спонтанно изказване, но това не пречи на ефективната комуникация. Може да използва в ограничена степен лекционни маркери и свързващи елементи. Служебните думи не са объркващи.	Разбирането в повечето случаи е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми, когато използваният акцент или словесно разнообразие са достатъчно разбираеми за международните ползватели. Когато говорещият е поставен в лингвистично или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията, разбирането може да бъде забавено или да изисква изяснителни стратегии.	Отговорите обикновено са незабавни, уместни и информативни. Започва и поддържа разговор, дори и при неочакван развой на събитията. Справя се успешно в случаи на очевидно неразбиране чрез проверка, потвърждаване или изясняване.

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



### Допълнение 3

#### Курсове на обучение за издаване на CPL и ATPL

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

#### А. Интегриран курс за АТР — самолети

##### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

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

##### ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

##### ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

##### ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
  - а) 95 часа обучение с инструктор, от които не повече от 55 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;

**▼B**

- б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като обучаем командир на полет (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;
- в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и
- д) 115 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
- (1) 20 часа като SPIC;
  - (2) 15 часа обучение по MCC, за което може да се използва FFS или FNPT II;
  - (3) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:
    - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или
    - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

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

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Б. Модулен курс на обучение за АТР — самолети**

1. Кандидатите за АТPL(A), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, трябва да:
- а) притежават поне PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция; и
- са завършили най-малко следните часове обучение по теоретична подготовка:
- (1) за кандидатите, притежаващи PPL(A): 650 часа;
  - (2) за кандидатите, притежаващи CPL(A): 400 часа;
  - (3) за кандидатите, притежаващи IR (A): 500 часа;
  - (4) за кандидатите, притежаващи CPL(A) и IR(A): 250 часа.

**▼B**

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

**В. Интегриран курс за CPL/IR — самолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 40 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
  - а) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
  - б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като SPIC. Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;
  - в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;

**▼B**

- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и
- д) 100 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
- (1) 20 часа като SPIC; и
  - (2) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:
    - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или
    - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

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

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Г. Интегриран курс за CPL — самолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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



**▼B**

## ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
- а) 80 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
  - б) 70 часа като командир на полет;
  - в) 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
  - г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС;
  - д) 10 часа летателно обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, FTD 2, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;
  - е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

## ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

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

**Д. Модулен курс на обучение за CPL — самолети**

## ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс на обучение за CPL(A) е притежателите на PPL(A) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(A).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(A), кандидатът трябва да притежава PPL(A), издадено в съответствие с приложение I към Чикагската конвенция.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:
  - а) е изпълнил 150 часа полетно време;
  - б) е изпълнил предварителните условия за издаване на квалификация за клас или тип за многодвигателни самолети в съответствие с Подчаст 3, в случай че за проверката на уменията ще се използва многодвигателен самолет.

**▼B**

4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(A), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, където се провежда само обучение по теоретична подготовка.
5. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(A); и
  - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

## ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без квалификация за полети по прибори (IR) трябва да преминат най-малко 25 часа летателно обучение с инструктор, включително 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на BITD, FNPT I или II, FTD 2 или FFS.
9. На кандидатите, които имат валидна IR(A), се признава изцяло обучението за полети по прибори с инструктор. На кандидатите, които имат валидна IR(H), се признават до 5 часа от обучението за полети по прибори с инструктор, като в този случай на самолет се провеждат най-малко 5 часа обучение за полети по прибори с инструктор. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори.
10. а) Кандидатите с валидна IR трябва да преминат най-малко 15 часа обучение за визуални полети с инструктор.
  - б) Кандидатите без квалификация за пилотиране на самолет в нощни условия трябва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия — най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети, и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС.
11. Поне 5 часа от летателното обучение трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибиращ колесник.

## ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

12. Кандидатът за CPL(A) трябва да има най-малко 200 часа полетно време, в т. ч. най-малко:
  - а) 100 часа като командир на полет, от които 20 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
  - б) 5 часа полетно време в нощни условия, което включва 3 часа обучение с инструктор, в т. ч. поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и

**▼B**

- в) 10 часа обучение за полети по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;

**▼M3**

- г) 6 часа от полетното време трябва да бъдат на многодвигателен самолет, ако такъв тип самолет се използва за проверката на уменията;

**▼B**

- д) часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 200 часа полетно време в следните случаи:

- i) 30 часа на вертолет, ако кандидатът притежава PPL(H); или
- ii) 100 часа на вертолет, ако кандидатът притежава CPL(H); или
- iii) 30 часа на TMG или планери; или
- iv) 30 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава PPL(As); или
- v) 60 часа на дирижабъл, ако кандидатът притежава CPL(As).

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Е. Интегриран курс за ATP/IR — вертолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

**▼B**

## ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

а) 140 часа обучение с инструктор, от които:

- (1) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:

- i) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
- ii) 25 часа на FTD 2/3, или
- iii) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
- iv) 20 часа на самолет или TMG.

- (2) 50 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:

- i) до 20 часа на FFS, FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или
- ii) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

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

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

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

**▼B****ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Ж. Интегриран курс за АТР — вертолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
  - а) 95 часа обучение с инструктор, от които:
    - і) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
      - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или

**▼B**

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

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

(4) 20 часа на самолет или TMG.

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

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

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

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

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

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**3. Модулен курс на обучение за ATP — вертолети**

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

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

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

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

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

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

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

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

**И. Интегриран курс за CPL/IR — вертолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на интегрирания курс за CPL(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират еднопилотни многодвигателни вертолети и да получат CPL(H)/IR за многодвигателни вертолети.

**▼B**

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

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
  - а) 125 часа обучение с инструктор, от които:
    - i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
      - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
      - (2) 25 часа на FTD 2/3 за вертолети, или
      - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
      - (4) 20 часа на самолет или TMG.
    - ii) 50 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:
      - (1) до 20 часа на FFS или FTD 2/3 или FNPT II/III за вертолети, или
      - (2) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

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

**▼B**

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Й. Интегриран курс за CPL — вертолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

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



**▼B****ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 135 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 135 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 85 часа обучение с инструктор, от които:

- i) не повече от 75 часа обучение по правилата за визуални полети, които може да включват:

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

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

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

(4) 20 часа на самолет или TMG.

- ii) не повече от 10 часа обучение за полети по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

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

- б) 50 часа като командир на полет, от които 35 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;

- в) 10 часа маршрутни полети с инструктор;

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

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

- е) 10 часа обучение за полети по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на вертолети.

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**К. Модулен курс на обучение за CPL — вертолети****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на модулният курс на обучение за CPL(H) е притежателите на PPL(H) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(H).

**▼B**

2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(H), кандидатът трябва да притежава PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът трябва да:

**▼M3**

- a) има 155 часа полетно време като пилот на вертолети, включително 50 часа като командир на полет на вертолети, от които 10 часа трябва да са маршрутни полети. Часовете като командир на полет на други категории ВС могат да бъдат признати като част от изискваните 155 часа полетно време, както е определено в параграф 11 от раздел K;

**▼B**

- b) отговаря на условията на FCL.725 и FCL.720.H, в случай че по време на проверката на уменията се използва многодвигателен вертолет.
4. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(H), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, която провежда само обучение по теоретична подготовка.
5. Курсът се състои от:

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

## ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

## ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

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

## ОПИТ

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

**▼B**

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

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Л. Интегриран курс за CPL/IR — дирижабли****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли и да получат CPL(As)/IR.
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As)/IR, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
  - а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
  - б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.
4. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за CPL(As) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип дирижабъл; и
  - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(As), може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

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

**▼B**

- a) 60 часа обучение с инструктор, от които:
- i) 30 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
    - (1) 12 часа на FFS за дирижабли, или
    - (2) 10 часа на FTD за дирижабли, или
    - (3) 8 часа на FNPT II/III за дирижабли, или
    - (4) 8 часа на самолет, вертолет или TMG;
  - ii) 30 часа обучение за полети по прибори, което може да включва:
    - (1) до 12 часа на FFS, FTD или FNPT II/III за дирижабли, или
    - (2) 6 часа на поне FTD 1 или FNPT 1 за дирижабли или на самолет.
- Ако типът дирижабъл, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до 8 часа.
- б) 20 часа като командир на полет, от които 5 часа могат да бъдат като SPIC. Трябва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;
- в) 5 часа маршрутни полети като командир на полет, в т. ч. маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 90 km (50 морски мили), по време на който трябва да има две кацания до пълно спиране на ВС на летището, което е крайното местоназначение;
- г) 5 часа полетно време на дирижабъл в нощни условия, в т. ч. 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полетен кръг включва излитане и кацане;
- д) 30 часа обучение за полети по прибори с инструктор, което се състои от:
- i) 10 часа основно обучение за полети по прибори; и
  - ii) 20 часа обучение за IR, които трябва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен дирижабъл, сертифициран за извършване на полети по правилата за полети по прибори (IFR).

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**М. Интегриран курс за CPL — дирижабли****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As) е пилотите да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(AS).
2. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
  - а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
  - б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на дирижабъл в нощни условия.

**▼B**

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

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

**Н. Модулен курс на обучение за CPL — дирижабли****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на модулният курс на обучение за CPL(As) е притежателите на PPL(As) да бъдат обучени до нивото на професионална подготовка, необходимо за издаване на CPL(As).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(As), кандидатът трябва да:
- притежава PPL(As), издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
  - има 200 часа полетно време като пилот на дирижабъл, включително 100 часа като командир на полет, от които 50 часа да са маршрутни полети.

**▼B**

3. Кандидат, който иска да премине модулен курс на обучение за CPL(As), трябва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един непрекъснат курс на обучение, организиран от АТО. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в АТО, която провежда само обучение по теоретична подготовка.

4. Курсът се състои от:

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

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

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

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

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

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

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

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

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

**ОПИТ**

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

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

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

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА**

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

*Допълнение 4***Проверка на уменията за издаване на CPL****А. Общи положения**

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

**ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА**

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

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

1. Самолетът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни самолети и да е сертифициран за превоз на най-малко четири души, с витло с променяща се стъпка и прибиращо колесник.
2. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE, а местоназначението трябва да бъде контролирано летище. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 90 минути.

**▼B**

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
- а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
  - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
  - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
  - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
  - д) непрекъснато поддържа контрол върху самолета по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

**ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА**

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

**Височина**

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

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

**Курс**

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

**Скорост**

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

**СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА**

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

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

**РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ**

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





РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА	
а)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет при критично ниска въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при настъпване и наличие на пълен срыв
в)	Завои, включително завои в конфигурация за кацане. Стръмни завои с наклон 45°
г)	Полет при критично висока въздушна скорост, включително разпознаване и възстановяване при спирално пикиране
д)	Полет само по прибори, включително: i) хоризонтален полет, конфигурация при хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост ii) завои в изкачване и снижение с наклон от 10°–30° iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Пилотиране на самолета по външни визуални ориентири, включително в конфигурация при хоризонтален полет Обсег/Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина, скорост, поддържане на курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
ж)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за долитане, настройка на висотомера, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане, кацане при страничен вятър (при подходящи условия)
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само едномоторни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета


**РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ**

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4

а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването включително алтернативен начин за спускане на колесник, отказ на електрическата и спирачната система
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси

**РАЗДЕЛ 6 — ИМИТАЦИЯ НА ПОЛЕТ С НЕСИМЕТРИЧНА ТЯГА И ПРИЛОЖИМИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС/ТИП**

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5

а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга
в)	Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране
г)	Спиране и запуск на двигател
д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) системи на самолета, включително работа с автопилот</li> <li>ii) използване на системата за херметизация</li> <li>iii) използване на противообледенителна система</li> </ul>
ж)	Устни въпроси

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

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

**▼B****ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА**

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

**Височина**

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

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

**Курс**

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

**Скорост**

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

**Земно отклонение**

излитане с висене при използване на приземния ефект ± 3 фута

кацане без странично движение или отклонение назад

**СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА**

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

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНИ/СЛЕДПОЛЕТНИ ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРИ	
а)	Познания за вертолета (напр. технически борден дневник, гориво, маса и центровка, характеристики), полетно планиране, документация, NOTAM, справка за МТО обстановка
б)	Предполетен оглед/подготовка, разположение на частите и предназначение
в)	Оглед на пилотската кабина, стартови процедури
г)	Проверка на комуникационното и навигационното оборудване, избор и настройка на честотите
д)	Предполетни процедури, процедури за радиовръзка, поддържане на връзка с РВД
е)	Паркиране, изключване и следполетна процедура
РАЗДЕЛ 2 — МАНЕВРИ ПРИ ВИСЕНЕ, УСЪВЪРШЕНСТВАНО УПРАВЛЕНИЕ И ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ	
а)	Излитане и кацане (издигане и приземяване)
б)	Рулиране, рулиране с висене

## ▼B

в)	Висене на място с насрещен, страничен и гръбен вятър
г)	Завои при висене на място, 360° завой наляво и надясно (завои на място)
д)	Маневриране при висене напред, назад и встрани
е)	Симулиран отказ на двигателя при висене
ж)	Бързо спиране срещу и по направление на вятъра
з)	Кацане и излитане от наклонена/неподготвена площадка
и)	Излитане (различни профили)
й)	Излитане срещу и по посока на вятъра (ако е приложимо)
к)	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана)
л)	Подходи (различни профили)
м)	Излитане и кацане с ограничена тяга
н)	Авторотации (FE трябва да избере два елемента от следните — базови, с определен радиус, с ниска скорост и завъртане на 360°)
о)	Кацане в режим на авторотация
п)	Практикуване на принудително кацане с възстановяване на тягата
р)	Проверки на тягата, разузнавателни техники, техники на подход и отлитане

## РАЗДЕЛ 3 — НАВИГАЦИЯ — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА

а)	Навигация и ориентиране на различни абсолютни/относителни височини, ориентиране по карта
б)	Абсолютна/относителна височина, скорост, поддържане на курс, наблюдение на въздушното пространство, настройване на висотомера
в)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, продължителност на полета, разчетно време на пристигане, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track), наблюдение на приборите
г)	Наблюдение на метеорологичните условия, планиране на отклонението
д)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB и/или VOR), разпознаване на средствата за навигация
е)	Връзка с РВД и спазване на нормативните процедури, и др.

## РАЗДЕЛ 4 — ПОЛЕТНИ ПРОЦЕДУРИ И МАНЕВРИ ПРИ ОРИЕНТИРАНЕ САМО ПО ПРИБОРИ

а)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, абсолютна/относителна височина и скорост на полета
б)	Хоризонтални завои с темп 1 към зададен курс, 180° до 360° наляво и надясно
в)	Изкачване и снижение, включително завои с темп 1 към зададен курс
г)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
д)	Завои с наклон 30°, завъртане до 90° наляво и на дясно



**РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ (СИМУЛИРАНИ КЪДЕТО Е ВЪЗМОЖНО)**

*Забележка 1:* Когато проверката се провежда на многодвигателен вертолет, в проверката трябва да бъде включен симулиран отказ на двигателя, включително подход и кацане с един двигател.

*Забележка 2:* FE трябва да избере 4 от следните елементи:

а)	Неизправност на двигателя, включително отказ на регулатора, обледенение на карбуратора/двигателя, маслената система, доколкото е приложимо
б)	Неизправност на горивната система
в)	Неизправност на електрическата система
г)	Неизправност на хидравликата, включително подход и кацане без хидравлика, при възможност
д)	Неизправност на главен ротор и/или системата за противодействие на реактивния момент (FFS или само дискусия)
е)	Тренировки за пожар, включително откриване и отстраняване на дима, при възможност
ж)	Други необичайни и аварийни процедури, така както са отразени в съответното РЛЕ, включително за многодвигателни вертолети: Симулиран отказ на двигателя при излитане: прекратено излитане при или преди TDP или безопасно принудително кацане при или преди достигане на DPATO (определена точка след излитане), малко след TDP или DPATO. Кацане при симулиран отказ на двигателя: кацане или преминаване на втори кръг при отказ на двигателя преди LDP или DPBL, последващи действия при отказ на двигателя след LDP или безопасно принудително кацане след DPBL.

**Г. Съдържание на проверката на уменията за издаване на CPL — дирижабли**

1. Дирижабълът, използван при проверката на уменията, трябва да отговаря на изискванията за учебни дирижабли.
2. Районът и маршрутът, по които ще се лети, се избират от FE. Маршрутите, използвани за раздел 3, може да завършват на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение трябва да е контролирано летище. Проверката на уменията може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полет(ите) е не по-кратко от 60 минути.
3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
  - а) управлява дирижабъла в рамките на неговите ограничения;
  - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
  - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
  - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
  - д) непрекъснато поддържа контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

**ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА**

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

**▼ B**

## Височина

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

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

## Курс

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

## СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Елементи от раздели 5 и 6 може да се изпълнят на FNPT или FFS за дирижабли. Използването на контролен лист на дирижабъла, летателният професионализъм, пилотирането на дирижабъла по външни визуални ориентири, противообледенителните процедури и принципите на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ	
а)	Предполетна подготовка, включително: полетно планиране, документация, определяне на маса и центровка, справка за МТО обстановка, NOTAM
б)	Оглед на дирижабъла и неговото обслужване
в)	Процедура на отвързване, наземни маневри и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Опериране в зоната на летището и по кръга
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 — ОБЩА РАБОТА ВЪВ ВЪЗДУХА	
а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет на барометрична височина
в)	Завои
г)	Стръмно изкачване и снижение
д)	Полет само по прибори, включително: i) хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост ii) завои при изкачване и снижение iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Пилотиране на дирижабъла по външни визуални ориентири, Обсег/Продължителност на полета според оставащото гориво
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина, скорост, поддържане на курс, оглеждане

## ▼B

г)	Настройка на висотомера, поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, оценка на грешката в курса (track) и възстановяване на правилния курс (track)
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонението
ж)	Следване на зададения курс (track), позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).

## РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДХОД И КАЦАНЕ

а)	Процедури за долитане, настройка на висотомер, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане
д)	Кацане на къса полоса
е)	Подход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само еднодвигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета

## РАЗДЕЛ 5 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4

а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси

## РАЗДЕЛ 6 — ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС ИЛИ ТИП

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5

а)	Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Подход за кацане и минаване на втори кръг при отказ на двигателя(ите)
в)	Подход за кацане и кацане с пълно спиране при отказ на двигателя(ите)
г)	Неизправност на системата за свръхналягане
д)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм

**▼B**

е)	По решение на FE при проверка на уменията за квалификация за клас/тип да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на дирижабъла ii) работа със системата за свръхналягане
ж)	Устни въпроси



**▼В***Допълнение 5***Интегриран курс на обучение за MPL****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на интегрирания курс за MPL е да обучи пилотите до ниво на професионална подготовка, което да им позволи да работят като втори пилоти на многодвигателни многопилотни самолети за въздушен транспорт с турбинни двигатели по VFR и IFR и да получат MPL.

**▼МЗ**

2. Одобрение за курсове за обучение за MPL се дава само на АТО, която е част от оператор на търговски въздушен транспорт, сертифициран в съответствие с Част ОRO или която има специално одобрено споразумение с такъв оператор. Свидетелството за правоспособност е ограничено до този конкретен оператор до приключване на курса на авиационния оператор за преподготовка.

**▼В**

3. Кандидат, който иска да премине интегриран курс за MPL, трябва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един непрекъснат курс на обучение в АТО. Обучението трябва да се основава на компетентност и да се изпълнява в условия на многопилотна експлоатация.
4. Кандидатите се допускат до обучение само като курсисти за първоначално обучение.
5. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(A);
  - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;
  - в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни самолети; и
  - г) обучение за квалификация за тип самолет.
6. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за MPL, може да подаде заявление пред компетентния орган за полагане на изпит за теоретични познания и проверка на уменията за издаване на свидетелство за правоспособност от по-ниска категория и за квалификация за полети по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

7. Одобреният теоретичен курс за MPL трябва да включва поне 750 часа обучение за нивото на теоретична подготовка за ATPL(A), както и съответния брой часове, необходими за теоретичното обучение за съответната квалификация за тип в съответствие с Подчаст 3.

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

8. Летателното обучение трябва да съдържа общо поне 240 часа, съставени от часове като PF и PNF, в реален и симулиран полет, и да включва следните 4 фази на обучение:
  - а) Фаза 1 — Формиране на основни летателни умения
 

Специално първоначално обучение на едномилотен самолет.
  - б) Фаза 2 — Основна
 

Въвеждане в многопилотната експлоатация и полетите по прибори.
  - в) Фаза 3 — Междинна
 

Прилагане на многопилотна експлоатация при многодвигателен самолет с турбинни двигатели, сертифициран като самолет с високи летателни характеристики, в съответствие с Част-21.

**▼B**

## г) Фаза 4 — Напреднала

Обучение за квалификация за тип самолет в среда, ориентирана за работа в авиокомпания.

Летателният опит в реален полет трябва да отговаря на всички изисквания за опит, както са описани в подчаст 3 — обучение за извеждане от сложно положение, нощни полети, полет само по прибори и необходим опит за придобиване на съответния летателен професионализъм.

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

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

9. Всяка фаза от учебната програма за летателното обучение трябва да бъде съставена от двата вида обучение — фундаментални знания и практическо обучение.
10. Курсовете за обучение трябва да включват постоянен процес на оценка на учебната програма и постоянна оценка на курсистите, следващи програмата. Оценката трябва да гарантира, че:
  - а) компетентностите и оценките съответстват на задълженията на втори пилот в многопилотен самолет; и
  - б) курсистите придобиват необходимата компетентност постепенно и по удовлетворителен начин.
11. Курсовете за обучение трябва да включват поне 12 излитания и кацания, за да се гарантира компетентност. Тези излитания и кацания трябва да се изпълнят под наблюдението на инструктор в самолет, за който ще бъде издадена квалификацията за тип.

**НИВО НА ОЦЕНКА**

12. Кандидатът за MPL трябва успешно да е демонстрирал способност във всичките 9 части от компетентността, определени в параграф 13 по-долу, на напредналото ниво на компетентност, изисквано за опериране и взаимодействие като втори пилот на многопилотен самолет с турбинни двигатели при полети по правилата за визуални полети и полети по прибори. Оценката трябва да потвърди, че управлението на самолета или ситуацията се владее през цялото време по такъв начин, че е осигурен успешният изход от процедурата или маневрата. Кандидатът трябва системно да демонстрира знанията, уменията и подхода, необходими за безопасното управление на съответния тип самолет, в съответствие с критериите за ефективност за MPL.

**ЧАСТИ ОТ КОМПЕТЕНТОСТТА**

13. Кандидатът трябва да демонстрира компетентност по отношение на следните 9 части от компетентността:
  - (1) да отчита човешките възможности, включително принципите на управление на грешките и заплахите;
  - (2) да експлоатира самолета на земята;
  - (3) да изпълнява излитане;
  - (4) да изпълнява набор на височина;
  - (5) да изпълнява хоризонтален полет;
  - (6) да изпълнява снижение;
  - (7) да изпълнява подход за кацане;
  - (8) да изпълнява кацане; и

**▼B**

(9) да изпълнява действията след кацане и след приключване на полета.

**СИМУЛИРАН ПОЛЕТ****14. Минимални изисквания за FSTD:****а) Фаза 1 — Формиране на основни летателни умения**

Електронно обучение и средства за тренировка на определени действия, одобрени от компетентния орган, които имат следните характеристики:

- включват спомагателни устройства, различни от тези, които обичайно се включват към настолни компютри, например функционираща реплика на блока с ръчките за управление на двигателите, странична ръчка за управление (side-stick controller) или клавиатура на системата за управление на полета; и
- включват психомоторна дейност с подходящо прилагане на сила и времева реакция на управлението.

**б) Фаза 2 — Основна**

FNPT II MCC, който представлява обобщен многодвигателен самолет с турбинни двигатели.

**в) Фаза 3 — Междинна**

FSTD, който представлява многодвигателен самолет с турбинни двигатели, за който се изисква да бъде експлоатиран с втори пилот и е квалифициран да е еквивалентен на стандарт на ниво В, допълнително включващ:

- визуална система за ден/здрач/нощ, непрекъснато кръстосано зрително поле от пилотската кабина с минимално застъпване, осигуряващо на всеки пилот 180° хоризонтално и 40° вертикално зрително поле, и
- имитация на среда на РВД.

**г) Фаза 4 — Напреднала**

FFS, който е напълно еквивалентен на ниво D или ниво C с усъвършенствана визуална система за дневна светлина, включващ имитация на среда на РВД.

**▼ B***Допълнение 6***Модулен курс на обучение за IR****A. IR(A) — Модулен курс за летателно обучение****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирани:

- a) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.

- b) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(A), 40 часа на едномоторен самолет или 45 часа на многодвигателен самолет време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(A).

**▼ M3**

2. Кандидатът за модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A). Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(A), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори. Кандидатът за модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A). Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(A), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.

АТО гарантира, че кандидатът за курс за IR(A) на многодвигателен самолет, който няма квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, преди началото на летателното обучение за курса за IR(A) е преминал обучението на многодвигателен самолет, посочено в подчаст 3. АТО гарантира, че кандидатът за курс за IR(A) на многодвигателен самолет, който няма квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, преди началото на летателното обучение за курса за IR(A) е преминал обучението на многодвигателен самолет, посочено в подчаст 3.

**▼ B**

3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори от модулен курс за IR(A), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, АТО трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
  - a) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
  - b) летателно обучение за полети по прибори.

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

6. Одобреният модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

**▼B**

## ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(A) за еднодвигателен самолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 35 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. Курсът за IR(A) за многодвигателен самолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 40 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I. Оставашото време от летателното обучение за полети по прибори трябва да включва поне 15 часа на многодвигателен самолет.
9. Притежателят на IR(A) за еднодвигателен самолет, който също така притежава квалификация за тип или клас многодвигателен самолет и иска да придобие IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в АТО, включващ поне 5 часа обучение за полети по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II.
- 10.1. За притежателите на CPL(A) или на сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграфи 7 или 8, може да бъде намален с не повече от 10 часа.

**▼M3**

- 10.2. За притежателите на IR(H) общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграфи 7 или 8, може да бъде намален на 10 часа.

**▼B**

- 10.3. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на самолет трябва да е съобразен съответно с параграф 7 или параграф 8.
11. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(A) трябва да включва:
  - а) Основен модул за полети по прибори: Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:
    - основен полет по прибори без външни ориентири:
      - хоризонтален полет,
      - издигане,
      - снижение,
      - завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;
    - инструментална схема;
    - стръмен завои;
    - радионавигация;
    - възстановяване от нехарактерни положения в пространството;
    - ограничено приборно табло;
    - разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срив;
  - б) Процедурен модул за полети по прибори:
    - i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
    - ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:

**▼ B**

- преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
  - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
  - процедури за IFR по маршрута,
  - процедури за изчакване,
  - подход по прибори до определен минимум,
  - процедури за минаване на втори кръг,
  - кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
- iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- iv) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на самолета с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II).

**▼ M3****Aa IR(A) — Основан на компетентност модулен курс за летателно обучение****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на основания на компетентност модулен курс за летателно обучение е да обучава притежателите на PPL или CPL за квалификация за полети по прибори, отчитайки предишно обучение за полети по прибори и опит. Целта му е да осигури необходимото ниво на професионална подготовка, което дава възможност да се пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от комбинация от обучение за полети по прибори, предоставяно от IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR, и летателно обучение в АТО.
2. Кандидатът за такъв основан на компетентност модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A).
3. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Обучението за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите изпити по теоретична подготовка.
4. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR(A);
  - б) летателно обучение за полети по прибори.

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

5. Одобреният основан на компетентност модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 80 часа теоретично обучение. Курсът по теоретична подготовка може да съдържа обучение с компютърна програма и елементи на електронно обучение. Трябва да бъде осигурено минималното изисквано съгласно ORA.ATO.305 време на обучение в класна стая.

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

6. Методът за получаване на квалификация за IR(A) след този модулен курс се основава на компетентността. Въпреки това кандидатът трябва да изпълнява минималните изисквания, посочени по-долу. Може да е необходимо допълнително обучение за постигане на необходимите компетентности.
  - а) Основаният на компетентност модулен курс за IR(A) за еднодвигателен самолет включва най-малко 40 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори в FNPT I, или не повече от 25 часа – на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.

## ▼ M3

- i) Когато кандидатът е преминал:
- (А) обучение за полети по прибори, предоставено от IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR; или
- (Б) предварително полетно време по прибори като командир на полет на самолети съгласно квалификация, даваща права да изпълнява полети съгласно IFR и при IMC,
- тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 40 часа но не повече от 30 часа.
- ii) Когато кандидатът има предварително полетно време по прибори с инструктор, различно от посоченото в буква а), точка i), тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 40 часа, но не повече от 15 часа.
- iii) При всички случаи летателното обучение включва най-малко 10 часа полетно време по прибори с инструктор на самолет в АТО.
- iv) Общата продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор е най-малко 25 часа.
- б) Основаният на компетентност модулен курс за IR(A) за многодвигателен самолет включва най-малко 45 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори в FNPT I, или не повече от 30 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
- i) Когато кандидатът е преминал:
- (А) обучение за полети по прибори, предоставено от IRI(A) или FI(A), притежаващ права да обучава за IR; или
- (Б) предварително полетно време по прибори като командир на полет на самолети съгласно квалификация, даваща права да изпълнява полети съгласно IFR и при IMC,
- тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 45 часа, но не повече от 35 часа.
- ii) Когато кандидатът има предварително полетно време по прибори с инструктор, различно от посоченото в буква б), точка i), тези часове могат да бъдат признати като част от изискването за 45 часа, но не повече от 15 часа.
- iii) При всички случаи летателното обучение трябва да включва най-малко 10 часа полетно време по прибори с инструктор на многодвигателен самолет в АТО.
- iv) Общата продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор трябва да бъде минимум 25 часа, от които най-малко 15 часа на многодвигателен самолет.
- в) За да се определи броят на часовете, които се признават, и за да се установят нуждите от обучение, кандидатът преминава предварителна оценка в АТО.
- г) Преминаването на обучението за полети по прибори, предоставяно от IRI(A) или FI(A) в съответствие с буква а), точка i) или буква б), точка i), се документира в специален регистър за обучение, който се подписва от инструктора.
7. Летателното обучение за основания на компетентност модулен курс за IR(A) включва:
- а) процедури и маневри за основите на полет по прибори, включващи най-малко:

▼ M3

- i) основен полет по прибори без външни ориентири;
  - ii) хоризонтален полет;
  - iii) издигане;
  - iv) снижение;
  - v) завой в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;
  - vi) инструментална схема;
  - vii) стръмен завой;
  - viii) радионавигация;
  - ix) възстановяване от нехарактерни положения в пространството;
  - x) ограничено приборно табло; и
  - xi) разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срив;
- б) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
- в) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи най-малко:
- i) преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане;
  - ii) стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори;
  - iii) процедури за IFR по маршрута;
  - iv) процедури за изчакване;
  - v) подход по прибори до определен минимум;
  - vi) процедури за минаване на втори кръг; и
  - vii) кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
- г) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- д) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително:
- i) експлоатация на самолета с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател;
  - ii) спиране и запуск на двигател (да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II).
8. На кандидатите за основан на компетентност модул курс за IR(A), притежаващи PPL или CPL по Част FCL и валидна IR(A), издадени от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, може да се признае изцяло покриването на изискванията за преминаване на курс за обучение, посочени в параграф 4. За да му бъде издадена IR(A), кандидатът трябва:
- а) успешно да е преминал проверката на уменията за IR(A) съгласно допълнение 7;
  - б) да демонстрира пред проверяващия по време на проверката на уменията, че е придобил адекватно ниво на теоретични познания по въздушно право, метеорология, полетно планиране и летателни характеристики (IR); и
  - в) да притежава опит от минимум 50 часа полетно време по прибори като командир на полет на самолети.

## ПРЕДВАРИТЕЛНА ОЦЕНКА

9. Съдържанието и продължителността на предварителната оценка се определя от АТО въз основа на предишния опит на кандидата за полети по прибори.



**▼ МЗ****МНОГОДВИГАТЕЛНИ САМОЛЕТИ**

10. Притежателят на квалификационен клас IR(A) за еднодвигателен самолет, който притежава също квалификация за тип или клас многодвигателен самолет и иска да придобие квалификация за IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в АТО, включващ най-малко 5 часа обучение за полети по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II, както и проверка на уменията.

**▼ В****Б. IR(H) — Модулен курс за летателно обучение**

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират вертолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC).

**▼ МЗ**

2. Кандидатът за модулен курс за IR(H) трябва да притежава PPL(H), CPL(H) или ATPL(H). Преди началото на учебната фаза на курса за IR(H) кандидатът трябва да притежава квалификация за типа вертолет, който ще се използва при проверката на уменията за IR(H), или да е завършил одобрено обучение за квалификация за тип на такъв тип. Кандидатът трябва да притежава сертификат за успешно завършен курс за MCC, ако проверката на уменията ще се провежда на многопилотен вертолет.

**▼ В**

3. Кандидат, който иска да премине модулен курс за IR(H), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Летателното обучение и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
  - б) летателно обучение за полети по прибори.

**ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА**

6. Одобреният модулен курс за IR(H) се състои от най-малко 150 часа обучение.

**ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ**

7. Курсът за IR(H) на еднодвигателен вертолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които:
  - а) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет; или
  - б) не повече от 35 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полети по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR вертолет.

8. Курсът за IR(H) на многодвигателен вертолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които:

**▼B**

- а) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет, или
- б) не повече от 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полети по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR многодвигателен вертолет.

- 9.1. Часовете за теоретично обучение на притежателите на ATPL(H) се намаляват с 50 часа.

**▼M3**

- 9.2. Броят изисквани часове обучение на притежателите на IR(A) може да бъде намален на 10 часа.
- 9.3. Изискваната обща продължителност на обучението за полети по прибори с инструктор при притежатели на PPL(H) с квалификация за управление на вертолет в нощни условия или на CPL(H) може да се намали с 5 часа.

**▼B**

10. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(H) трябва да включва:
- а) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
  - б) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
    - преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
    - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
    - процедури за IFR по маршрута,
    - процедури за изчакване,
    - подход по прибори до определен минимум,
    - процедури за минаване на втори кръг,
    - кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
  - в) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
  - г) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен вертолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на вертолет с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на FFS или FNPT II или FTD 2/3).

**В. IR(As) — Модулен курс за летателно обучение****ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Целта на модулния курс за летателно обучение за IR(As) е пилотите да бъдат обучени до необходимото ниво на професионална подготовка, което им дава възможност да пилотират дирижабли по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирани:
- а) Основен модул за полети по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в

**▼B**

BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на основния модул за полети по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.

б) Процедурен модул за полети по прибори

Включва останалите елементи от учебната програма за IR(As), 25 часа време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(As).

2. Кандидатът за модулен курс за IR(As) трябва да притежава PPL(As) с включени права за полети през нощта или CPL(As). Кандидат за процедурен модул за полети по прибори, който не притежава CPL(As), трябва да има сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори.
3. Кандидат, който иска да завърши процедурен модул за полети по прибори на модулен курс за IR(As), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на процедурния модул за полети по прибори, АТО трябва да се е уверила в компетентността на кандидата по отношение на неговите основни умения за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснително обучение.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полети по прибори и проверката на уменията трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
  - а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за IR;
  - б) летателно обучение за полети по прибори.

#### ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(As) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

#### ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Курсът за IR(As) трябва да включва поне 35 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 15 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори в FNPT I или не повече от 20 часа — на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. За притежателите на CPL(As) или на сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори общият брой на часовете обучение, изисквани съгласно параграф 7, може да бъде намален с не повече от 10 часа. Общият брой на часовете обучение за полети по прибори на дирижабъл трябва да е съобразен с параграф 7.
9. Ако кандидатът притежава IR за друга категория въздухоплавателно средство, то необходимият общ брой часове летателно обучение може да бъде намален до 10 часа на дирижабли.
10. Летателният опит преди проверката на уменията за IR(As) трябва да включва:
  - а) Основен модул за полети по прибори:

Процедури и маневри за основите на полети по прибори, включващи поне:

**▼B**

основен полет по прибори без външни ориентири:

- хоризонтален полет,
- издигане,
- снижение,
- завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;

инструментална схема;

радионавигация;

възстановяване от нехарактерни положения в пространството;

ограничено приборно табло;

б) Процедурен модул за полети по прибори:

- i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
- ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
  - преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
  - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
  - процедури за IFR по маршрута,
  - процедури за изчакване,
  - подход по прибори до определен минимум,
  - процедури за минаване на втори кръг,
  - кацане след подход по прибори, включително визуален кръг;
- iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- iv) експлоатация на дирижабъл в горепосочените упражнения, включително експлоатация на дирижабъл с контрол само по прибори със симулация на един неработещ двигател и спиране и запуск на двигател (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или в FNPT II).



### Допълнение 7

#### Проверка на уменията за IR

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

#### ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. Проверката на уменията е предназначена да симулира реален полет. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от проверяващия. Основен елемент е способността на кандидата да планира и изпълнява полета на базата на рутинни предполетни данни. Кандидатът отговаря за полетното планиране и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета трябва да е не по-кратко от 1 час.
5. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.
6. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
7. Кандидатът трябва да пилотира въздухоплатателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплатателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
8. Височината за вземане на решение, минималната височина за снижение и точката за минаване на втори кръг се определят от кандидата, със съгласието на проверяващия.
9. Кандидатът за IR е длъжен да покаже на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с официално разрешен контролен лист за въздухоплатателното средство, на което се провежда изпитът. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплатателно средство.

#### ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

10. Кандидатът трябва да покаже способност да:
  - управлява въздухоплатателното средство в рамките на неговите ограничения;
  - изпълнява всички маневри гладко и точно;

**▼B**

оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм; прилага знания от областта на въздухоплаването; и

непрекъснато поддържа контрол върху ВС по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

11. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство.

**Височина**

в общия случай	± 100 фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/- 0 фута
минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход	+ 50 фута/- 0 фута

**Следване на зададения курс (track)**

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

**Курс**

с работещи двигатели	± 5°
при симулиран отказ на двигателя	± 10°

**Скорост**

с работещи двигатели	± 5 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/- 5 възела

**СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА****Самолети****РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ**

Използването на контролен лист, летателният професионализъм, противобеднителните процедури и т.н., се прилагат за всички раздели

а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране
ж)	Предполетен инструктаж, излитане
з) (°)	Преминаване към полет по прибори
и) (°)	Процедури за излитане по прибори, настройка на висотомера.
й) (°)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка



РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ (°)	
а)	Пилотиране на самолета само по прибори, включително: хоризонтален полет при различни скорости, тримуване
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен ъгъл от 45° и остри завои при снижение
г) (*)	Възстановяване от приближаване към срив в хоризонтален полет, завои в издигане/снижение и в конфигурация за кацане — важи само за самолети
д)	Ограничено приборно табло: стабилизирано издигане или снижение, хоризонтални завои с темп 1 до зададен курс, възстановяване от нехарактерни положения в пространството — важи само за самолети
РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА (°)	
а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане (зона за изчакване по маршрута — ако е необходимо)
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ПОДХОД (°)	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (+)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (+)	Действия за минаване на втори кръг
и) (+)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ПОДХОД (°)	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, настройка на висотомера

## ▼B

в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
<b>РАЗДЕЛ 6 — ПОЛЕТ С ЕДИН НЕРАБОТЕЩ ДВИГАТЕЛ (само за многодвигателни самолети) (°)</b>	
а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Подход, минаване на втори кръг и процедура за минаване на втори кръг с един неработещ двигател
в)	Подход и кацане с един неработещ двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

(\*) Може да бъде изпълнено на FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

(°) Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

(°) Трябва да бъде изпълнено само по прибори.

**Вертолети**

<b>РАЗДЕЛ 1 — ОТЛИТАНЕ</b>	
Използването на контролен лист, летателният професионализъм, противобеднителните процедури и т.н., се прилагат за всички раздели.	
а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри на въздухоплавателното средство; маса и центровка
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора
ж)	Предполетен инструктаж, процедури и проверки
з)	Преминаване към полет по прибори
и)	Процедури за отлитане по прибори
<b>РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ</b>	
а)	Пилотиране на вертолета само по прибори, включително:
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп I
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завой с постоянен ъгъл от 30° и остри завой при снижение





РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА	
а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда и ако е приложимо се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 — ТОЧЕН ПОДХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 — НЕТОЧЕН ПОДХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (*)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Височина, скорост, поддържане на курс (стабилизиран подход)
з) (*)	Действия за минаване на втори кръг
и) (*)	Процедура за минаване на втори кръг (*) /кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка



## РАЗДЕЛ 6 — НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на пилотирането на вертолета, идентификацията на отказалия двигател, незабавни действия (упражнения с докосване — touch drills), последващи действия и проверки и летателна прецизност в следните ситуации:

а)	Симулиран отказ на двигателя след излитане и при/по време на подход (**) (на безопасна височина, освен ако не се провежда на FFS или FNTP II/III, FTD 2/3)
б)	Отказ на устройствата за подобряване на устойчивостта/хидравликата (ако е приложимо)
в)	Ограничено приборно табло
г)	Авторотация и възстановяване на предварително зададената височина
д)	Ръчно извършване на процедура по точен подход без директорна система (***) Ръчно извършване на процедура по точен подход с директорна система (***)

(\*) Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

(\*\*) Само за многодвигателен вертолет.

(\*\*\*) Да бъде проверен само един от елементите.

## Дирижабли

### РАЗДЕЛ 1 — ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ОТЛИТАНЕ

Използването на контролен лист, летателният професионализъм, поддържането на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, се прилагат във всички раздели.

а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документи за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/полетен дневник
г)	Предполетен оглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Предполетен инструктаж, процедура на отвързване, наземни маневри
ж)	Излитане
з)	Преминаване към полет по прибори
и)	Процедури за отлитане по прибори, настройка на висотомера
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

### РАЗДЕЛ 2 — ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ

а)	Пилотиране на дирижабъла само по прибори
б)	Завои в издигане и снижение с постоянна скорост на завой
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
г)	Ограничено приборно табло

### РАЗДЕЛ 3 — ПРОЦЕДУРИ ЗА IFR ПО МАРШРУТА

а)	Следване на зададения курс (track), включително прихващане, напр. NDB, VOR, RNAV
б)	Използване на радионавигационни средства

## ▼B

в)	Хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Разчети и корекции на разчетните времена за пристигане
е)	Наблюдение на хода на полета, полетен дневник, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

## РАЗДЕЛ 4 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ПОДХОД

а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (+)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Стабилизиран подход (височина, скорост и поддържане на курс)
з) (+)	Действия за минаване на втори кръг
и) (+)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

## РАЗДЕЛ 5 — ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ПОДХОД

а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури за долитане, настройка на висотомера
в)	Инструктаж за подход и кацане, включително проверки при снижение/подход/кацане
г) (+)	Процедура за изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за подход
е)	Засичане на разчетни времена при подхода
ж)	Стабилизиран подход (височина, скорост и поддържане на курс)
з) (+)	Действия за минаване на втори кръг
и) (+)	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

## РАЗДЕЛ 6 — ПОЛЕТ С ЕДИН НЕРАБОТЕЩ ДВИГАТЕЛ

Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на пилотирането на дирижабъла, идентификацията на отказалия двигател, незабавните действия, последващите действия, проверките и летателната прецизност в следните ситуации:

а)	Симулиран отказ на двигател след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Подход и процедура при минаване на втори кръг с един неработещ двигател

**▼B**

в)	Подход и кацане, процедура за минаване на втори кръг с един неработещ двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

(<sup>†</sup>) Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.



## Допълнение 8

**Признаване на елементи от частта IR на проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип или клас**

**A. Самолети**

Признаването на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR) съответно за еднодвигателни и за еднопилотни многодвигателни самолети.

Когато е изпълнена проверка на професионалната подготовка, в т. ч. IR, и притежателят на свидетелство има валид на:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MP (многопилотен); сложен самолет с високи летателни характеристики	клас SE (еднодвигателен) (*) и квалификация за тип SE (еднодвигателен) (*), и квалификация за клас SP ME (еднопилотен многодвигателен) и за тип SP ME за сложен самолет с ниски летателни характеристики, признава се само раздел 3Б от проверката на уменията за еднопилотен сложен самолет с ниски летателни характеристики от допълнение 9 (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за клас SP ME (*), и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики, и квалификация за клас и тип SE (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики ограничена в условия на многопилотна експлоатация	а. квалификация за клас SP ME (*), и б. квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики (*), и в. квалификация за клас и тип SE (*)
квалификация за клас SP ME, в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за клас и тип SE, и квалификация за клас SP ME, и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики
квалификация за клас SP ME, ограничена в условия на многопилотна експлоатация	квалификация за клас и тип SE (*), и квалификация за клас SP ME (*), и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики (*)
квалификация за клас SP SE (еднопилотен еднодвигателен)	квалификация за клас и тип SE
квалификация за тип SP SE (еднопилотен еднодвигателен)	квалификация за клас и тип SE

(\*) Ако в рамките на предишните 12 месеца кандидатът е изпълнил най-малко три процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори (IFR) на самолет от клас или тип SP (еднопилотен), в условия на еднопилотна експлоатация, или в случая на многодвигателни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики — кандидатът е преминал раздел 6 от проверката на уменията за еднопилотни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики, само по прибори, в условия на еднопилотна експлоатация.



### Б. Вертолет

Признаване на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR), съответно за едномоторни и за едномоторни многодвигателни вертолет.

Когато е изпълнена проверка на професионалната подготовка, включваща полет по прибори, и притежателят на свидетелство има валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверка на професионалната подготовка за:
квалификация за тип МРН (многопилотен вертолет)	квалификация за тип SE (едномоторен) (*), и квалификация за тип SP ME. (*)
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен), в условия на едномоторна експлоатация	квалификация за тип SE (едномоторен) квалификация за тип SP ME.
квалификация за тип SP ME, ограничена до многопилотна експлоатация	квалификация за тип SE, (*) квалификация за тип SP ME. (*)

(\*) Ако в рамките на предишните 12 месеца са изпълнени най-малко 3 процедури за отлитане и подход по правилата за полети по прибори (IFR) на вертолет от тип SP (еднопилотен), в условия на едномоторна експлоатация.



### Допълнение 9

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

### А. Общи положения

1. Кандидатът за проверка на уменията трябва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.
2. При неуспешно преминаване на всички части на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.
3. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

#### СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Освен ако е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, учебната програма за летателното обучение трябва да е съобразена с настоящото допълнение. Учебната програма може да бъде съкратена и да се признае предишен опит на сходен тип въздухоплавателно средство, както е посочено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
5. Освен в случая на проверки на уменията за издаване на ATPL, когато това е предвидено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21 за съответния тип, може да се признаят елементи от проверка на уменията, които са общи за други типове или варианти, когато пилотът има опит на този друг тип.

#### ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

6. Проверяващият може да избира между различни сценарии на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, които съдържат симулации на съответните дейности, разработени и одобрени от компетентния орган. Използват се пълни полетни симулатори и други средства за обучение, ако се разполага с такива, както е посочено в настоящата част.
7. По време на проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва да се увери, че притежателят на квалификацията за клас или тип поддържа адекватно ниво на теоретични познания.
8. В случай че кандидатът реши да прекрати проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът трябва да премине отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.
9. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
10. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите съответно на командир на полет (PIC) или на втори пилот, и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа, ако се явява на проверката в условия на еднопилотна експлоатация. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
11. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатът е длъжен да покаже на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките трябва да са в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се извършва проверката, и, ако е приложимо, — с концепцията за МСС. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство. Височината за вземане на решение, минималната височина за снижение и точката за минаване на втори кръг се съгласуват с проверяващия.

**▼B**

12. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

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

13. Проверката на уменията за многопилотно въздухоплавателно средство или еднопилотен самолет, когато се управлява в многопилотна експлоатация, трябва да се изпълнява в условията на многочленен екипаж. Друг кандидат или друг пилот, притежаващ квалификация за този тип, може да изпълнява функциите на втория пилот. Ако при проверката се използва въздухоплавателно средство, вторият пилот трябва да е проверяващият или инструктор.
14. Кандидатът трябва да изпълнява функциите на пилотиращ пилот (PF) по време на всички раздели на проверката на уменията, с изключение на необичайните и аварийните процедури, които могат да се изпълняват като PF или PNF в съответствие с МСС. Кандидатът за първоначално издаване на квалификация за тип за многопилотно въздухоплавателно средство или ATRPL трябва също да демонстрира способност да изпълнява функциите на непилотиращ пилот (PNF). Кандидатът може да избере лява или дясна седалка за проверката на уменията, ако всички елементи на проверката могат да се изпълняват от избраната седалка.
15. Посочените по-долу действия трябва специално да бъдат проверени от проверяващия по време на проверката, ако задълженията на кандидатите за ATRPL или за квалификация за тип за многопилотни въздухоплавателни средства или за многопилотна експлоатация на еднопилотни самолети се разширяват до изпълнение на задълженията на PIC, независимо дали кандидатът изпълнява функциите на PF или PNF:
- управление на взаимодействието в екипажа;
  - осъществяване на общ контрол на експлоатацията на въздухоплавателното средство чрез подходящо наблюдение; и
  - определяне на приоритетите и вземане на решения в съответствие с изискванията за осигуряване на безопасност и съответните правила и разпоредби, предвид оперативните ситуации, включително аварийните такива.
16. Проверката трябва да се изпълнява по IFR, ако е включена квалификация за полет по прибори и, доколкото е възможно, в симулирана среда на търговския въздушен транспорт. Основен елемент, който трябва да бъде проверен, е способността за планиране и изпълняване на полета на базата на рутинни предполетни данни.
17. Когато курсът за квалификация за тип е включвал по-малко от 2 часа полетно обучение на въздухоплавателното средство, проверката на уменията може да бъде проведена на FFS и може да бъде изпълнена преди полетното обучение на въздухоплавателното средство. В този случай, преди новата квалификация за тип да бъде вписана в свидетелството за правоспособност на кандидата, на компетентния орган се изпраща сертификат за завършване на курса за квалификация за тип, в т.ч. полетното обучение на въздухоплавателното средство.

#### Б. Специални изисквания за категорията на самолетите

##### ПОЛОЖИТЕЛНИ ОЦЕНКИ

1. В случая на еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики, кандидатът трябва да премине успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. В случай че не издържи някой елемент от даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Ако кандидатът не е издържал повече от един раздел, той трябва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. За еднопилотните многодвигателни самолети трябва да бъде издържан раздел 6 от съответната проверка, който се отнася за полетите с несиметрична тяга.



**▼B**

2. В случая на сложни многопилотни и еднопилотни самолети с високи летателни характеристики кандидатът трябва да премине успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той трябва да премине отново пълна проверка. Когато кандидатът не е издържал 5 или по-малко елемента, той трябва да премине отново тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка, включително и на елементите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Раздел 6 не е част от проверката на уменията за ATP/L или MPL. Ако кандидатът не издържи или не премине само раздел 6, квалификацията за тип се издава без права за CAT II или CAT III. За да може правата по квалификацията за тип да обхващат и CAT II или CAT III, кандидатът трябва да премине успешно раздел 6 за съответния тип въздухоплавателно средство.

## ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатът трябва да покаже способност да:
- а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
  - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
  - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
  - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
  - д) непрекъснато поддържа контрол върху самолета по такъв начин, че винаги да бъде гарантиран успешният изход на процедура или маневра;
  - е) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; и
  - ж) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа, ако е приложимо.
4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет:

## Височина

в общия случай	$\pm 100$ фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	$+ 50$ фута/ $- 0$ фута
минимална височина на снижение	$+ 50$ фута/ $- 0$ фута

## Следване на зададения курс (track)

по радионавигационни средства	$\pm 5^\circ$
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

## Курс

с работещи двигатели	$\pm 5^\circ$
при симулиран отказ на двигателя	$\pm 10^\circ$

## Скорост

с работещи двигатели	$\pm 5$ възела
при симулиран отказ на двигателя	$+ 10$ възела/ $- 5$ възела

**▼B****СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/  
ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА**

5. Еднопилотни самолети, с изключение на сложните самолети с високи летателни характеристики

- а) Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF)

X = Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва полетен симулатор, в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура

P# = Обучението трябва да бъде допълнено с контролиран оглед на самолета

- б) Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (—>)

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

A = Самолет

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение (включително FNPT II за квалификация за многодвигателен клас)

- в) Означените със звездичка (\*) елементи от раздел 3Б, а за многодвигателните въздухоплавателни средства — от раздел 6, трябва да се изпълняват само по прибори, ако в проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е включено потвърждаване на валидността/подновяване на квалификация за полет по прибори. Ако по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка означените със звездичка (\*) елементи не са изпълнени само по прибори и ако не се признават права за полет по прибори, придобити при друга проверка, квалификацията за класа или типа се ограничава само за условия VFR.
- г) Раздел 3А трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за тип или за клас многодвигателни, само за VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 маршрутни сектора в рамките на предходните 12 месеца. Не се изисква да се изпълни раздел 3А, ако се изпълни раздел 3Б.
- д) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение или възможност за избор, ако има повече от едно упражнение.
- е) FFS или FNPT II се използва за практическо обучение за квалификация за тип или квалификация за клас многодвигателни, когато те са част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за съответния тип или клас. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

**▼M3**

- i) квалификация на FFS или FNPT II, съгласно предвиденото в съответните изисквания на Част ARA и Част ORA;

**▼B**

- ii) квалификация на инструкторите;
- iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и
- iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства.

- ж) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка се изпълнява в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип е ограничена до многопилотна експлоатация.



ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
<b>РАЗДЕЛ 1</b>						
1 Отлитане						
1.1 Предполетна подготовка, включително: Документация Маса и центровка Справка за МТО обстановка NOTAM						
1.2 Проверки преди запуск						
1.2.1 Външна	P#		P			
1.2.2 Вътрешна			P		M	
1.3 Запуск на двигател/и: Нормален С откази	P→	→	→		M	
1.4 Рулиране		P→	→		M	
1.5 Проверки преди отлитане: Подгряване на двигател (ако е приложимо)	P→	→	→		M	
1.6 Процедура на излитане: Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ При страничен вятър (ако има подходящи условия)		P→	→			
1.7 Набор на височина: Vx/Vy Завои до зададен курс Преминаване в хоризонтален полет		P→	→		M	
1.8 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
<b>РАЗДЕЛ 2</b>						
2 Работа във въздуха (VMC)						
2.1 Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до VMCA, когато е възможно)		P→	→			



ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП		
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.2 Стръмни завой (360° наляво и надясно с наклон 45°)		P→	→			M	
2.3 Срив и възстановяване от срив: i) в чиста конфигурация ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едновигателен самолет)		P→	→			M	
2.4 Управление на самолета с използване на автопилот и директорна система (може да се изпълни в раздел 3), ако е приложимо		P→	→			M	
2.5 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка							
<b>РАЗДЕЛ 3А</b>							
3А Процедури за VFR по маршрута  (вж. Б.5, букви в) и г)							
3А.1 Полетен план, полет по компас и часовник и ориентирание по карта							
3А.2 Поддържане на зададени височина, курс и скорост							
3А.3 Ориентирание, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане							
3А.4 Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)							
3А.5 Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)							



ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3А.6 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
<b>РАЗДЕЛ 3Б</b>						
3Б Полет по прибори						
3Б.1* Отлитане по прибори		P→	→			M
3Б.2* Полет по маршрут по прибори		P→	→			M
3Б.3* Процедури за изчакване		P→	→			M
3Б.4* ILS до DH/A 200 фута (60 m) или до процедурния минимум (може да се използва автопилот до прихващане на глисадата)		P→	→			M
3Б.5* Неточен подход до MDH/A и MAP		P→	→			M
3Б.6* Летателни упражнения, включително симулиран отказ на компас и датчик за височина: завои с темп 1, възстановяване от нехарактерни положения в пространството	P→	→	→			M
3Б.7* Отказ на курсов или глисаден предавател	P→	→	→			
3Б.8* Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
Умишлено оставено празно						
<b>РАЗДЕЛ 4</b>						
4 Долитане и кацане						
4.1 Процедура за долитане до летището		P→	→			M
4.2 Нормално кацане		P→	→			M
4.3 Кацане без задкрilки		P→	→			M



ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП	
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
4.4 Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		P→	→			
4.5 Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 000 фута над ПИК (само за едномоторен самолет)		P→	→			
4.6 Минаване на втори кръг от минимална височина		P→	→		M	
4.7 Минаване на втори кръг и кацане през нощта (ако е приложимо)	P→	→	→			
4.8 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
<b>РАЗДЕЛ 5</b>						
5 Необичайни и аварийни процедури  (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)						
5.1 Прекратено излитане на подходяща скорост		P→	→		M	
5.2 Симулиран отказ на двигател след излитане (само за едномоторен самолет)			P		M	
5.3 Симулирано принудително кацане без тяга (само за едномоторен самолет)			P		M	
5.4 Симулация на аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет, ii) неизправност на системите, ако е приложимо	P→	→	→			
5.5 Спиране и запуск на двигател (само при проверка на уменията за многодвигателни) (на безопасна височина, ако се изпълнява във ВС)	P→	→	→			



ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС/ТИП		
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.6 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка							
<b>РАЗДЕЛ 6</b>							
6 Имитация на полет с несиметрична тяга							
6.1* (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5) Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II)	P—>	—>	—>X			M	
6.2* Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга	P—>	—>	—>			M	
6.3* Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране	P—>	—>	—>			M	
6.4 Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка							

6. Многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

а) Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

X = Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва полетен симулатор; в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура.

R# = Обучението трябва да бъде допълнено с контролиран оглед на самолета.

б) Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (—>).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

A = Самолет

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

OTD = Други средства за обучение

## ▼B

- в) Елементите, означени със звездичка (\*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа се ограничава само за условия VFR.
- г) Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.
- д) FFS се използва за практическо обучение и проверка, когато FFS е част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:
- i) квалификация на FFS или FNPT II;
  - ii) квалификация на инструкторите;
  - iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и
  - iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства.
- е) Маневрите и процедурите трябва да включват MCC за многопилотни самолети и за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики в многопилотна експлоатация.
- ж) Маневрите и процедурите трябва да бъдат извършени като еднопилотни за еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики в еднопилотна експлоатация.
- з) В случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато се извършва проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип се ограничава до многопилотна експлоатация. Ако целта е получаване на права за еднопилотно управление, маневрите/процедурите в 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 и най-малко една маневра/процедура от раздел 3.4 трябва да бъдат изпълнени допълнително под формата на еднопилотна експлоатация.
- и) В случая на ограничена квалификация за тип, издадена в съответствие с FCL.720.A, буква д), кандидатът трябва да отговаря на същите изисквания като другите кандидати за тази квалификация, с изключение на практическите упражнения, свързани с фазите на излитане и кацане.

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
<b>РАЗДЕЛ 1</b>							
1. Подготовка на полета							
1.1. Изчисляване на параметрите на полета	P						
1.2. Външен оглед на самолета; елементи за оглед и цел на огледа	P#			P			





МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструкто- ра при завършване на обучението	Проверен на FFS A
1.3. Оглед на пилотската кабина		P→	→	→			
1.4. Ползване на контролен лист преди запуск на двигателите, ред на запуск, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	P→	→	→	→		M	
1.5. Рулиране по указания от РВД или инструктора			P→	→			
1.6. Проверки преди излитане		P→	→	→		M	
<b>РАЗДЕЛ 2</b>							
2. Излитане							
2.1. Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, вклю- чително ускорено излитане			P→	→			
2.2* Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отлепване			P→	→			
2.3. Излитане при страничен вятър			P→	→			
2.4. Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)			P→	→			



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
2.5. Излитане при симулиран отказ на двигателя:							
2.5.1* веднага след достигане на V2 (На самолети, които не са сертифицирани като транспортни или такива за къси разстояния, не трябва да се симулира отказ на двигател преди достигане на височина от минимум 500 фута над края на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и баро- метрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател веднага след достигане на V2)			P→	→			
2.5.2* между V1 и V2			P	X		M Само на FFS	
2.6. Прекратено излитане на приемлива скорост преди достигане на V1			P→	→X		M	
<b>РАЗДЕЛ 3</b>							
3. Полетни маневри и процедури							
3.1. Завои с и без интер- цептори			P→	→			
3.2. Отпускане на носа на самолета и откъсване на въздушния поток при достигане на критична стойност на числото на Мах, други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип Dutch Roll)			P→	→X Това упраж- нение може да не се изпъл- нява на ВС			



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3.3. Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер	P→	→	→	→			
Нормално и необичайно функциониране на следните системи:						M	Задължително е да се изберат най-малко 3 аномалии от 3.4.0. до 3.4.14 включително.
3.4.0. Двигател (витло, ако е необходимо)	P→	→	→	→			
3.4.1. Система за херметизация и кондициониране на въздуха	P→	→	→	→			
3.4.2. Система за пълно/статично налягане	P→	→	→	→			
3.4.3. Горивна система	P→	→	→	→			
3.4.4. Електрическа система	P→	→	→	→			
3.4.5. Хидравлична система	P→	→	→	→			
3.4.6. Система за управление и тримери	P→	→	→	→			
3.4.7. Противообледенителна система, отопление на предното стъкло	P→	→	→	→			
3.4.8. Автопилот/Директорна система	P→	→	→	→		M (само за еднопилотни)	
3.4.9. Средства за предупреждение и за предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	P→	→	→	→			



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструкто- ра при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3.4.10. Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер		P→	→	→			
3.4.11. Радиостанции, навигационно оборудване, прибори, система за управление на полета (FMS)	P→	→	→	→			
3.4.12. Колесник и спирачна система	P→	→	→	→			
3.4.13. Система на предкрилки и задкрилки	P→	→	→	→			
3.4.14. Спомагателна силова установка (APU)	P→	→	→	→			
Умишлено оставено празно							
3.6. Необичайни и аварийни процедури:						M	Задължително е да се избера най-малко 3 елемента от 3.6.1 до 3.6.9 включително.
3.6.1. Действия при пожар на: двигател, APU, в пътническата кабина, в товарния отсек, в пилотската кабина, крилото и електрическата система, вкл. евакуация		P→	→	→			
3.6.2. Поява на дим — откриване и отстраняване		P→	→	→			
3.6.3. Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина		P→	→	→			
3.6.4. Изхвърляне на гориво (симулирано)		P→	→	→			
3.6.5. Срез на вятъра при излитане/качане			P	X		Само на FFS	



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструкто- ра при завършване на обучението	Проверен на FFS A
3.6.6. Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение			P→	→			
3.6.7. Загуба на работоспособност на член от екипажа		P→	→	→			
3.6.8. Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ на самолета		P→	→	→			
3.6.9. Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха)	P→	→	→	Може да не се използва ВС		Само на FFS	
3.7. Стръмни завой с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно		P→	→	→			
3.8. Ранно разпознаване и действия при приближаване на срив (до задействане на средствата за предупреждение за срив) в конфигурация за излитане (задкрилки в положение за излитане), в полетна конфигурация и в конфигурация за кацане (задкрилки в положение за кацане, колесник спуснат)			P→	→			
3.8.1. Възстановяване от пълен срив или при сработване на средствата за предупреждение за срив в конфигурация за издигане, полет и подход			P	X			
3.9. Процедури при полет по прибори							
3.9.1* Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД		P→	→	→		M	
3.9.2* Процедури за изчакване		P→	→	→			



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.9.3* Точни подходи до височина за вземане на решение (DH) не по-ниска от 60 m (200 фута)								
3.9.3.1* ръчно, без директорна система			P→	→			M (само проверка на уменията)	
3.9.3.2* ръчно, с директорна система			P→	→				
3.9.3.3* с автопилот			P→	→				
3.9.3.4* ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно неточния подход, описан в 3.9.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OCH/A), но не по-късно от достигане на минимална височина за снижение (MDH/A) от 500 фута над превишението на прага на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина,			P→	→			M	



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно 3.9.3.4.							
3.9.4* Неточен подход до MDH/A			P*—>	—>		M	
3.9.5. Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия: а)* подход до разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори на съответното летище в съответствие с навигационните средства за подход по прибори в условия на симулация на полет по прибори; последван от: б) визуално продължение на подхода за кацане по прибори на друга ПИК с разлика в курса за кацане поне 90° от осевата линия на крайния етап на подхода за кацане по буква а), на разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори.  Забележка: Ако а) и б) не могат да бъдат изпълнени поради ограничения от РВД, може да се изпълни подход по прибори със симулация на условия на намалена видимост.			P*—>	—>			
<b>РАЗДЕЛ 4</b>							
4. Процедури за минаване на втори кръг							
4.1. Минаване на втори кръг с всички работещи* двигатели след подход по ILS при достигане на височина за вземане на решение			P*—>	—>			



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
4.2. Други процедури за минаване на втори кръг			P*—>	—>				
4.3* Ръчно минаване на втори кръг със симулация на неработещ критичен двигател след подход по прибори при достигане на височина за вземане на решение, MDH или MAPt			P*—>	—>			M	
4.4. Прекратено кацане на височина 15 m (50 фута) над превишението на прага на ПИК и минаване на втори кръг			P—>	—>				
<b>РАЗДЕЛ 5</b>								
5. Кацане								
5.1. Нормално кацане* след подход по ILS с преминаване към визуално пилотиране при достигане на височината за вземане на решение			P					
5.2. Кацане със симулация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран (out-of-trim)			P—>		Това упражнение може да не се изпълнява на ВС			
5.3. Кацане при страничен вятър (на ВС, ако е възможно)			P—>	—>				
5.4. Полет по кръга и кацане с неспуснати или частично спуснати задкрилки и предкрилки			P—>	—>				
5.5. Кацане със симулация на неработещ критичен двигател			P—>	—>			M	





МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A
5.6. Кацане с два неработещи двигателя: — самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно данните от РЛЕ; — самолети с четири двигателя: 2 двигателя от едната страна			P	X		M само на FFS (само проверка на уменията)	

*Общи забележки:*

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

РАЗДЕЛ 6

Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута) (CAT II/III)  За разширяване на правата за подход по прибори до DH по-малка от 60 m (200 фута) трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следните подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на самолета, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута).							
6.1* Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК			P*—>	—>X Това упражнение може да не се изпълнява на ВС		M*	



МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
6.2* Подходи по ILS: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (разпределение на задачите, стандартни доклади (call out), взаимно наблюдение, обмен на информация и взаимопомощ)			P→	→			M	
6.3* Минаване на втори кръг: след подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (симулация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на ВС, по-голямо от допустимото за успешен подход, и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване			P→	→			M*	
6.4* Кацане: с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.			P→	→			M	

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

▼ B

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

Раздел 6 трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за клас многодвигателни ВС, кацащи на водна повърхност, само VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 маршрутни сектора в рамките на предходните 12 месеца.

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
<b>РАЗДЕЛ 1</b>		
1. <b>Отлитане</b>		
1.1. Предполетна подготовка, включително: Документация Маса и центровка Справка за МТО обстановка NOTAM		
1.2. Проверки преди запуск Външни/вътрешни		
1.3. Запуск и спиране на двигател/и Нормално/С откази		
1.4. Рулиране		
1.5. Стъпково рулиране		
1.6. Закрепване: на брега на кей на шамандура		
1.7. Плаване с изключен двигател		
1.8. Проверки преди отлитане: Подгряване на двигател (ако е приложимо)		
1.9. Процедура на излитане: Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ При страничен вятър (ако има подходящи условия)		
1.10. Набор на височина Завои до зададен курс Преминаване в хоризонтален полет		
1.11. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		



КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
<b>РАЗДЕЛ 2</b>		
<b>2. Работа във въздуха (VFR)</b>		
2.1. Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до VMCA, когато е възможно)		
2.2. Стръмни завой (360° наляво и надясно с наклон 45°)		
2.3. Срив и възстановяване от срив: i) в чиста конфигурация; ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане; iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едномоторен самолет)		
2.4. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
<b>РАЗДЕЛ 3</b>		
<b>3. Процедури за VFR по маршрута</b>		
3.1. Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта		
3.2. Поддържане на зададени височина, курс и скорост		
3.3. Ориентиране, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане		
3.4. Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)		
3.5. Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)		



КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.6. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
<b>РАЗДЕЛ 4</b>		
<b>4. Долитане и кацане</b>		
4.1. Процедура за долитане до летището (само за амфибии)		
4.2. Нормално кацане		
4.3. Кацане без задкрилки		
4.4. Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		
4.5. Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 000 фута над водата (само за еднодвигателен самолет)		
4.6. Минаване на втори кръг от минимална височина		
4.7. Кацане на гладка водна повърхност Кацане на бурна водна повърхност		
4.8. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
<b>РАЗДЕЛ 5</b>		
<b>5. Необичайни и аварийни процедури</b>		
(Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)		
5.1. Прекратено излитане на подходяща скорост		
5.2. Симулиран отказ на двигател след излитане (само за едно- двигателен самолет)		
5.3. Симулирано принудително кацане без тяга (само за едно- двигателен самолет)		



КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ВС, КАЦАЩИ НА ВОДНА ПОВЪРХНОСТ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.4. Симулирани аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим по време на полет ii) неизправност на системите, ако е приложимо		
5.5. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
<b>РАЗДЕЛ 6</b>		
6. <b>Имитация на полет с несиметрична тяга</b> (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5)		
6.1. Симулиран отказ на двигател по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS и FNPT II)		
6.2. Спиране и запуск на двигател (само при проверка на уменията за многодвигателни)		
6.3. Подход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга		
6.4. Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране		
6.5. Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		

#### В. Специални изисквания за категорията на вертолетите

- В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификации за тип и ATPPL, кандидатът трябва да издържи раздели 1—4 и 6 (според случая) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или на проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.
- В случая на проверка на професионалната подготовка за полет по прибори (IR) кандидатът трябва да издържи раздел 5 от проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 3 елемента, той е длъжен отново да премине целия раздел 5. Кандидат, който не е издържал по-малко от 3 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на други елементи от раздел 5, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка.

#### ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Кандидатът трябва да покаже способност да:
  - управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;
  - изпълнява всички маневри гладко и точно;

**▼B**

- в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
- г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
- д) непрекъснато поддържа контрол върху вертолета по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
- е) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; и
- ж) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа, ако е приложимо.

**▼M3**

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

**▼B**

- а) IFR летателни ограничения

Височина:

в общия случай	$\pm 100$ фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	$+ 50$ фута/ $- 0$ фута
Минимална височина на снижение	$+ 50$ фута/ $- 0$ фута

Следване на зададения курс (track):

по радионавигационни средства	$\pm 5^\circ$
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс:

нормални операции	$\pm 5^\circ$
необичайни/аварийни операции	$\pm 10^\circ$

Скорост:

в общия случай	$\pm 10$ възела
при симулиран отказ на двигателя	$+ 10$ възела/ $- 5$ възела

- б) VFR летателни ограничения

Височина:

в общия случай	$\pm 100$ фута
----------------	----------------

Курс:

нормални операции	$\pm 5^\circ$
необичайни/аварийни операции	$\pm 10^\circ$

Скорост:

в общия случай	$\pm 10$ възела
при симулиран отказ на двигателя	$+ 10$ възела/ $- 5$ възела

**▼ B**

Земно отклонение:

излитане с висене при използване  $\pm 3$  фута  
на приземния ефект

кацане  $\pm 2$  фута (с 0 фута полет  
назад или страничен полет)

**СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/  
ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА**

**ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

5. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет за издаване на квалификация за тип за еднопилотни вертолети, или като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаване на квалификация за тип за многопилотни вертолети.

6. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка ( $\rightarrow$ ).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

H = Вертолет

7. Елементите, означени със звездичка (\*), трябва да се изпълняват в действителни или симулирани IMC само от кандидатите, които искат да подновят или потвърдят валидността на своята квалификация IR(H) или да разширят правата по тази квалификация за друг тип.

8. Процедурите при полет по прибори (раздел 5) трябва да се изпълняват само от кандидатите, които искат да подновят или потвърдят валидността на своята квалификация IR(H) или да разширят правата по тази квалификация за друг тип. За тази цел могат да се използват FFS или FTD 2/3.

9. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

10. FSTD се използва за практическо обучение и проверка, когато той формира част от курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:

**▼ M3**

i) квалификация на FSTD, съгласно предвиденото в съответните изисквания на Част ARA и Част ORA;

**▼ B**

ii) квалификация на инструктора и проверяващия;

iii) предвидено в курса обучение на FSTD;

iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства; и

v) предвидено летателно време под наблюдение след издаване на новата квалификация за тип.

**МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ**

11. Кандидатите за проверка на уменията за издаване на квалификация за тип многопилотен вертолет и ATP(L)(H) трябва да се явят само на раздели 1—4 и, ако е приложимо — на раздел 6.





12. Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип многопилотен вертолет трябва да се явят само на раздели 1—4 и, ако е приложимо — на раздел 6.

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕ- СИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на про- веряващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки						
1.1 Външен оглед на вертолета; елементи за оглед и цел на огледа			P		M (ако се извършва във вертолет- а)	
1.2 Оглед на пилотската кабина		P	—>		M	
1.3 Запуск на двигателите, проверка на радионавигаци- онното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	P	—>	—>		M	
1.4 Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора		P	—>		M	
1.5 Предполетни процедури и проверки	P	—>	—>		M	
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури						
2.1 Излитане (различни профили)		P	—>		M	
2.2 Излитане и кацане на наклонена площадка или при страничен вятър		P	—>			
2.3 Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)	P	—>	—>			
2.4 Излитане при симулиран отказ на двигател малко преди достигане на TDP или DRATO		P	—>		M	
2.4.1 Излитане при симулиран отказ на двигател малко след достигане на TDP или DRATO		P	—>		M	



ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕ- СИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА		
	Маневри/Процедури	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
2.5 Завои с изкачване и снижение към зададен курс	P	—>	—>			M	
2.5.1 Завои с наклон 30°, 180° до 360° наляво и надясно, само по прибори	P	—>	—>			M	
2.6 Снижение в режим на авто- ротация	P	—>	—>			M	
2.6.1 Кацане в режим на авто- ротация (само едновиди- гателни вертолети) или възстановяване на тягата		P	—>			M	
2.7 Кацане, различни профили		P	—>			M	
2.7.1 Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулиран отказ на двигател преди LDP или DPBL		P	—>			M	
2.7.2 Кацане при симулиран отказ на двигател след LDP или DPBL		P	—>			M	
<b>РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури</b>							
3 Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:						M	Задъл- жително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1 Двигател	P	—>	—>				
3.2 Система за кондициониране на въздуха (отопление, вентилация)	P	—>	—>				
3.3 Система за пълно/статично налягане	P	—>	—>				
3.4 Горивна система	P	—>	—>				
3.5 Електрическа система	P	—>	—>				
3.6 Хидравлична система	P	—>	—>				



ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕ- СИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS H	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
3.7 Система за управление и тримери	P	—>	—>			
3.8 Противообледенителна система	P	—>	—>			
3.9 Автопилот/Директорна система	P	—>	—>			
3.10 Устройства за подобряване на устойчивостта	P	—>	—>			
3.11 Метеорологичен радар, радиовисотомер, транс- пондер	P	—>	—>			
3.12 Система за зонална навигация	P	—>	—>			
3.13 Колесник	P	—>	—>			
3.14 Спомагателна силова установка	P	—>	—>			
3.15 Радионавигационно оборудване, система за управление на полет по прибори	P	—>	—>			
<b>РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури</b>						
4 Необичайни и аварийни процедури					M	Задъл- жително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
4.1 Тренировки за пожар (вкл. евакуация, ако е приложимо)	P	—>	—>			
4.2 Поява на дим — откриване и отстраняване	P	—>	—>			
4.3 Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина	P	—>	—>			
4.4 Изхвърляне на гориво (симулирано)	P	—>	—>			



ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕ- СИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	Н	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS Н	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
4.5 Отказ на опасния ротор (ако е приложимо)	P	—>	—>			
4.5.1 Загуба на опасния ротор (ако е приложимо)	P	—>	Това упражне- ние може да не се изпълня- ва на вертолет			
4.6 Загуба на работоспособност на член от екипажа — само за многопилотни вертолети	P	—>	—>			
4.7 Неизправност на тран- смисията	P	—>	—>			
4.8 Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	—>	—>			
<b>РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инстру- ментални метеорологични условия)</b>						
5.1 Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	—>*	—>*			
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	P*	—>*	—>*		M*	
5.2 Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	—>*	—>*		M*	
5.3 Процедури за изчакване	P*	—>*	—>*			
5.4 Височина за вземане на решение при подходи по ILS към CAT 1	P*	—>*	—>*			
5.4.1 Ръчно, без директорна система	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Ръчно извършване на процедура по точен подход, със или без директорна система	P*	—>*	—>*		M*	



ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕ- СИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	FTD	FFS	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS H	Подпис на прове- ряващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури						
5.4.3 Дублирано с автопилот	p*	—>*	—>*			
5.4.4 Ръчно, със симулация на един неработещ двигател. (Отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг.)	p*	—>*	—>*		M*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	p*	—>*	—>*		M*	
5.6 Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	p*	—>*	—>*			
5.6.1 Други процедури за минаване на втори кръг	p*	—>*	—>*			
5.6.2 Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един от двигателите при достигане до DA/DH или MDA/MDH	p*				M*	
5.7 Авторотация в условия на IMC с възстановяване на тягата	p*	—>*	—>*		M*	
5.8 Възстановяване от нехарактерни положения в пространството	p*	—>*	—>*		M*	
<b>РАЗДЕЛ 6 — Използване на незадължително оборудване</b>						
6 Използване на незадължително оборудване	P	—>	—>			



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

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатът трябва да издържи раздели 1—5 и 6 (ако е приложимо) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.

**ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА**

2. Кандидатът трябва да покаже способност да:
  - а) управлява въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, в рамките на неговите ограничения;
  - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
  - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
  - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
  - д) поддържа непрекъснато контрол върху въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
  - е) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; и
  - ж) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство, задвижвано от силова установка.

- а) IFR летателни ограничения:

Височина:

в общия случай	± 100 фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/– 0 фута
минимална височина на снижение	+ 50 фута/– 0 фута

Следване на зададения курс (track):

по радионавигационни средства	± 5°
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс:

нормални операции	± 5°
необичайни/аварийни операции	± 10°

Скорост:

в общия случай	± 10 възела
при симулиран отказ на двигателя	+ 10 възела/– 5 възела

**▼ B**

## б) VFR летателни ограничения:

Височина:

в общия случай ± 100 фута

Курс:

нормални операции ± 5°

необичайни/аварийни  
операции ± 10°

Скорост:

в общия случай ± 10 възела

при симулиран  
отказ на двигателя + 10 възела/– 5 възела

Земно отклонение:

излитане с висене  
при използване на  
приземния ефект ± 3 футакачане ± 2 фута (с 0 фута полет назад  
или страничен полет)СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/  
ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

## 4. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

## 5. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (—&gt;).

## 6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

FFS = Пълен полетен симулатор

FTD = Средство за летателно обучение

OTD = Друго средство за обучение

PL = ВС, задвижвано от силова установка

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

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

в) Елементите, означени със звездичка (\*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа се ограничава само за условия VFR.

## 7. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

▼ B

8. Тренировъчни средства за полетна симулация се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

▼ M3

- а) квалификация на тренировъчните средства за полетна симулация съгласно предвиденото в съответните изисквания на Част ARA и Част ORA;

▼ B

- б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
<b>РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки</b>							
1.1 Външен оглед на ВС, задвижвано от силова установка; елементи за оглед и цел на огледа				P			
1.2 Оглед на пилотската кабина	P	→	→	→			
1.3 Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	P	→	→	→		M	
1.4 Рулиране по указания от РВД или инструктора		P	→	→			
1.5 Предполетни процедури и проверки, вкл. проверка на тягата	P	→	→	→		M	
<b>РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури</b>							
2.1 Нормални профили на излитане по VFR Операции на ПИК (STOL и VTOL), вкл. при страничен вятър Повдигнати вертолетни площадки Вертолетни площадки на нивото на земята		P	→	→		M	
2.2 Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)		P	→				
2.3.1 Прекратено излитане: по време на операции на ПИК по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята		P	→			M	





КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.3.2 Излитане при симулиран отказ на двигателя след преминаване на точката на вземане на решение: по време на операции на ПИК по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята		P	—>				M	
2.4 Авторотационно снижение до земята в режим на използване на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	—>	—>				M Само на FFS	
2.4.1 Спираловидно снижение в режим на използване на самолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)		P	—>				M Само на FFS	
2.5 Нормални профили на кацане по VFR; операции на ПИК (STOL и VTOL) повдигнати вертолетни площадки вертолетни площадки на нивото на земята		P	—>	—>			M	
2.5.1 Кацане при симулиран отказ на двигателя след достигане на точката на вземане на решение: по време на операции на ПИК по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята								
2.6 Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулиран отказ на двигателя преди точката на вземане на решение		P	—>				M	
<b>РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:</b>								
3 Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):							M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1 Двигател	P	—>	—>					



КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА		
	Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.2 Система за херметизация и система за кондициониране на въздуха (отопление, вентилация)	P	→	→					
3.3 Система за пълно/статично налягане	P	→	→					
3.4 Горивна система	P	→	→					
3.5 Електрическа система	P	→	→					
3.6 Хидравлична система	P	→	→					
3.7 Система за управление и тримери	P	→	→					
3.8 Противообледенителна система, отопление на предното стъкло (ако е подходящо)	P	→	→					
3.9 Автопилот/Директорна система	P	→	→					
3.10 Средства за предупреждение и за предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	P	→	→					
3.11 Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	→	→					
3.12 Колесник	P	→	→					
3.13 Спомагателна силова установка	P	→	→					
3.14 Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	→	→					
3.15 Система на задкрилки	P	→	→					
<b>РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури</b>								
4 Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)							M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.



КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
4.1 Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в пилотската кабина и електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	→	→				
4.2 Поява на дим — откриване и отстраняване	P	→	→				
4.3 Отказ на двигател, спиране и запуск (това упражнение не се изпълнява на ВС), включително конверсия за пилотиране с един неработещ двигател от вертолет към самолет и обратно	P	→	→			Само на FFS	
4.4 Изхвърляне на гориво (симулирано, ако е приложимо)	P	→	→				
4.5 Срез на вятъра при излитане/качане (това упражнение не се изпълнява на ВС)			P			Само на FFS	
4.6 Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	→	→			Само на FFS	
4.7 Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха) (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	→	→			Само на FFS	
4.8 Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	→	→				
4.9 Неизправност на трансмисията	P	→	→			Само на FFS	
4.10 Възстановяване от пълен срив (включен и изключен двигател) или при сработване на средствата за предупреждение за срив в конфигурация за издигане, полет и подход (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	→	→			Само на FFS	
4.11 Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	→	→				



КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)							
5.1 Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	p*	—>*	—>*				
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане след точката на вземане на решение	p*	—>*	—>*			M*	
5.2 Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Процедури за изчакване	p*	—>*	—>*				
5.4 Точен подход до височина за вземане на решение не по-ниска от 60 m (200 фута)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Ръчно, без директорна система	p*	—>*	—>*			M* (само проверка на уменията)	
5.4.2 Ръчно, с директорна система	p*	—>*	—>*				
5.4.3 С използване на автопилот	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Ръчно, при симулиран отказ на един от двигателите; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (OM), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг)	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	p*	—>*	—>*				



КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
5.6.1 Други процедури за минаване на втори кръг	P*	—>*	—>*				
5.6.2 Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Авторотация в IMC с възстановяване на тягата до земята на ПИК само в режим на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P*	—>*	—>*			M* Само на FFS	
5.8 Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	—>*	—>*			M*	
<b>РАЗДЕЛ 6 — Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (CAT II/III)</b>							
6 Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (CAT II/III). За разширяване на правата за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута) трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на ВС, задвижвани от силова установка, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута).							
6.1 Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК		P	—>			M*	



КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	PL	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS PL	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
6.2 Подходи по ILS при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (SOP)		P	—>	—>		M*	
6.3 Минаване на втори кръг след подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на ВС, по-голямо от допустимото за успешен подход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване.		P	—>	—>		M*	
6.4 Кацане с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.		P	—>			M*	
<b>РАЗДЕЛ 7 — Незадължително оборудване</b>							
7 Използване на незадължително оборудване		P	—>	—>			

#### Д. Специални изисквания за категорията на дирижаблите

1. В случая на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за дирижабли, кандидатът трябва да издържи раздели 1—5 и 6 (ако е приложимо) от проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 елемента, той е длъжен отново да премине цялата проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 елемента, преминава още веднъж проверка на тези елементи. При неуспех на който и да е елемент при повторната проверка или неуспех по отношение на елементи, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка трябва да се преминат в рамките на шест месеца.

**▼B**

## ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

2. Кандидатът трябва да покаже способност да:
- i) управлява дирижабъла в рамките на неговите ограничения;
  - ii) изпълнява всички маневри гладко и точно;
  - iii) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
  - iv) прилага знания от областта на въздухоплаването;
  - v) поддържа непрекъснато контрол върху дирижабъла по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
  - vi) разбира и прилага процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа; и
  - vii) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания дирижабъл.

## а) IFR летателни ограничения:

## Височина:

в общия случай	$\pm 100$ фута
начало на втори кръг от височината за вземане на решение	+ 50 фута/- 0 фута
минимална височина на снижение	+ 50 фута/- 0 фута

## Следване на зададения курс (track):

по радионавигационни средства	$\pm 5^\circ$
при точен подход	половин деление отклонение, по азимут и глисада

## Курс:

нормални операции	$\pm 5^\circ$
необичайни/аварийни операции	$\pm 10^\circ$

## б) VFR летателни ограничения:

## Височина:

в общия случай	$\pm 100$ фута
----------------	----------------

## Курс:

нормални операции	$\pm 5^\circ$
необичайни/аварийни операции	$\pm 10^\circ$

## СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА/ ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

▼ **B**

5. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (—>).
6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:
- FFS = Пълен полетен симулатор  
FTD = Средство за летателно обучение  
OTD = Друго средство за обучение  
As = дирижабъл
- а) Кандидатите за проверка на уменията за издаване на квалификация за тип за дирижабли трябва да се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на раздел 6.
- б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за дирижабъл трябва да се явят на раздели 1—5 и, ако е приложимо — на раздел 6.
- в) Елементите, означени със звездичка (\*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа се ограничава само за условия VFR.
7. Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „M“, това означава задължително упражнение.

▼ **M3**

8. Тренировъчни средства за полетна симулация се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:
- а) квалификация на тренировъчните средства за полетна симулация съгласно предвиденото в съответните изисквания на Част ARA и Част ORA;

▼ **B**

- б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
<b>РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки</b>							
1.1 Предполетен оглед				P			
1.2 Оглед на пилотската кабина	P	—>	—>	—>			
1.3 Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка		P	—>	—>		M	
1.4 Процедура на отвързване и наземни маневри			P	—>		M	





КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
1.5 Предполетни процедури и проверки	P	→	→	→		M	
РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури							
2.1 Нормален профил на излитане по VFR			P	→		M	
2.2 Излитане при симулиран отказ на двигателя			P	→		M	
2.3 Излитане с тежест > 0 (тежко излитане)			P	→			
2.4 Излитане с тежест < 0 (леко излитане)			P	→			
2.5 Процедура на нормален набор на височина			P	→			
2.6 Издигане до барометрична височина			P	→			
2.7 Разпознаване на барометрична височина			P	→			
2.8 Полет на барометрична височина или на височина, близка до нея			P	→		M	
2.9 Нормално снижение и подход			P	→			
2.10 Нормален профил на кацане по VFR			P	→		M	
2.11 Кацане с тежест > 0 (тежко кацане)			P	→		M	
2.12 Кацане с тежест < 0 (леко кацане)			P	→		M	
Умишлено оставено празно							



КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури							
3 Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						М	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1 Двигател	P	→	→	→			
3.2 Система на херметизация на обшивката	P	→	→	→			
3.3 Система за пълно/статично налягане	P	→	→	→			
3.4 Горивна система	P	→	→	→			
3.5 Електрическа система	P	→	→	→			
3.6 Хидравлична система	P	→	→	→			
3.7 Система за управление и тримери	P	→	→	→			
3.8 Балонет	P	→	→	→			
3.9 Автопилот/Директорна система	P	→	→	→			
3.10 Устройства за подобряване на устойчивостта	P	→	→	→			
3.11 Метеорологичен радар, радиовисомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	→	→	→			
3.12 Колесник	P	→	→	→			
3.13 Спомагателна силова установка	P	→	→	→			



КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
3.14 Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	→	→	→			
Умишлено оставено празно							
<b>РАЗДЕЛ 4 — Необичайни и аварийни процедури</b>							
4 Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум три елемента от този раздел.
4.1 Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в пилотската кабина и електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	→	→	→			
4.2 Поява на дим — откриване и отстраняване	P	→	→	→			
4.3 Отказ на двигател, спиране и запуск На определени етапи от полета, включително многократни откази на двигател	P	→	→	→			
4.4 Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	→	→	→			
4.5 Неизправност на трансмисията/ скоростната кутия	P	→	→	→		Само на FFS	
4.6 Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	→	→	→			



КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)							
5.1 Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Процедури за изчакване	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Точен подход до височина за вземане на решение, не по-ниска от 60 m (200 фута)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Ръчно, без директорна система	P*	—>*	—>*	—>*		M* (само проверка на уменията)	
5.4.2 Ръчно, с директорна система	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 С използване на автопилот	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Ръчно, при симулиран отказ на един от двигателите; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане преди прелитане на външния маркер (ОМ), до опиране на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Неточен подход до минимална височина на снижение MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	



КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
5.6 Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Други процедури за минаване на втори кръг	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

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

6 Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (CAT II/III). За разширяване на правата за подход по прибори до DH, по-малка от 60 m (200 фута), трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите подходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на дирижабъла, което е необходимо за сертифициране на типа за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 60 m (200 фута)							
---	--	--	--	--	--	--	--



КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
	OTD	FTD	FFS	As	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на FFS As	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури							
6.1 Прекратено излитане при минимално разрешена видимост по ПИК		P	→			M*	
6.2 Подходи по ILS при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (SOP)		P	→			M*	
6.3 Минаване на втори кръг След подходите, както е посочено в 6.2, при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (симулация на) недостатъчна видимост по ПИК, срез на вятъра, отклонение на ВС, по-голямо от допустимото за успешен подход, и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулиран отказ на бордното оборудване.		P	→			M*	
6.4 Кацане с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след подход за кацане по прибори. Ако специфичната система за управление на		P	→			M*	

▼B

КАТЕГОРИЯ НА ДИРИЖАБЛИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверена	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.							
РАЗДЕЛ 7 — Незадължително оборудване							
7 Използване на незадължително оборудване		P	→				

## ▼В

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

УСЛОВИЯ ЗА ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ  
НАЦИОНАЛНИ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ И  
КВАЛИФИКАЦИИ ЗА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

## А. САМОЛЕТИ

## 1. за летателна правоспособност

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

а) за ATPL(A) и CPL(A) — да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип/клас и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;

## ▼МЗ

б) да демонстрира познания по съответните части от изискванията за експлоатация и Част FCL;

## ▼В

в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

## ▼МЗ

г) Да отговаря на изискванията, посочени в следната таблица:

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети	Няма	ATPL(A)	Не се прилага	а)
ATPL(A)	> 1 500 часа на многопилотни самолети	Няма	като в колона 4, ред в)	като в колона 5, ред в)	б)
ATPL(A)	> 500 часа на многопилотни самолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.515	ATPL(A), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част FCL	в)
CPL/IR(A) и преминат ИКАО ATPL теоретичен изпит в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, буква б) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, буква в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Не се прилага	г)



## ▼ M3

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия ( <i>където са приложими</i> )	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 часа на многопилотни самолети или при многопилотна експлоатация на еднопилотни самолети категория CS-23 (за къси разстояния) или еквивалентни, в съответствие със съответните изисквания на Част CAT и Част ORO за търговския въздушен транспорт	i) Успешно полагане на изпит за ATPL(A) в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A, в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Не се прилага	д)
CPL/IR(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики за ниво CPL/IR	като колона 4, ред е)	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част FCL	ж)
CPL(A)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	Квалификация за нощни полети, ако е приложимо	CPL(A) с квалификация за тип/клас, ограничение за еднопилотни самолети		з)
CPL(A)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни самолети	i) Квалификация за нощни полети, ако е приложимо; ii) Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред з)		и)
PPL/IR(A)	≥ 75 часа в съответствие с IFR		PPL/IR(A) (IR е ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.615, б)	й)

▼ **M3**

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия ( <i>където са приложими</i> )	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 часа на самолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL(A)		к)

(\*) Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни самолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATPL(A), докато продължават да летят на същия тип самолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(A) за свидетелство за правоспособност по Част FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен самолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона 3, ред д), точка i) от таблицата по-горе.

▼ **B**2. **Сертификат за инструктор**

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат	Неприложимо	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **Сертификат за SFI**

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 часа като пилот на многопилотен самолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL за самолети, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC.	SFI(A)
SFI(A)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(A)

Преобразуването е валидно за период от максимум 3 години. Потвърждаването на валидността е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

▼ **B**

## 4. Сертификат за STI

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 часа като пилот на едно-пилотни самолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преманал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)
STI(A)	Опит през последните 3 години като STI	Преманал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

## Б. ВЕРТОЛЕТИ

## 1. Свидетелства за летателна правоспособност

Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

а) да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип и полет по прибори, съответстващи на правата по притежаваното свидетелство;

▼ **M3**

б) да демонстрира познания по съответните части от изискванията за експлоатация и Част FCL;

▼ **B**

в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

▼ **M3**

г) да отговаря на изискванията, посочени в следната таблица:

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR	Не се прилага	а)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H)		б)

## ▼ M3

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия ( <i>където са приложими</i> )	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H) и IR с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част FCL	в)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 1 000 часа на многопилотни вертолети	Няма	ATPL(H), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир на полет съгласно изискванията на допълнение 9 към Част FCL	г)
ATPL(H) и валидна IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.515 и FCL.615, б)	като колона 4, ред в)	като колона 5, ред в)	д)
ATPL(H) без права за IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	като колона 3, ред д)	като колона 4, ред г)	като колона 5, ред г)	е)
CPL/IR(H) и преминал теоретичен изпит за ATPL(H) на ИКАО в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност		i) Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, буква б); ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.H, б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H), при условие че се приема, че теоретичният изпит за ATPL(H) на ИКАО е на ниво за ATPL съгласно изискванията на Част FCL	Не се прилага	ж)
CPL/IR(H)	> 500 часа на многопилотни вертолети	i) Успешно полагане на теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част FCL в държавата членка на издаване на свидетелството за правоспособност (*) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.H, буква б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H) съгласно изискванията на Част FCL	Не се прилага	з)
CPL/IR(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Няма	CPL/IR(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част FCL	и)

## ▼ M3

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част FCL и условия ( <i>където са приложими</i> )	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310 и FCL.615, б)	като колона 4, ред и)		й)
CPL(H)	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети	CPL(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети		к)
CPL(H)	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети — демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к)		л)
CPL(H) без квалификация за нощни полети	> 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети		като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR	Получаване на квалификация за многопилотен тип съгласно изискванията на Част FCL и квалификация за нощни полети	м)
CPL(H) без квалификация за нощни полети	< 500 часа като командир на полет на еднопилотни вертолети	Демонстриране на познания по полетно планиране и летателни характеристики съгласно изискванията на FCL.310	като колона 4, ред к), с ограничение до дневна експлоатация в условия на VFR		н)
PPL/IR(H)	≥ 75 часа в съответствие с IFR		PPL/IR(H) (IR ограничен до PPL)	Демонстриране на познания по летателни характеристики и полетно планиране съгласно изискванията на FCL.615, б)	о)
PPL(H)	≥ 75 часа на вертолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL(H)		п)

(\*) Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни вертолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATP(L)(H), докато продължават да летят на същия тип вертолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATP(L)(H) за свидетелство за правоспособност по Част FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен вертолет, те трябва да отговорят на изискванията на колона 3, ред з), точка i) от таблицата.

## ▼B

**2. Сертификат за инструктор**

Сертификат за инструктор, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат или права	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Съгласно изискванията на Част-FCL за съответния сертификат		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

**3. Сертификат за SFI**

Сертификат за SFI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, се преобразува в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 часа като пилот на многопилотен вертолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовката на полетен симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)
SFI(H)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовката на симулатор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

**4. Сертификат за STI**

Сертификат за STI, издаден от държава-членка в съответствие с националните изисквания, може да бъде преобразуван в сертификат по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 часа като пилот на еднопилотни вертолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за летателна правоспособност, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

**▼B**

Притежаван национален сертификат	Опит	Други изисквания	Заменен сертификат
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с допълнение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

Потвърждаването на валидността на сертификата е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

▼ B

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## УСЛОВИЯ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ, ИЗДАДЕНИ ОТ ТРЕТИ ДЪРЖАВИ ИЛИ ОТ ТЯХНО ИМЕ

## A. ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ

## Общи положения

▼ M3

1. Свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение I към Чикагската конвенция, може да бъде потвърдено от компетентния орган на държава членка. Пилотите подават заявление до компетентния орган на държавата членка, в която пребивават или са установени. Ако не пребивават на територията на държава членка, пилотите подават заявление до компетентния орган на държавата членка, в която се намира основното място на дейност на оператора, за когото те изпълняват или възнамеряват да изпълняват полети, или в която е регистрирано въздухоплавателното средство, на което те изпълняват или възнамеряват да изпълняват полети.

▼ B

2. Срокът, за който свидетелството за правоспособност остава потвърдено, не трябва да превишава една година, при условие че основното свидетелство остава валидно.

Този срок може да бъде удължен само веднъж от компетентния орган, потвърдил свидетелството, когато по време на срока на потвърждение пилотът е кандидатствал (или преминава обучение) за издаване на свидетелство за правоспособност в съответствие с Част-FCL. Това удължаване трябва да обхваща периода, необходим за издаването на свидетелството в съответствие с Част-FCL.

Притежателите на свидетелство за правоспособност, признато от държава-членка, упражняват своите права в съответствие с изискванията на Част-FCL.

**Свидетелства за летателна правоспособност за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности**

3. В случая на свидетелства за летателна правоспособност за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности, притежателят трябва да отговаря на следните изисквания:
- а) да изпълни под формата на проверка на уменията изискванията на Част-FCL за потвърждаване на валидността на квалификация за тип или клас, съответстваща на правата по притежаваното свидетелство;

▼ M3

- б) да демонстрира, че е придобил познания по съответните части от изискванията за експлоатация и Част FCL;
- в) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

▼ B

- г) да притежава валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1, издадено в съответствие с Част-Медицински изисквания;

▼ M3

- д) в случая на самолети — да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Права	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет на многопилотни самолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като командир на полет	а)
ATPL(A) или CPL(A)/IR (*)	> 1 500 часа като командир на полет или втори пилот на многопилотни самолети в съответствие с изискванията за експлоатация	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като втори пилот	б)
CPL(A)/IR	> 1 000 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като командир на полет	в)



## ▼ M3

Притежавано свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Права	
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 часа като командир на полет или втори пилот на еднопилотни самолети в съответствие с изискванията за експлоатация	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като втори пилот в съответствие с изискванията за експлоатация	г)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 часа на самолети, различни от TMG, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца	Упражняване на права на самолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	д)
CPL(A)	> 1 500 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт, включително 500 часа в експлоатация на хидроплан	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като командир на полет	е)

(\*) Притежателите на CPL(A)/IR за многопилотни самолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL(A) на ИКАО, преди свидетелството им да се признае.

## ▼ B

е) в случая на вертолети — да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано свидетелство за правоспособност	Общ летателен опит в часове	Права	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) и валидна IR	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR и IFR операции	а)
ATPL(H) без права за IR	> 1 000 часа като командир на полет на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир на полет при VFR операции	б)
ATPL(H) и валидно IR	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR и IFR операции	в)
ATPL(H) без права за IR	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR операции	г)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот	д)
CPL(H)/IR	> 1 000 часа като командир на полет в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни вертолети като командир на полет	е)
ATPL(H) със или без IR права, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 часа на вертолети различни от тези, които са сертифицирани по CS-27/29, или еквивалентни, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца	Упражняване на права на вертолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	ж)

(\*) Притежателите на CPL(H)/IR за многопилотни вертолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.

**▼ В****Свидетелства за летателна правоспособност за нетърговски дейности с права за полети по прибори**

4. В случая на свидетелство за любител пилот с квалификация за полети по прибори или на свидетелство за CPL или ATPPL с квалификация за полети по прибори, когато пилотът възнамерява да упражнява единствено правата на любител пилот, притежателят на свидетелството трябва да отговаря на следните изисквания:
- а) да премине проверка на уменията за квалификация за полети по прибори и квалификация за тип/клас за съответните права по притежаното свидетелство за правоспособност, в съответствие с допълнения 7 и 9 към Част-FCL;
  - б) да демонстрира, че е придобил познания по въздушно право, метеорологични кодове в авиацията, полетно планиране и летателни характеристики (IR) и човешки възможности;

**▼ МЗ**

- в) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;

**▼ В**

- г) да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;

**▼ МЗ**

- д) да притежава опит от минимум 100 часа полетно време по прибори като командир на полет на съответната категория въздухоплавателно средство.

**▼ В****Свидетелства за летателна правоспособност за нетърговски дейности без права за полети по прибори**

5. В случая на свидетелство за правоспособност за любител пилот или на свидетелство за CPL или ATPPL без квалификация за полети по прибори, когато пилотът възнамерява да упражнява единствено правата на любител пилот, притежателят на свидетелството за правоспособност трябва да отговаря на следните изисквания:
- а) да демонстрира, че е придобил познания по въздушно право и човешки възможности;
  - б) да е преминал проверката на уменията за PPL, описана в Част-FCL;
  - в) да отговаря на съответните изисквания на Част-FCL за издаването на квалификация за тип/клас в съответствие с правата по притежаното свидетелство за правоспособност;
  - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;
  - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
  - е) да притежава опит от минимум 100 часа като пилот на съответната категория въздухоплавателно средство.

**Потвърждаване на свидетелства за летателна правоспособност за определени задачи с ограничена продължителност**

6. Независимо от разпоредбите на горните параграфи, в случая на производствени полети държавите-членки могат да признаят свидетелство за правоспособност, издадено от трета държава в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция, за максимален срок от 12 месеца за определени задачи с ограничена продължителност като например учебни полети за първоначално въвеждане в експлоатация, демонстриране, пребазиране или изпитателни полети, при условие че кандидатът отговаря на следните условия:
- а) да притежава съответното свидетелство за правоспособност, свидетелство за медицинска годност и свързаните квалификации, издадени в съответствие с приложение 1 към Чикагската конвенция;

**▼ МЗ**

- б) да е нает, пряко или непряко, от производител на самолети.

**▼B**

В този случай правата на притежателя са ограничени до изпълнение на летателно обучение и проверки за първоначално издаване на квалификации за тип, наблюдение на първоначалните полети в рейсови условия на пилотите на оператора, полети за доставяне или пребазирание, първоначални полети в рейсови условия, полетни демонстрации или изпитателни полети.

**Б. ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ****▼M3**

1. Свидетелство за PPL/BPL/SPL, CPL или ATPL, издадено от трета държава в съответствие с изискванията на приложение 1 към Чикагската конвенция, може да бъде преобразувано в PPL/BPL/SPL по Част FCL с квалификация за еднопилотен клас или тип от компетентния орган на държава членка.

**▼B**

2. Притежателят на свидетелството за правоспособност трябва да отговаря на следните минимални изисквания за съответната категория въздухоплавателно средство:
  - а) да е преминал писмен изпит по въздушно право и човешки възможности;
  - б) да е преминал проверка на уменията съответно за PPL, BPL или SPL, в съответствие с Част-FCL;
  - в) да отговаря на изискванията за издаване на съответната квалификация за клас или тип, в съответствие с Подчаст 3;
  - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с Част-Медицински изисквания;
  - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
  - е) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот.

**В. ПРИЗНАВАНЕ НА КВАЛИФИКАЦИИ ЗА КЛАС И ТИП**

1. Валидна квалификация за клас или тип, съдържаща се в съответното свидетелство за правоспособност, издадено от трета държава, може да бъде вписана в свидетелство за правоспособност по Част-FCL, при условие че кандидатът:
  - а) отговаря на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;
  - б) премине съответната проверка на уменията за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;
  - в) продължава да упражнява правата си;
  - г) има:
    - i) за квалификация за клас самолети — не по-малко от 100 часа летателен опит като пилот на самолет от този клас;
    - ii) за квалификация за тип самолети — не по-малко от 500 часа летателен опит като пилот на самолет от този тип;
    - iii) за едновигателни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 kg — не по-малко от 100 часа летателен опит като пилот на този тип;
    - iv) за всички други вертолети — не по-малко от 350 часа летателен опит като пилот на този клас.



ПРИЛОЖЕНИЕ IV

[ЧАСТ-MED]

ПОДЧАСТ А

**ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

РАЗДЕЛ I

*Общи положения*

**MED.A.001 Компетентен орган**

За целите на тази част компетентен орган е:

а) за авиомедицинските центрове:

- (1) органът, определен от държавата-членка, където е основното място на дейност на авиомедицинския център;
- (2) Агенцията, когато мястото на дейност авиомедицинския център е в трета страна;

б) за авиомедицинските експерти:

- (1) органът, определен от държавата-членка, където е основното място на дейност на авиомедицинския експерт;
- (2) ако основното място на дейност на авиомедицинския експерт е на територията на трета страна, органът, определен от държавата-членка, пред която експертът кандидатства за издаване на експертното свидетелство;

в) за общопрактикуващите лекари, органът, определен от държавата-членка, пред който общопрактикуващият лекар обявява своята дейност;

г) за специалистите по трудова медицина, които оценяват медицинската годност на членовете на кабинния екипаж, органът, определен от държавата-членка, пред който специалистът обявява своята дейност.

**MED.A.005 Обхват**

Тази част установява изискванията за:

- а) издаването, валидността, презаверяването и подновяването на медицинско свидетелство, изисквано за упражняване на правата по пилотски лиценз или на правата на обучаем пилот;
- б) медицинската годност на кабинния екипаж;
- в) сертифицирането на авиомедицинските експерти; и
- г) квалификацията на общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина.

**MED.A.010 Определения**

За целите на тази част се прилагат следните определения:

- „акредитирано медицинско заключение“ е заключението, направено от един или повече медицински експерти, приети като такива от лицензиращия орган, въз основа на обективни и недискриминационни критерии, за целите на конкретния случай, след консултация с експерти по летателна експлоатация и други експерти, според случая;
- „оценка“ е заключение относно медицинската годност на лице, направено въз основа на оценка на медицинската история и/или авиомедицински прегледи на това лице, съгласно изискванията на тази част, както и на други необходими прегледи, според случая, и/или медицински изследвания, които включват, но не се изчерпват с електрокардиография, измерване на кръвното налягане, кръвни изследвания, рентгенови изследвания;

**▼B**

- „безопасно цветово възприятие“ е способността на заявител да различава без затруднения цветовете, използвани в оборудването за въздушна навигация, и да разпознава правилно цветните светлини, използвани във въздухоплаването;
- „очен специалист“ е офталмолог или специалист по грижи за зрението с квалификация по оптометрия и подготовка за установяване на патологични състояния;
- „преглед“ означава оглед, палпиране, почукване, прослушване или други начини за обследване, особено за диагностициране на заболяване;
- „обследване“ е оценка на предполагаемо патологично състояние на заявител посредством прегледи и изследвания, която се извършва с цел да се установи наличието или липсата на медицинско състояние;
- „лицензиращ орган“ е компетентният орган на държавата-членка, който е издал лиценз или пред когото заявителят подава заявление за издаване на лиценз, или, когато дадено лице все още не е подало заявление за издаване на лиценз, компетентният орган по смисъла на тази част;
- „ограничение“ е условие, записано в медицинското свидетелство, лиценз или медицинското заключение за член на кабинния екипаж, което трябва да се спазва при упражняване на правата по лиценз или атестацията на член на кабинния екипаж;
- „рефрактивна грешка“ е отклонение от еметропията, измерено в диоптри в най-аметропния меридиан при използване на стандартни методи.

**MED.A.015 Лекарска тайна**

Всички лица, които участват в медицински прегледи, оценки и сертифициране, гарантират спазване на лекарската тайна по всяко време.

**MED.A.020 Понижение на медицинската годност**

- а) Притежателите на лицензи не могат да упражняват по всяко време правата по техните лицензи и съответните квалификационни класове или свидетелства, когато:
- (1) им е известно, че е налице понижение на тяхната медицинска годност, поради което те може да не са в състояние да упражняват безопасно тези права;
  - (2) приемат или употребяват отпускан с рецепта или свободно продаван медикамент, който може да наруши безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз;
  - (3) са на медикаментозно, хирургическо или друго лечение, което може да наруши безопасността на полетите.
- б) Наред с горното, притежателите на лицензи са длъжни да се обърнат незабавно за консултация към авиомедицински експерт, когато:
- (1) са се подложили на хирургическа операция или инвазивна процедура;
  - (2) са започнали редовно приемане на какъвто и да е медикамент;
  - (3) са претърпели сериозно нараняване, което обуславя неспособност да изпълняват функциите си като членове на летателен екипаж;
  - (4) са прекарвали значимо заболяване, което обуславя неспособността им да изпълняват функциите си като членове на летателния екипаж;
  - (5) са забременели;
  - (6) са били приети в болница или клиника;
  - (7) за първи път се налага да ползват лещи за корекция на зрението.

## ▼B

- в) В тази случай:
- (1) притежателите на медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2 се обръщат за консултация към авиомедицински център или авиомедицински експерт. Авиомедицинският център или авиомедицинският експерт оценява медицинската годност на притежателите на лицензи и решава дали те са годни да започнат отново да упражняват правата си;
  - (2) притежателите на медицински свидетелства за управление на леки въздухоплавателни средства (LAPL) се обръщат за консултация към авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващия лекар, който е подписал медицинското свидетелство. Авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява медицинската годност на притежателите на лицензи и решава дали те са годни да продължат да упражняват правата си.
- г) Членовете на кабинния екипаж не могат да изпълняват задълженията си на въздухоплавателно средство и, когато е приложимо, не могат да упражняват правата по тяхната атестация като членове на кабинния екипаж, когато им е известно за настъпило понижение на медицинската им годност, поради което може да не са в състояние да изпълняват своите задължения и отговорности.
- д) Наред с горното, ако настъпи някое от медицинските състояния, посочени в буква б), точки 1)–5), членовете на кабинния екипаж са длъжни без неоснователно забавяне да се обрънат за консултация към авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина, според случая. Авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина оценява медицинската годност на членовете на кабинния екипаж и решава дали те са годни да продължат да изпълняват задълженията си, свързани с безопасността.

**MED.A.025 Задължения на авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина**

- а) Когато провеждат медицински прегледи и/или оценки, авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:
- (1) правят необходимото за осъществяване на комуникация с лицето без езикови бариери;
  - (2) уведомяват лицето за последствията от предоставяне на непълна, неточна и невярна информация за неговата медицинска история.
- б) След приключването на авиомедицинските прегледи и/или оценката авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина:
- (1) уведомяват лицето дали е оценено като годно, негодно или е насочено към лицензиращия орган, авиомедицински център или авиомедицински експерт, според случая;
  - (2) уведомяват лицето за евентуално ограничение, наложено върху летателното обучение или упражняването на правата по лиценза или атестацията на член на кабинния екипаж, според случая;
  - (3) ако лицето е било оценено като негодно, го/я уведомяват за неговото/нейното право на втори преглед; и
  - (4) по отношение на заявителите за медицинско свидетелство, предоставят незабавно на лицензиращия орган подписан или удостоверен с електронен подпис доклад, който включва резултата от оценката и екземпляр от медицинското свидетелство.
- в) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина водят документация, съдържаща информация за медицинските прегледи и оценки, извършени в съответствие с тази част, и резултатите от тях в съответствие с националното законодателство.
- г) За целите на издаването на медицински свидетелства и/или функциите по надзор авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти, общопрактикуващите лекари и специалистите по трудова медицина предоставят при поискване на медицинския оценител на компетентния орган цялата авиомедицинска документация и доклади, както и всяка друга съответна информация.



РАЗДЕЛ 2

*Изисквания относно медицинските свидетелства*

**MED.A.030 Медицински свидетелства**

- а) Обучаеми пилот не може да пилотира самостоятелно, освен ако притежава медицинско свидетелство, изисквано за съответния лиценз.
- б) Заявителите за, и притежателите на лиценз за управление на леки въздухоплавателни средства (LAPL) трябва да притежават минимум медицинско свидетелство за LAPL.
- в) Заявителите за, и притежателите на лиценз на любител пилот (PPL), лиценз на пилот на планер (SPL) или лиценз на пилот на балон (BPL) трябва да притежават минимум медицинско свидетелство Клас 2.
- г) Заявителите за, и притежателите на SPL или BPL, които участват в търговски полети с планери или балони, трябва да притежават минимум медицинско свидетелство Клас 2.
- д) Ако към лиценз PPL или LAPL е добавен квалификационен клас за нощни полети, притежателят на лиценза трябва да има безопасно цветово възприятие.
- е) Заявителите за, и притежателите на лиценз на професионален пилот (CPL), лиценз на пилот в многопилотен екипаж (MPL) или лиценз на транспортен пилот (ATPL) трябва да притежават медицинско свидетелство клас 1.
- ж) Ако към лиценз PPL е добавен квалификационен клас за управление по прибори, притежателят на лиценза трябва да тества слуха си, като се подложи на аудиометрични изследвания с чисти тонове в съответствие с изискванията за притежателите на медицински свидетелства Клас 1 периодичност и стандарти.
- з) Притежателите на лицензи трябва по всяко време да притежават не повече от едно медицинско свидетелство, издадено в съответствие с тази част.

**MED.A.035 Заявление за медицинско свидетелство**

- а) Заявления за медицинско свидетелство се подават съгласно образците, установени от компетентния орган.
- б) Заявителите за медицинско свидетелство предоставят на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, според случая:
  - (1) документи, удостоверяващи самоличността им;
  - (2) подписана декларация:
    - i) относно медицинските факти, свързани с медицинската им история;
    - ii) относно това дали са се подлагали на медицински преглед за издаване на медицинско свидетелство и, при утвърдителен отговор, от кого е извършен прегледът и какви са резултатите от него;
    - iii) относно това дали са били оценявани като негодни или е било спирано действието на тяхно медицинско свидетелство, или такова свидетелство е било отнето.

- в) Когато подават заявление за презаверяване или подновяване на медицинско свидетелство, заявителите предоставят свидетелството на авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар преди извършването на съответните прегледи.

**MED.A.040 Издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства**

- а) Медицинско свидетелство се издава, презаверява или подновява само след приключването на изискваните медицински прегледи и/или оценка, и след като е дадена оценка, че заявителят е годен.
- б) Първоначално издаване:
  - (1) Медицински свидетелства Клас 1 се издават от авиомедицински центрове.

**▼B**

- (2) Медицински свидетелства Клас 2 се издават от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.
- (3) Медицински свидетелства за LAPL се издават от авиомедицински центрове, авиомедицински експерти или, ако националното законодателство на държавата-членка, в която се издава свидетелството, допуска такава възможност, от общопрактикуващи лекари.
- в) Презаверяване и подновяване:
- (1) Медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2 се презаверяват или подновяват от авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.
- (2) Медицински свидетелства за LAPL се презаверяват или подновяват от авиомедицински центрове, авиомедицински експерти или, ако националното законодателство на държавата-членка, в която се издава свидетелството, допуска такава възможност, от общопрактикуващи лекари.
- г) Авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти или общопрактикуващите лекари издават, презаверяват или подновяват медицински свидетелства след като:
- (1) заявителят е предоставил пълна медицинска история и, при поискване от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, резултати от медицински прегледи и изследвания, извършени от лекаря на заявителя или други специалисти; и
- (2) авиомедицинските центрове, авиомедицинските експерти или общопрактикуващите лекари са извършили авиомедицинската оценка въз основа на медицинските прегледи и изследвания, изисквани за съответното медицинско свидетелство, за да удостоверят, че заявителят отговаря на всички приложими изисквания по тази част;
- д) авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или, когато става дума за насочване, лицензиращият орган могат да поискат от заявителя да се подложи на допълнителни медицински прегледи и обследване при наличие на съответни клинични показания, преди да издадат, презаверят или подновят медицинско свидетелство.
- е) Лицензиращият орган може да издаде или преиздаде, според случая, медицинско свидетелство, когато:
- (1) случаят е насочен;
- (2) органът е установил, че се налага коригиране на съдържащата се в свидетелството информация.

**MED.A.045 Валидност, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства****а) Валидност**

- (1) Медицинските свидетелства Клас 1 са валидни за срок от 12 месеца.
- (2) Срокът на валидност на медицинските свидетелства Клас 1 се намалява на 6 месеца за притежатели на лицензи, които:
- i) извършват летателна експлоатация на въздухоплавателни средства за един пилот за търговски превоз на пътници и са навършили 40-годишна възраст;
- ii) са навършили 60-годишна възраст.
- (3) Медицинските свидетелства Клас 2 са валидни за срок от:
- i) 60 месеца до навършване от притежателя на лиценз на 40-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 40-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 42-годишна възраст;
- ii) 24 месеца между 40 и 50-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 50-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 51-годишна възраст; и
- iii) 12 месеца след навършване на 50-годишна възраст.



**▼B**

- (4) Медицинските свидетелства за LAPL са валидни за срок от:
- i) 60 месеца до навършване от притежателя на лиценз на 40-годишна възраст. Медицинско свидетелство, издадено преди навършване на 40-годишна възраст, губи валидност, когато притежателят на лиценз навърши 42-годишна възраст;
  - ii) 24 месеца след навършване на 40-годишна възраст.
- (5) Срокът на валидност на медицинско свидетелство, включително на свързания с него преглед или специално обследване:
- i) се определя от възрастта на заявителя и датата на извършване на медицинския преглед; и
  - ii) се изчислява от датата на извършване на медицинския преглед в случай на първоначално издаване и подновяване, и от датата на изтичане на валидността на предходното медицинско свидетелство в случай на презаверяване.

**б) Презаверяване**

Прегледите и/или оценките, изисквани за презаверяване на медицинско свидетелство, може да бъдат извършени до 45 дни преди датата на изтичане на валидността на медицинското свидетелство.

**в) Подновяване**

- (1) Ако притежател на медицинско свидетелство не изпълни изискването по буква б), се изисква извършване на преглед и/или оценка за подновяване.
- (2) За медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2:
- i) ако валидността на медицинското свидетелство е изтекла преди повече от 2 години, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт извършва преглед за подновяване след оценка на авиомедицинското досие на заявителя;
  - ii) ако валидността на медицинското свидетелство е изтекла преди повече от 5 години, се прилагат изискванията за медицински прегледи за първоначално издаване, а оценката се извършва въз основа на изискванията за презаверяване.
- (3) По отношение на медицински свидетелства за LAPL, авиомедицинският център, авиомедицинският експерт или общопрактикуващият лекар оценява медицинската история на заявителя и извършва авиомедицински преглед и/или оценка в съответствие с MED.B.095.

**MED.A.050 Насочване**

- а) Когато заявител за медицинско свидетелство Клас 1 или 2 е насочен към лицензиращия орган в съответствие с MED. B.001, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт препраща съответната медицинска документация на лицензиращия орган.
- б) Когато заявител за медицинско свидетелство за LAPL е насочен към авиомедицински експерт или авиомедицински център в съответствие с MED.B.001, общопрактикуващият лекар препраща съответната медицинска документация на авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

**ПОДЧАСТ Б****ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕДИЦИНСКИТЕ СВИДЕТЕЛСТВА НА ПИЛОТИ****РАЗДЕЛ 1****Общи положения****MED.B.001 Ограничения на медицински свидетелства****а) Ограничения на медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2**

- (1) Когато заявителят не отговаря напълно на изискванията за съответния клас медицинско свидетелство, но е направена оценка, че не е вероятно да създаде риск за безопасността на полетите, авиомедицинският център или авиомедицинският експерт:
- i) по отношение на заявителя за медицинско свидетелство Клас 1, отнася случая за решение относно медицинската годност на заявителя до лицензиращия орган., съгласно настоящата подчаст;

## ▼B

- ii) когато в настоящата подчаст не е предвидено отнасяне на случая за решение до лицензиращия орган, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство с необходимото ограничение (ограничения);
  - iii) по отношение на заявител за медицинско свидетелство Клас 2, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство, ако е необходимо с ограничение (ограничения), след съгласуване с лицензиращия орган;
  - iv) авиомедицинският център или авиомедицинският експерт може да презавери или поднови медицинско свидетелство, като запази наложеното ограничение, без да отнася случая на заявителя до лицензиращия орган.
- б) *Ограничения на медицински свидетелства за LAPL*
- (1) Когато общопрактикуващ лекар заключи въз основа на подходящ анализ на медицинската история на заявителя, че последният не отговаря напълно на изискванията за медицинска годност, той насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт, с изключение на случаите, в които се налага ограничение, свързано само с използване на лещи за корекция на зрението.
  - (2) При насочване на заявител за медицинско свидетелство за LAPL авиомедицинският център или авиомедицинският експерт изпълнява изискванията на MED.B.095, извършва оценка дали заявителят може да изпълнява безопасно задълженията си при спазване на едно или повече ограничения, посочени в медицинското свидетелство, и издава медицинското свидетелство с необходимото ограничение (ограничения). Във всички случаи авиомедицинският център или авиомедицинският експерт взема предвид необходимостта за налагане на пилота на ограничение за превоз на пътници (Operational Passenger Limitation, OPL).
  - (3) Общопрактикуващият лекар може да презавери или поднови медицинско свидетелство за LAPL, като запази наложеното ограничение, без да насочва заявителя към авиомедицински център или авиомедицински експерт.
- в) Когато се прави преценка дали е необходимо да се наложи ограничение, следва да се отдели специално внимание на:
- (1) това дали в акредитираното медицинско заключение е посочено, че при определени обстоятелства неизпълнението от страна на заявителя на дадено изискване, изразено с число или по друг начин, е с такъв характер, че удряняването на правата по лиценза, за който кандидатства заявителят, не е вероятно да създаде риск за безопасността на полетите;
  - (2) способностите, уменията и опита на заявителя, които са от значение за съответния тип летателна експлоатация.
- г) *Кодове на оперативни ограничения*
- (1) Ограничение за работа в многопилотен екипаж (OML — Само за клас 1)
    - i) Когато притежател на CPL, ATPL или MPL не отговаря напълно на изискванията за медицинско свидетелство Клас 1 и случаят му е отнесен до лицензиращия орган, се извършва оценка дали медицинското свидетелство може да бъде издадено с OML „валидно само като, или с квалифициран втори пилот“. Тази оценка се извършва от надзорния орган.
    - ii) Притежател на медицинско свидетелство с ограничение OML може да управлява въздухоплавателно средство само като член на многопилотен екипаж, когато другият пилот има пълна квалификация за управление на съответния тип въздухоплавателно средство, не му е наложено ограничение OML и не е навършил 60-годишна възраст.

**▼B**

- iii) OML за медицински свидетелства Клас 1 се налага и отменя само от лицензиращия орган.
- (2) Ограничение за работа с дублиращ пилот (OSL — Клас 2 и права по LAPL)
  - i) Притежателят на медицинско свидетелство с ограничение OML може да управлява въздухоплавателно средство, само ако на борда присъства друг пилот, който е напълно квалифициран да действа като командир на съответния клас или тип въздухоплавателно средство, въздухоплавателното средство е оборудвано с двойни прибори за управление и другият пилот заема място на приборите за управление.
  - ii) OSL за медицински свидетелства Клас 2 се налага и отменя от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване лицензиращия орган.
- (3) Ограничение за Работа с Пътници (OPL — за Клас 2 и права по LAPL)
  - i) Притежател на медицинско свидетелство с ограничение OPL може да управлява само въздухоплавателно средство без пътници на борда.
  - ii) OPL за медицински свидетелства Клас 2 се налага от авиомедицински център или авиомедицински експерт след съгласуване лицензиращия орган.
  - iii) OPL за медицинско свидетелство по LAPL се налага от авиомедицински център или авиомедицински експерт.
- д) На притежател на медицинско свидетелство може да бъде наложено всякакво друго ограничение, ако това е необходимо за гарантиране на безопасността на полетите.
- е) Всяко ограничение, наложено на притежател на медицинско свидетелство, се вписва в свидетелството.

**РАЗДЕЛ 2****Медицински изисквания, свързани с медицинските свидетелства Клас 1 и Клас 2****MED.B.005 Общи положения**

- а) Заявителите за медицинско свидетелство не трябва да имат:
  - (1) вродени или придобити изменения;
  - (2) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;
  - (3) рани, травми или усложнения от операции;
  - (4) ефекти или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти,

които могат да предизвикат някаква степен на функционална неспособност, която може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз или да породят възможност заявителят внезапно да стане неспособен да упражнява безопасно правата по лиценза.
- б) В случаите когато решението относно медицинската годност на заявителя за медицинско свидетелство Клас 1 е отнесено до лицензиращия орган, този орган може да делегира вземането на такова решение на авиомедицински център, освен ако става въпрос за OML.
- в) В случаите когато решението относно медицинската годност на заявителя за медицинско свидетелство Клас 2 е отнесено до лицензиращия орган, този орган може да делегира вземането на такова решение на авиомедицински център или авиомедицински експерт, освен ако става въпрос за OSL или OPL.

**▼B****MED.B.010 Сърдечносъдова система**а) *Преглед*

- (1) Стандартна 12-канална електрокардиограма (ЕКГ) в състояние на покой се провежда и се изготвя съответен доклад при наличие на клинични показания, както и:
  - i) за медицинско свидетелство Клас 1, при преглед за първоначално издаване на медицинско свидетелство и след това на всеки 5 години до навършване на 30-годишна възраст, на всеки 2 години до навършване на 40-годишна възраст, ежегодно до навършване на 50-годишна възраст, както и при всяко презаверяване или подновяване след това;
  - ii) за медицинско свидетелство Клас 2, при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст и след това на всеки 2 години след навършване на 50-годишна възраст.
- (2) Разширен преглед на сърдечносъдовата система се извършва при наличие на клинични показания.
- (3) За медицинско свидетелство Клас 1 се извършва разширен преглед на сърдечносъдовата система при първото презаверяване или подновяване след навършване на 65-годишна възраст и на всеки 4 години след това.
- (4) За медицинско свидетелство Клас 1 се извършва измерване на серумните липиди, включително холестерол, при прегледа за първоначално издаване на медицинско свидетелство и при първия преглед след навършване на 40-годишна възраст.

б) *Сърдечносъдова система — общи положения*

- (1) Заявителите не трябва да страдат от сърдечносъдови заболявания, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- (2) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат някои от следните състояния, се оценяват като негодни:
  - i) аневризма на гръдната аорта или на надбъбречната част на коремната аорта, преди или след хирургическа операция;
  - ii) значително функционално отклонение на някои от сърдечните клапи;
  - iii) сърдечна или сърдечно-белодробна трансплантация.
- (3) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат установена история или диагноза за някое от следните състояния, се насочват към лицензиращия орган:
  - i) периферна артериална болест, преди или след хирургическа операция;
  - ii) аневризма на коремната аорта, преди или след хирургическа операция;
  - iii) функционално незначителни аномалии на сърдечните клапи;
  - iv) след хирургическа операция на сърдечните клапи;
  - v) изменения на перикарда, миокарда или ендокарда;
  - vi) вродени аномалии на сърцето, преди или след корективна хирургическа операция;
  - vii) повтарящ се вазовагален синкоп;
  - viii) артериална или венозна тромбоза;
  - ix) белодробен емболизъм;
  - x) състояние на сърдечносъдовата система, което налага системно лечение с антикоагуланти.

**▼B**

- (4) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2 с окончателна диагноза за едно от състоянията, посочени в точки (2) и (3) по-горе, се оценяват от кардиолог преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след съгласуване с лицензиращия орган.

**в) Кръвно налягане**

- (1) Кръвното налягане се документира при всеки преглед.
- (2) Кръвното налягане на заявителя трябва да е в нормални граници.
- (3) Заявителите за медицински свидетелства Клас 1:
- i) със симптоматична хипотония; или
  - ii) чисто кръвно налягане по време на прегледа систематично надвишава 160 мм живачен стълб за систоличното и/или 95 мм живачен стълб за диастоличното налягане, със или без лечение, се оценяват като негодни.
- (4) При започване на медикаментозно лечение за нормализиране на кръвното налягане временно се спира действието на медицинското свидетелство, за да се установи липсата на значими странични ефекти.

**г) Коронарна артериална болест**

- (1) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат:
- i) данни за миокардна исхемия;
  - ii) леки случаи на асимптоматична коронарна артериална болест, които не налагат антистенокардно лечение,
- се насочват към лицензиращия орган и се подлагат на кардиологична оценка за изключване на миокардна исхемия, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.
- (2) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някое от състоянията, посочени в точка 1), се подлагат на кардиологична оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.
- (3) Заявители, които имат някое от следните състояния, се оценяват като негодни:
- i) миокардна исхемия;
  - ii) симптоматична коронарна артериална болест;
  - iii) симптоми на коронарна артериална болест, които се контролират с прием на медикамент.
- (4) Заявители за първоначално издаване на медицинско свидетелство Клас 1, които имат установена история или диагноза за някое от следните състояния, се оценяват като негодни:
- i) миокардна исхемия;
  - ii) миокарден инфаркт;
  - iii) реваскуларизация при коронарна артериална болест.
- (5) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които са асимптоматични след прекаран миокарден инфаркт или хирургическа операция във връзка с коронарна артериална болест, се подлагат на подходяща кардиологична оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни, след съгласуване с лицензиращия орган. Заявители за презаверяване на медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

**▼B**д) *Ритъмни/проводни нарушения*

(1) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган, когато имат значими нарушения на сърдечната проводимост или сърдечния ритъм, което включва някое от следните състояния:

- i) нарушения на суправентрикуларния ритъм, което включва интермитентна или постоянна синоатриална дисфункция, предсърдно мъждане и/или трептене и асимптоматични синусови паузи;
- ii) пълен ляв бедрен блок;
- iii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 2,
- iv) тахикардия с широки и/или тесни камерни комплекси;
- v) вентрикуларно преждевременно възбуждане;
- vi) асимптоматичен удължен QT интервал;
- vii) ЕКГ находки за синдром на Бругада.

(2) Заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някое от състоянията, посочени в точка 1), се подлагат на кардиологична оценка със satisfactoren резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след съгласуване с лицензиращия орган.

(3) Кандидати, които имат някое от следните състояния:

- i) непълен бедрен блок;
- ii) пълен десен бедрен блок;
- iii) устойчиво ляво отклонение в електрическата ос на ЕКГ;
- iv) асимптоматична синусова брадикардия;
- v) асимптоматична синусова тахикардия;
- vi) асимптоматични изолирани постоянни надкамерни или камерни ектопични комплекси;
- vii) атриовентрикуларен блок първа степен;
- viii) атриовентрикуларен блок тип Мьобиц 1,

могат да бъдат оценени като годни, ако не страдат от никакви други изменения и са се подложили на кардиологична оценка със satisfactoren резултат.

(4) Заявители, които са били подложени на:

- i) аблационно лечение;
- ii) имплантиране на пейсмейкър,

трябва да се подложат на оценка на сърдечносъдовата система със satisfactoren резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 2 се оценяват съгласувано с лицензиращия орган.

(5) Заявители, които имат някое от следните състояния, се оценяват като негодни:

- i) симптоматично синоатриално заболяване;
- ii) пълен атриовентрикуларен блок;

**▼B**

- iii) симптоматичен удължен QT интервал;
- iv) имплантиран автоматичен дефибрилационен апарат;
- v) камерен антитахикардиален пейсмейкър.

**MED.B.015 Дихателна система**

- a) Заявители със значими увреждания на белодробната функция се оценяват като негодни. Въпросът за оценяването им като годни може да се разгледа след възстановяване на белодробната функция до задоволително равнище.
- б) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се подлагат на функционални белодробни изследвания при първоначалния преглед и при наличие на клинични показания.
- в) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 2 се подлагат на функционални белодробни изследвания при наличие на клинични показания.
- г) Заявители, които имат установена история на, или диагностицирано някое от следните състояния:

- (1) астма, налагаща медикаментозно лечение;
- (2) активно възпалително заболяване на дихателната система;
- (3) активна саркоидоза;
- (4) пневмоторакс;
- (5) синдром на прекъсване на дишането по време на сън;
- (6) сериозна гръдна операция;
- (7) пневмонектомия,

се подлагат на оценка на дихателната система със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявители, които имат установена история на, или диагностицирано някое от състоянията, посочени в точки (3) и (5), се подлагат на кардиологична оценка със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

- д) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат някое от състоянията, посочени в буква г) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) заявители за медицинско свидетелство Клас 2, които имат някое от състоянията, посочени в буква г) по-горе, се оценяват съгласувано с лицензиращия орган.

- е) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които са били подложени на пълна пневмонектомия, се оценяват като негодни.

**MED.B.020 Храносмилателна система**

- a) Заявителите не трябва да страдат от никакви функционални или структурни заболявания на стомашно-чревния тракт или прилежащите органи, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявители, които страдат от усложнения от заболяване или хирургическа операция в която и да е част от храносмилателния тракт или прилежащите органи, които могат да предизвикат неработоспособност по време на полет, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.
- в) Заявителите не трябва да страдат от херния, която може да предизвика симптоми, поразяващи неработоспособност.

**▼ B**

г) Заявители, страдащи от заболявания на стомашно-чревния тракт, включващи:

- (1) повтаряща се диспепсия, изискваща приемане на медикамент;
- (2) панкреатит;
- (3) симптоматично проявени камъни в жлъчката;
- (4) установена диагноза или история на хронично възпалително заболяване на червата;
- (5) след хирургическа операция на храносмилателния тракт или прилежащите органи, включително операция, включваща частично или пълно отстраняване или диверзия на някой от тези органи,

се оценяват като негодни. Може да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни след успешно лечение или пълно възстановяване след хирургическа операция и извършена гастроентерологична оценка със задоволителен резултат.

д) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, на които е диагностицирано някое от състоянията, посочени в точки (2), (4) и (5), се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 с панкреатит се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

**MED.B.025 Метаболитна и ендокринна системи**

а) Заявителите не трябва да страдат от функционални или структурни метаболитни, хранителни или ендокринни разстройства, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Заявителите с метаболитна, хранителна или ендокринна дисфункция могат да бъдат оценени като годни, ако се докаже стабилност на състоянието им и бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат.

в) *Diabetes mellitus (захарен диабет)*

- (1) Заявители със захарен диабет, които трябва да приемат инсулин, се оценяват като негодни.
- (2) Заявители със захарен диабет, които не трябва да приемат инсулин, се оценяват като негодни, освен ако се докаже, че е постигнат контрол на кръвната захар.

г) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които трябва да приемат медикамент, различен от инсулин за контрол на нивото на кръвната захар, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицинско свидетелство Клас 2, нуждаещи се от медикамент за контрол на нивото на кръвната захар, различен от инсулин, се определя след съгласуване с лицензиращия орган.

**MED.B.030 Хематология**

а) Заявителите не трябва да страдат от никакво хематологично заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) За медицинско свидетелство Клас 1 хемоглобинът се изследва при всеки преглед за издаване на медицинско свидетелство.

в) Заявители, които имат хематологично състояние, като:

- (1) коагулационни, хеморагични или тромботични нарушения;



**▼B**

- (2) хронична левкемия,

може да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат.

- г) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно или повече от състоянията, посочени в буква в) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;

- (2) годността на заявителите за медицинско свидетелство Клас 2, които имат едно или повече от състоянията, посочени в буква в) по-горе, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

- д) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно от хематологичните състояния, посочени по-долу, се насочват към лицензиращия орган:

- (1) наднормени нива на хемоглобин, което включва, но не се изчерпва с анемия, полицитемия или хемоглобинопатия;

- (2) съществено увеличение на лимфните възли;

- (3) увеличение на далака.

**MED.B.035 Пикочно-полова система**

- а) Заявителите не трябва да страдат от никакво функционално или структурно заболяване на бъбреците или пикочно-половата система или прилежащите органи, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

- б) Изследването на урината е част от всеки авиомедицински преглед. Урината не трябва да съдържа елементи извън нормите, които могат да се считат за признак за патологично отклонение.

- в) Заявителите, които страдат от усложнения от заболяване или хирургическа операция на бъбреците или пикочната система, които може да предизвикат неработоспособност по време на полет, в частност обструкция, дължаща се на стриктура или компресия, се оценяват като негодни.

- г) Заявителите със заболяване на пикочно-половата система, като:

- (1) бъбречна болест;

- (2) един или повече камъни в пикочните пътища или наличие на история на бъбречна колика,

могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка на бъбречната функция/урологична оценка със задоволителен резултат.

- д) Заявителите, които са били подложени на сериозна хирургическа операция на пикочната система, включваща пълно или частично отстраняване или диверзия на включените в нея органи, се оценяват като негодни и се подлагат на повторна оценка след пълното им възстановяване, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

**MED.B.040 Инфекциозно заболяване**

- а) Заявителите не трябва да имат установена история на, или клинично диагностицирано инфекциозно заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз.

- б) Заявителите, които са носители на ХИВ инфекция, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена авиомедицинска оценка със задоволителен резултат. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

▼ **B****MED.B.045 Акушерство и гинекология**

- а) Заявителите не трябва да страдат от функционални или структурни акушеро-гинекологични състояния, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявители, които са били подложени на сериозна гинекологична операция, се оценяват като негодни до пълното им възстановяване.
- в) *Бременност*
- (1) В случаи на бременност, ако авиомедицинският център или авиомедицинският експерт счита, че притежателят на лиценз е годен да упражнява своите права, срокът на валидност на медицинското свидетелство се ограничава до края на 26-та седмица на бременността. От този момент се спира действието на свидетелството. Действието му се възстановява след пълното възстановяване след края на бременността.
- (2) Притежателите на медицински свидетелства Клас 1 упражняват правата по своите лицензи до 26-та седмица на бременността само с OML. В този случай, независимо от MED.B.001, OML може да бъде наложено или отменено от авиомедицинския център или авиомедицинския експерт.

**MED.B.050 Мускулно-скелетна система**

- а) Заявителите не трябва да имат вродени или придобити изменения на костите, ставите, мускулите или сухожилията, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявителите трябва да имат достатъчна височина в седнало положение, дължина на ръцете и краката и мускулна сила, необходими за безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- в) Заявителите трябва да имат задоволителна функция на мускулно-скелетната система, позволяваща безопасно упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи). Годността на заявителите се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

**MED.B.055 Психиатрия**

- а) Заявителите не трябва да са страдали документирано или да имат клинично диагностицирано психично заболяване или увреждане, състояние или разстройство, остро или хронично, вродено или придобито, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Заявители с психично заболяване или разстройство на поведението, дължащо се на употреба на алкохол или други вещества, или на злоупотреба с психотропни вещества, се оценяват като негодни до възстановяване и преодоляване на зависимостта от употребата на веществото, както и след извършване на психиатрична оценка със задоволителен резултат след успешно лечение. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.
- в) Заявители с психиатрично състояние, като:
- (1) разстройство на настроението;
  - (2) невротично разстройство;
  - (3) разстройство на личността;
  - (4) психично заболяване или разстройство на поведението,
- трябва да се подложат на психиатрична оценка със задоволителен резултат, за да бъдат оценени като годни.
- г) Заявители, които имат история на еднократен или многократни актове на умишлено самонараняване, се оценяват като негодни. Заявителите трябва да се подложат на психиатрична оценка със задоволителен резултат, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни.

**▼ B**

д) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявителите за медицинско свидетелство Клас 1, които имат едно или повече от състоянията, посочени в букви б), в) или г) по-горе, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2, които имат едно или повече от състоянията, посочени в букви б), в) или г) по-горе, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

е) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностицирана шизофрения, шизотипно или налудно разстройство, се оценяват като негодни.

**MED.V.060 Психология**

- а) Заявителите не трябва да имат установени психологични дефицити, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Може да се изисква извършване на психологическа оценка като елемент от, или в допълнение към специализиран психиатричен или неврологичен преглед.

**MED.V.065 Неврология**

а) Заявителите не трябва да са страдали документирано или да имат клинично диагностицирано неврологично състояние, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

б) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностицирана:

- (1) епилепсия;
  - (2) повтарящи се нарушения на съзнанието с неизяснена етиология,
- се оценяват като негодни.

в) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностицирана:

- (1) епилепсия без рецидиви след навършване на 5-годишна възраст;
- (2) епилепсия без рецидиви и лечението им е напълно прекратено за период от повече от 10 години;
- (3) епилептиформни ЕЕГ аномалии и фокални бавни вълни;
- (4) прогресивно или непрогресивно заболяване на нервната система;
- (5) еднократен епизод на нарушение на съзнанието с неизяснена етиология;
- (6) загуба на съзнание след нараняване на главата;
- (7) проникваща травма на мозъка;
- (8) увреждане на гръбначномозъчни и периферни нерви,

се подлагат на допълнителна оценка, преди да се разгледа възможността да бъдат оценени като годни. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

**MED.V.070 Зрение**

а) Заявителите не трябва да имат функционални изменения на очите или прилежащите органи, или активни патологични състояния, вродени или придобити, остри или хронични, както и усложнения от очни операции или травми, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

**▼ B**

## б) Преглед

(1) За медицинско свидетелство Клас 1:

- i) в рамките на първоначалния преглед, като и периодично се извършва разширен очен преглед в зависимост от рефракцията и функционалното състояние на окото; и
- ii) рутинен очен преглед се извършва като част от всички прегледи за презаверяване и подновяване.

(2) За медицинско свидетелство Клас 2:

- i) рутинен очен преглед се извършва като част от всички прегледи за презаверяване и подновяване; и
- ii) разширен очен преглед се извършва при наличие на клинични показания.

в) Зрителната острота на далечно виждане, със или без корекция, трябва да бъде:

(1) за медицински свидетелства Клас 1, 6/9 (0,7) или по-голяма поотделно във всяко око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде 6/6 (1,0) или по-голяма;

(2) за медицински свидетелства Клас 2, 6/12 (0,5) или по-голяма поотделно във всяко около око, а зрителната острота в двете очи трябва да бъде 6/9 (0,7) или по-голяма. Заявител с нарушение на зрението в едното око може да бъде оценен като годен след съгласуване с лицензиращия орган, ако му бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат;

(3) заявители за първоначално медицинско свидетелство Клас 1 с нарушение на зрението в едното око се оценяват като негодни. При презаверяване заявители с придобито нарушение на зрението в едното око се насочват към лицензиращия орган и могат да бъдат оценени като годни, ако няма вероятност нарушението да повлияе върху безопасното упражняване на правата по лиценза им.

г) Заявителите трябва да могат да четат картата N5 (или еквивалентна) на разстояние 30—50 см и картата N14 (или еквивалентна) на разстояние 100 см, с корекция, ако е предписана такава.

д) Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 трябва да имат нормално зрително поле и нормално бинокулярно зрение.

е) Заявители, които са се подложили на очна операция, могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат.

ж) Заявителите с клинично диагностициран кератоконус могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена оценка от офталмолог със задоволителен резултат. Заявители за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.

з) Заявители със:

(1) астигматизъм;

(2) анизометропия,

могат да бъдат оценени като годни, ако им бъде извършена офталмологична оценка със задоволителен резултат.

и) Заявители с диплопия се оценяват като негодни.

й) Очила и контактни лещи. Ако заявител постига задоволителна зрителна функция само с използване на средства за корекция на зрението:

(1) i) за далечно виждане трябва да носи очила или контактни лещи при упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи);

**▼B**

- ii) за близко виждане трябва да има на разположение чифт очила за близко виждане по време на упражняване на правата по лиценза;
- (2) трябва винаги да има на разположение резервен чифт очила със сходна корекция при упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи);
- (3) средството за корекция на зрението трябва да обезпечава оптимална зрителна функция, да е добре поносимо и подходящо за авиационни цели;
- (4) ако се носят контактни лещи, те трябва да са за далечно виждане, монофокални, нецветени и да са добре поносими;
- (5) заявителите с голяма рефрактивна грешка трябва да използват контактни лещи или стъкла за очила с висок индекс;
- (6) не повече от един чифт очила трябва да бъдат използвани за покриване на изискванията относно зрението;
- (7) не трябва да се използват ортокератологични лещи.

**MED.B.075 Цветово възприятие**

- а) Заявителите трябва да докажат, че възприемат без затруднения цветовете, необходими за безопасното изпълнение на задълженията им.
- б) *Преглед*
  - (1) Заявителите трябва да издържат успешно теста на Ишихара при първоначално издаване на медицинско свидетелство.
  - (2) Заявителите, които не са издържали теста на Ишихара, се подлагат на допълнителни тестове на цветовото възприятие, за да се установи дали са безопасни по отношение на цветовото възприятие.
- в) За издаване на медицински свидетелства Клас 1 заявителите трябва да имат нормално възприятие на цветовете или да са безопасни по отношение на цветовото възприятие. Заявителите, които не са издържали допълнителните тестове за цветово възприятие, се оценяват като негодни. Заявителите за медицинско свидетелство Клас 1 се насочват към лицензиращия орган.
- г) За издаване на медицински свидетелства Клас 2, когато заявителят няма задоволително възприятие на цветовете, неговите права се ограничават само до пилотиране през деня.

**MED.B.080 Оториноларингология**

- а) Възложителите не трябва да имат никакви изменения на функцията на ушите, носа, синусите или гърлото, включително устната кухина, зъбите и ларинкса, или активно патологично състояние, вродено или придобито, остро или хронично, или усложнения от хирургическа операция или травма, които може да повлияят върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) Слухът трябва да бъде задоволителен с оглед на безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- в) *Преглед*
  - (1) Слухът трябва да се тества при всички прегледи.
    - i) За медицински свидетелства Клас 1 и Клас 2, когато към лиценза трябва да се добави квалификационен клас за управление по прибори, слухът се тества посредством аудиометрия с чисти тонове при първоначалния преглед и при последващи прегледи за презаверяване или подновяване на всеки пет години до навършване на 40-годишна възраст и на всеки две години след това.

**▼B**

- ii) При изследването с аудиометър с чисти тонове заявителите, които искат първоначално издаване на медицинско свидетелство, не трябва да имат загуба на слух, надвишаваща 35 dB при всяка от следните честоти: 500, 1 000 или 2 000 Hz, или 50 dB при честота 3 000 Hz, във всяко ухо поотделно. Заявителите, които искат презаверяване или подновяване, и имат по-голяма загуба на слух, трябва да докажат, че притежават задоволителна слухова функция.
  - iii) Заявители с намален слух трябва да докажат, че притежават задоволителна слухова функция.
- (2) Разширен преглед на ушите, носа и гърлото се извършва при първоначалното издаване на медицинско свидетелство Клас 1 и периодично след това при наличие на клинични показания.
- г) Заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които имат:
- (1) активен патологичен процес, остър или хроничен, във вътрешното или средното ухо;
  - (2) незараснала перфорация или дисфункция на тъпанчевата мембрана (мембрани);
  - (3) нарушения на вестибуларната функция;
  - (4) значително стесняване на носните проходи;
  - (5) дисфункция на синусите;
  - (6) значителна малформация или значителна остра или хронична инфекция на устната кухина или горните дихателни пътища;
  - (7) значително разстройство на говора или гласа,

се подлагат на допълнителен медицински преглед и оценка, за да се установи, че състоянието не влияе върху безопасното упражняване на правата по лиценза на заявителя.

д) Авиомедицинска оценка:

- (1) заявители за медицинско свидетелство Клас 1, които страдат от нарушение на вестибуларната функция, се насочват към лицензиращия орган;
- (2) годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2, които страдат от нарушение на вестибуларната функция, се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.

**MED.B.085 Дерматология**

Заявителите не трябва да имат трайно дерматологично състояние, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).

**MED.B.090 Онкология**

- а) Заявителите не трябва да имат установено първично или вторично злокачествено заболяване, което може да повлияе върху безопасното упражняване на правата по приложимия лиценз (лицензи).
- б) След проведено лечение на злокачествено заболяване заявителите трябва да се подложат на онкологична оценка със задоволителен резултат, за да бъдат оценени като годни. Заявителите за медицински свидетелства Клас 1 се насочват към лицензиращия орган. Годността на заявителите за медицински свидетелства Клас 2 се оценява след съгласуване с лицензиращия орган.
- в) Заявителите, които имат установена история на, или клинично диагностициран вътречерепен злокачествен тумор, се оценяват като негодни.



*РАЗДЕЛ 3*

*Специални изисквания за медицински свидетелства за LAPL*

**MED.B.095 Медицински преглед и/или оценка на заявителите за медицински свидетелства за LAPL**

- а) Заявител, искащ издаване на медицинско свидетелство за LAPL, се оценява въз основа на най-добрата авиомедицинска практика.
- б) Специално внимание се отделя на пълната медицинска история на заявителя.
- в) Първоначалната оценка, всички последващи оценки след 50-годишна възраст, както и оценките в случаи, когато медицинската история на заявителя не е на разположение на преглеждащия, включват най-малко следното:
  - (1) клиничен преглед;
  - (2) измерване на кръвното налягане;
  - (3) изследване на урина;
  - (4) зрение;
  - (5) слух.
- г) След първоначалната оценка, следващите оценки до 50-годишна възраст включват:
  - (1) оценка на медицинската история на притежателя на лиценз LAPL и
  - (2) позициите съгласно буква в), които се считат за необходими от авиомедицинския център, авиомедицинския експерт или общопрактикуващия лекар, в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.

ПОДЧАСТ В

**ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО МЕДИЦИНСКАТА ГОДНОСТ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ**

*РАЗДЕЛ 1*

*Общи изисквания*

**MED.C.001 Общи положения**

Членовете на кабинния екипаж могат да изпълняват задълженията и отговорностите, предвидени в правилата за авиационна безопасност, на въздухоплавателно средство, само ако отговарят на съответните изисквания, съдържащи се в тази част.

**MED.C.005 Авиомедицински оценки**

- а) Членовете на кабинния екипаж се подлагат на авиомедицинска оценка, за да се удостовери, че не страдат от физически или психични заболявания, които могат да предизвикат неработоспособност или неспособност да изпълняват възложените им задължения и отговорности по безопасността.
- б) Всеки член на кабинния екипаж се подлага на авиомедицинска оценка, преди да бъде зачислен за първи път на работа на въздухоплавателно средство, и след това на интервали от максимум 60 месеца.
- в) Авиомедицинските оценки се провеждат от авиомедицински експерти, авиомедицински центрове или специалисти по трудова медицина, ако са изпълнени изискванията по MED.D.040.

*РАЗДЕЛ 2*

*Изисквания относно авиомедицинската оценка на кабинния екипаж*

**MED.C.020 Общи положения**

Членовете на кабинния екипаж не трябва да страдат от:

- а) вродени или придобити изменения;

**▼B**

- б) активни, латентни, остри или хронични заболявания или увреждания;
- в) рани, травми или усложнения от операции; и
- г) ефекти или странични ефекти от приемане на отпускани с рецепта или свободно продавани терапевтични, диагностични или профилактични медикаменти, които могат да предизвикат някаква степен на функционална неспособност, която може да предизвика неработоспособност или неспособност за изпълнение на техните задължения и отговорности, свързани с безопасността.

**MED.C.025 Съдържание на авиомедицинските оценки**

- а) Първоначалната авиомедицинска оценка включва минимум:
  - (1) оценка на медицинската история на подалия заявлението член на кабинния екипаж; и
  - (2) клиничен преглед, включващ следното:
    - i) сърдечносъдовата система;
    - ii) дихателната система;
    - iii) мускулно-скелетната система;
    - iv) ушите, носа и гърлото;
    - v) зрението; и
    - vi) цветовото възприятие.
- б) Всяка следваща авиомедицинска оценка включва:
  - (1) оценка на медицинската история на члена на кабинния екипаж; и
  - (2) клиничен преглед, ако такъв се счита за необходим в съответствие с най-добрата авиомедицинска практика.
- в) За целите на букви а) и б), ако има основания за съмнение или са налице клинични показания, авиомедицинската оценка на члена на кабинния екипаж включва също всички допълнителни медицински прегледи, тестове или обследвания, които авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина счита за необходими.

*РАЗДЕЛ 3****Допълнителни изисквания към заявителите за, или притежателите на атестация на член на кабинния екипаж*****MED.C.030 Медицинско заключение за член на кабинния екипаж**

- а) След приключването на всяка авиомедицинска оценка заявителите за, или притежателите на атестация на член на кабинния екипаж:
  - (1) получават медицинско заключение за член на кабинния екипаж от авиомедицинския експерт, авиомедицинския център или специалиста по трудова медицина; и
  - (2) предоставят съответната информация или екземпляр от издаденото им медицинско заключение за член на кабинния екипаж на оператора (операторите), които са ги наели на работа.
- б) *Медицинско заключение за член на кабинния екипаж*

В медицинското заключение за член на кабинния екипаж се отбелязва датата на провеждане на медицинската оценка, дали членът на кабинния екипаж е оценен като годен или негоден, датата на следващата задължителна авиомедицинска оценка и, ако е приложимо, евентуално наложено ограничение (ограничения). Всички други елементи са предмет на лекарска тайна в съответствие с MED.A.015.





#### **MED.C.035 Ограничения**

- а) Когато притежател на атестация на член на кабинния екипаж не отговаря напълно на медицинските изисквания, посочени в раздел 2, авиомедицинският експерт, авиомедицинският център или специалистът по трудова медицина извършва оценка дали той може да изпълнява безопасно задълженията на член на кабинния екипаж при спазване на едно или повече ограничения.
- б) Всяко ограничение (ограничения) върху упражняването на правата, произтичащи от атестацията на член на кабинния екипаж, се вписва в медицинското заключение за член на кабинния екипаж и може да бъде отменено само от авиомедицински експерт, авиомедицински център или специалист по трудова медицина съгласувано с авиомедицински експерт.

#### ПОДЧАСТ Г

#### **АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ, ОБЩОПРАКТИКУВАЩИ ЛЕКАРИ, СПЕЦИАЛИСТИ ПО ТРУДОВА МЕДИЦИНА**

#### РАЗДЕЛ 1

#### *Авиомедицински експерти*

#### **MED.D.001 Права**

- а) Правата на авиомедицинските експерти включват издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 и медицински свидетелства за LAPL, както и извършване на съответните медицински прегледи и оценки.
- б) Притежателите на свидетелство на авиомедицински експерт могат да кандидатстват за разширяване на техните права с възможността да провеждат медицински прегледи за презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 1, ако отговарят на изискванията по MED.D.015.
- в) Обхватът на правата на авиомедицинския експерт и евентуални условия, свързани с упражняването им, се отбелязва в свидетелството.
- г) Притежател на свидетелство за авиомедицински експерт не може да извършва авиомедицински прегледи и оценки в държава-членка, различна от държавата-членка, която е издала неговото свидетелство за авиомедицински експерт, освен ако:
  - (1) му е предоставен достъп в приемащата държава-членка за упражняване на професионална дейност като лекар специалист;
  - (2) е уведомил компетентния орган в приемащата държава-членка за намерението си да извършва авиомедицински прегледи и оценки, и да издава медицински свидетелства в обхвата на предоставените му права като авиомедицински експерт; и
  - (3) е получил инструктаж от компетентния орган на приемащата държава-членка.

#### **MED.D.005 Заявление**

- а) Заявление за издаване на свидетелство на авиомедицински експерт се подава във форма и по начин, определени от компетентния орган.
- б) Заявителите за свидетелство на авиомедицински експерт предоставят на компетентния орган:
  - (1) лични данни и служебен адрес;
  - (2) документи, които доказват, че те отговарят на изискванията по MED.D.010, включително свидетелство за завършен курс на обучение по авиационна медицина, съответен на правата, за които кандидатстват;
  - (3) писмена декларация, че авиомедицинският експерт ще издаде медицински свидетелства въз основа на изискванията, определени в настоящата част.
- в) Когато авиомедицинският експерт извършва авиомедицински прегледи на повече от един адрес, той предоставя на компетентния орган необходимата информация относно всички места, на които практикува.

**MED.D.010 Изисквания относно издаването на свидетелство на авиомедицински експерт**

Заявителите за свидетелство на авиомедицински експерт с права за първоначално издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 трябва:

- а) да притежават необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика и свидетелство за завършено специализирано обучение;
- б) да са взели участие в основен курс на обучение по авиационна медицина;
- в) да докажат пред компетентния орган, че:
  - (1) разполагат с подходящи материални средства, процедури, документация и функциониращо оборудване, които могат да се използват за извършване на авиомедицински прегледи; и
  - (2) разполагат с необходимите процедури и условия за опазване на лекарската тайна.

**MED.D.015 Изисквания относно разширяването на правата**

Заявители за свидетелство на авиомедицински експерт, разширяващо правата им, включвайки презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 1, трябва да притежават валидно свидетелство на авиомедицински експерт и:

- а) да са извършили не по-малко от 30 прегледа за издаване, презаверяване и подновяване на медицински свидетелства Клас 2 за период, не по-дълъг от 5 години преди подаването на заявлението;
- б) да са взели участие в разширен курс по авиационна медицина; и
- в) да са преминали практическо обучение в авиомедицински център или под надзора на лицензиращия орган.

**MED.D.020 Курсове за обучение по авиационна медицина**

- а) Курсовете за обучение по авиационна медицина се одобряват от компетентния орган на държавата-членка, където е основното място на дейност на организацията, която ги провежда. Организацията, която провежда курса, доказва, че програмата на курса е подходяща и че лицата, на които е възложено провеждането на обучението, имат достатъчни знания и опит.
- б) С изключение на курсове за опреснително обучение, курсовете приключват с писмен изпит по темите, включени в съдържанието на курса.
- в) Организацията, която провежда курса, издава свидетелство за завършен курс на заявителите, които са издържали успешно изпита.

**MED.D.025 Промени, засягащи свидетелството на авиомедицински експерт**

- а) Авиомедицинските експерти уведомяват компетентния орган за следните промени, които могат да засегнат тяхното свидетелство:
  - (1) по отношение на авиомедицинския експерт е предприето дисциплинарно производство или разследване от лекарски регулаторен орган;
  - (2) настъпили промени по отношение на условията, при които е издадено свидетелството, включително в съдържанието на приложените към заявлението декларации;
  - (3) притежателят вече не отговаря на изискванията за издаване на свидетелството;
  - (4) промяна на мястото (местата) на дейност или адреса за кореспонденция на авиомедицинския експерт.
- б) Неизпълнението на задължението за уведомяване на компетентния орган е основание за временно спиране или окончателно отнемане на правата по свидетелството на базата на решение на компетентния орган за временно прекратяване или окончателно отменяне на свидетелството.

**▼B****MED.D.030 Валидност на свидетелствата на авиомедицински експерти**

Свидетелството на авиомедицински експерт се издава за максимален срок от 3 години. То се презаверява, ако притежателят:

- а) продължава да отговаря на общите условия за лекарска практика и поддържа валидна своята регистрация на практикуващ лекар съгласно националното законодателство;
- б) е преминал опреснителен курс по авиационна медицина през последните 3 години;
- в) е извършвал не по-малко от 10 авиомедицински прегледа всяка година;
- г) продължава да отговаря на условията, при които е издадено неговото свидетелство; и
- д) упражнява своите права в съответствие с тази част.

*РАЗДЕЛ 2**Общопрактикуващи лекари***MED.D.035 Изисквания към общопрактикуващите лекари**

- а) **Общопрактикуващи лекари могат да действат като авиомедицински експерти само при издаване на медицински свидетелства за LAPL,**
  - (1) ако извършват своята дейност в държава-членка, където общопрактикуващият лекар разполага с подходящ достъп до пълните медицински данни на заявителите; и
  - (2) в съответствие с всякакви допълнителни изисквания, предвидени в националното законодателство.
- б) За да издават медицински свидетелства за LAPL, общопрактикуващите лекари трябва имат необходимата квалификация и лиценз за лекарска практика в съответствие с националното законодателство.
- в) **Общопрактикуващите лекари, които действат като авиомедицински експерти, обявяват своята дейност пред компетентния орган.**

*РАЗДЕЛ 3**Специалисти по трудова медицина***MED.D.040 Изисквания към специалистите по трудова медицина**

Специалисти по трудова медицина могат да извършват авиомедицински оценки на членовете на кабинния екипаж, само ако:

- а) предоставят на компетентния орган убедителни данни, че съответната национална система по трудова медицина може да гарантира съответствието с приложимите изисквания по тази част;
- б) имат лиценз за лекарска практика и квалификация по трудова медицина в съответствие с националното законодателство; и
- в) са придобили знания по авиационна медицина, свързани с работната среда на кабинния екипаж.

▼ **M1***ПРИЛОЖЕНИЕ V***КВАЛИФИКАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ, УЧАСТВАЩ В ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ****[ЧАСТ СС]****ПОДЧАСТ GEN****ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ****СС.GEN.001 Компетентен орган**

За целите на настоящата част компетентен орган е органът, определен от държавата-членка, в която лицата кандидатстват за атестация на кабинен екипаж.

**СС.GEN.005 Обхват**

С настоящата част се определят изискванията за издаване на атестация на кабинен екипаж и условията за тяхната валидност и използване от притежателите им.

**СС.GEN.015 Кандидатстване за атестация на кабинен екипаж**

Кандидатстването за атестация на кабинен екипаж се извършва във форма и по начин, определени от компетентния орган.

**СС.GEN.020 Минимална възраст**

Кандидатите за атестация на кабинен екипаж са на възраст най-малко 18 години.

**СС.GEN.025 Права и условия**

а) Притежателите на атестация на кабинен екипаж имат право да работят като членове на кабинен екипаж при експлоатацията на въздухоплавателни средства по смисъла на член 4, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 216/2008 в търговския въздушен транспорт.

б) Членовете на кабинен екипаж могат да упражняват посочените в буква а) права единствено ако:

- (1) притежават валидна атестация на кабинен екипаж, както е посочено в СС.CCA.105; и
- (2) отговарят на изискванията на СС.GEN.030, СС.TRA.225 и приложимите изисквания от част MED.

**СС.GEN.030 Документи и водене на отчетност**

С цел да докаже съответствие с приложимите изисквания, посочени в СС.GEN.025 буква б), всеки притежател съхранява и представя при поискване атестацията на кабинен екипаж, списъка и документите, свързани с обучението и проверката, съответстващи на неговите квалификации за тип или вариант въздухоплавателно средство, освен ако тези документи се съхраняват от оператора, наел неговите услуги, и могат лесно да бъдат представени при поискване от страна на компетентния орган или на притежателя.

**ПОДЧАСТ ССА****СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ****СС.CCA.100 Издаване на атестация на кабинен екипаж**

а) Атестация на кабинен екипаж се издава само на кандидати, които са преминали изпит след завършване на първоначален курс на обучение в съответствие с настоящата част.

б) Атестации на кабинен екипаж се издават:

- (1) от компетентния орган и/или

**▼ M1**

(2) от организация, одобрена от компетентния орган за тази цел.

**СС.ССА.105 Валидност на атестацията на кабинен екипаж**

Атестацията на кабинен екипаж се издава за неопределен срок и остава валидна, освен ако:

- а) бъде временно прекратена или отменена от компетентния орган; или
- б) нейният притежател не е упражнявал съответните права през последните 60 месеца поне на един тип въздухоплавателно средство.

**СС.ССА.110 Временно прекратяване и отмяна на атестация на кабинен екипаж**

а) Ако притежателите не отговарят на изискванията на настоящата част, тяхната атестация на кабинен екипаж може да бъде временно прекратена или отнета от компетентния орган.

б) В случай на временно прекратяване или отнемане на атестация на кабинен екипаж от компетентния орган, притежателите:

- (1) се информират писмено за това решение и за правото им да обжалват съгласно националното законодателство;
- (2) не упражняват правата, предоставени с атестацията на кабинен екипаж;
- (3) информират незабавно операторите, наели техните услуги; и
- (4) връщат атестацията в съответствие с приложимата процедура, установена от компетентния орган.

## ПОДЧАСТ TRA

***ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ОБУЧЕНИЕТО НА КАНДИДАТИТЕ ЗА АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ И ПРИТЕЖАТЕЛИТЕ НА ТАКАВА АТЕСТАЦИЯ*****СС.TRA.215 Предоставяне на обучение**

Обучението, изисквано в настоящата част, се:

- а) предоставя от организации за обучение или оператори в търговския въздушен транспорт, одобрени за тази цел от компетентния орган;
- б) извършва от персонал с подходящ опит и квалификация по отношение на елементите, които трябва да бъдат обхванати в обучението; и
- в) провежда съгласно програма за обучение и учебна програма, документирана в одобрението на организацията.

**СС.TRA.220 Първоначален курс на обучение и изпит**

а) Кандидатите за атестация на кабинен екипаж завършват първоначален курс на обучение, за да се запознаят с авиационната среда и да придобият достатъчно общи познания и основни умения, необходими за изпълнение на задълженията и отговорностите им, свързани с безопасността на пътниците и полета при нормални, извънредни и аварийни ситуации.

б) Програмата за първоначалното обучение обхваща най-малко елементите, посочени в допълнение 1 към настоящата част. Тя включва теоретично и практическо обучение.

в) Кандидатите за атестация на кабинен екипаж преминават изпит, който обхваща всички елементи на програмата за обучение, посочена в буква б), с изключение на обучението по CRM (управление на ресурсите на екипажа), за да покажат, че са постигнали нивото на знания и умения, изисквано съгласно буква а).

**▼ M1****CC.TRA.225 Квалификации за типове или варианти на въздухоплавателни средства**

- a) Притежателите на валидна атестация на кабинен екипаж работят на борда на въздухоплавателно средство единствено ако са квалифицирани съгласно приложимите изисквания на Част ORO.
- b) За да бъде квалифициран за даден тип или вариант въздухоплавателно средство, притежателят:
  - (1) отговаря на приложимите изисквания за обучение, проверка и валидност, обхващащи в зависимост въздухоплавателното средство, което ще се експлоатира:
    - i) специфични за въпросния типа въздухоплавателно средство обучение, преподавателна подготовка и опознаване;
    - ii) подготовка, засягаща разликите;
    - iii) периодично обучение; и
  - (2) е експлоатирал през последните 6 месеца този тип въздухоплавателно средство или е преминал съответната опреснителна подготовка и проверка, преди отново да се включи в експлоатацията на този тип въздухоплавателно средство.

▼ **M1***Допълнение 1 към Част СС***Първоначален курс на обучение и изпит****ПРОГРАМА ЗА ОБУЧЕНИЕТО**

Програмата за обучение за курса на първоначално обучение включва най-малко следното:

**1. Общи теоретични познания за авиацията и авиационните нормативни документи, които обхващат всички елементи, свързани със задълженията и отговорностите, изисквани от кабинния екипаж:**

- 1.1. авиационна терминология, теория на полета, разпределяне на пътниците, зони на експлоатация, метеорология и ефекти от замърсяването на повърхността на въздухоплавателното средство;
- 1.2. авиационни нормативни документи от значение за кабинния екипаж и ролята на компетентния орган;
- 1.3. задължения и отговорности на кабинния екипаж по време на операциите и необходимост от предприемане на бързи и ефективни действия при аварийни ситуации;
- 1.4. продължаваща компетентност и годност за изпълнение на задълженията на член на кабинния екипаж, включително по отношение на ограниченията на времето за полети и дежурства и изискванията за почивка;
- 1.5. значение на поддържането на съответните документи и ръководства в актуално състояние, включително с измененията, предвидени от оператора, когато е приложимо;
- 1.6. значение на спазването от кабинния екипаж на ръководството за експлоатация, предоставено от оператора, при изпълнение на неговите задължения;
- 1.7. значение на предполетния инструктаж на кабинния екипаж и на осигуряването на необходимата информация за безопасност с оглед на съответните специфични задължения; и
- 1.8. значение на определянето на ситуациите, в които членовете на кабинния екипаж имат правото и отговорността да започнат евакуация или други аварийно-спасителни процедури.

**2. Комуникации:**

По време на обучението се набляга на значението на ефективната комуникация между кабинния и полетния екипаж, включително техники на комуникация, общ език и терминология.

**3. Уводен курс относно човешкия фактор (ЧФ) в авиацията и обучение по управление на ресурсите на екипажа (CRM)**

Този курс се провежда от най-малко един инструктор за обучение по CRM на кабинния екипаж. Елементите на подготовката са обхванати задълбочено и включват най-малко следното:

- 3.1. *Общи положения:* човешки фактор в авиацията, общи инструкции за принципите и целите на CRM, възможности и граници на човека;
- 3.2. *От значение за отделния член на кабинния екипаж:* познаване на личността, човешки грешки и надеждност, отношения и видове поведение, самооценка; стрес и управление на стреса; умора и бдителност; увереност; познаване на ситуацията, набавяне и обработване на информация.

**4. Обслужване на пътниците и наблюдение на кабината:**

- 4.1. значение на правилното разпределяне на местата на борда на самолета във връзка с масата и центровката на самолета, специални категории пътници и необходимост от настаняване на подходящи пътници в близост до ненаблюдавани изходи;

**▼ M1**

- 4.2. правила, които обхващат безопасното съхраняване на багаж в кабината и оборудването за обслужване в кабината, и рискът той да се превърне в опасност за пътниците на борда или да възпрепятства или повреди аварийно-спасителното оборудване или изходите;
- 4.3. съвети за разпознаване и третиране на пътници, които са под влиянието на алкохол или наркотици или са агресивни;
- 4.4. предпазни мерки, които се взимат при превозването на живи животни в пътническата кабина;
- 4.5. задължения при възникване на турбуленции, включително осигуряване на пътническата кабина; и
- 4.6. методи за мотивиране на пътниците и контрол на струпванията на хора, необходими за бърза евакуация.
5. **Авиомедицински аспекти и оказване на първа помощ:**
  - 5.1. общи инструкции относно авиомедицински аспекти и оцеляване;
  - 5.2. физиологични ефекти на летенето, като специално внимание е отделено на хипоксията, изискванията за кислород, функцията на слуховата тръба и баротравмите;
  - 5.3. основна първа помощ, включително грижи при:
    - а) прилошаване;
    - б) стомашно-чревни разстройства;
    - в) хипервентилация;
    - г) изгаряния;
    - д) рани;
    - е) безсъзнание; и
    - ж) фрактури и наранявания на меките тъкани;
  - 5.4. спешни медицински ситуации по време на полет и свързаната с тях първа помощ, засягащи най-малко:
    - а) астма;
    - б) стресови и алергични реакции;
    - в) шок;
    - г) диабет;
    - д) задушаване;
    - е) епилепсия;
    - ж) раждане на дете;
    - з) инсулт; и
    - и) инфаркт на миокарда;
  - 5.5. използване на подходящо оборудване, включително кислородно оборудване за първа помощ, комплекти за оказване на първа помощ и аварийни медицински комплекти и тяхното съдържание;



**▼ M1**

- 5.6. практическо обучение по кардио-пулмонарна реанимация за всеки член на кабинния екипаж, при което се използва специално проектиран манекен и се отчитат характеристиките на условията във въздухоплавателното средство; и
- 5.7. опазване на здравето и хигиена по време на пътуване, включително:
  - а) хигиена на борда;
  - б) риск от контакт със заразни болести и средства за намаляване на такива рискове;
  - в) третиране на отпадъци от медицински дейности;
  - г) дезинфекция на въздухоплавателно средство;
  - д) действия при смъртен случай на борда; и
  - е) управление на бдителността, физиологични ефекти на умората, физиология на съня, дневен ритъм и промени на часовите зони.
6. **Опасни товари съгласно приложимите технически указания на ИКАО.**
7. **Основни аспекти на сигурността в авиацията, включително информираност за разпоредбите, предвидени в Регламент (ЕО) № 300/2008**
8. **Обучение за действия при възникване на дим и пожар:**
  - 8.1. подчертаване на отговорността на кабинния екипаж за предприемане на бързи действия при аварийни ситуации, включително при възникване на пожар и дим, и по-специално наблюдаване на значението на локализирането на източника на пожара;
  - 8.2. значение на незабавното информиране на полетния екипаж, както и специфичните действия за координация и съдействие при наличието на пожар или дим;
  - 8.3. необходимост от периодично проверяване на зоните на потенциален риск от възникване на пожар, включително тоалетните, и съответните детектори за дим;
  - 8.4. класификация на пожарите и на подходящите пожарогасителни средства и процедури в различните ситуации;
  - 8.5. техника на използване на пожарогасителни средства, последици от неправилно прилагане и използване в ограничено пространство, включително практическо обучение за гасене на пожари и поставяне и използване на противодимната екипировка, използвана във въздухоплаването; и
  - 8.6. общите процедури за действие при наземни аварийни ситуации на летищата.
9. **Подготовка по оцеляване:**
  - 9.1. принципи на оцеляване във враждебна среда (напр. полярни зони, пустиня, джунгла, морска среда); и
  - 9.2. обучение за оцеляване във водна среда, включително практическо обучение за поставяне и използване на лична спасителна екипировка във вода и използване на спасителни салове или друго подобно оборудване, както и практически упражнения във вода за използването на това оборудване.



ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ИЗИСКВАНИЯ НА ОРГАНИТЕ ОТНОСНО ЕКИПАЖА

[ЧАСТ-ARA]

ПОДЧАСТ GEN

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

РАЗДЕЛ I

Общи разпоредби

**ARA.GEN.105 Определения**

За целите на настоящата част и Част ORA се прилагат следните определения:

1. „Приемливи средства за съответствие (AMC)“ са незадължителни стандарти, приети от Агенцията за поясняване на средствата за постигане на съответствие с Основния регламент и правилата за неговото прилагане.
2. „Алтернативни средства за съответствие“ са тези, които предлагат алтернативни AMC или нови средства за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, по отношение на които няма установени от Агенцията приемливи средства за съответствие.
3. „Одобрена организация за обучение (ATO)“ означава организация, квалифицирана за издаването или продължаването на одобрение за предоставяне на обучение за свидетелства за правоспособност на пилот и свързаните с тях квалификации и удостоверения.
4. „Тренажор за основна подготовка за полет по прибори (модел BITD)“ означава комбинация от определен хардуер и софтуер, която е получила квалификация за тренажор за основна подготовка за полет по прибори.
5. „Сертификационни спецификации (CS)“ са технически стандарти, приети от Агенцията и посочващи средства за доказване на съответствие с Основния регламент и правилата за неговото прилагане, които могат да се използват от дадена организация за целите на сертифицирането.
6. „Полетен инструктор (FI)“ означава инструктор, имащ право да провежда обучение във въздухоплавателно средство в съответствие с Част FCL.
7. „Летателен тренажор (FSTD)“ означава средство за обучение, което:
  - а) в случая на самолети е тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или тренажор за основна подготовка за полети по прибори (BITD);
  - б) в случая на хеликоптери е тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) и тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT).
8. „Квалификация на FSTD“ означава нивото на техническите възможности на FSTD, както е определено в документа за съответствие с изискванията.
9. „Потребител на FSTD“ означава организацията или лицето, заявило обучение, проверка и изпитване чрез използване на FSTD в АТО.
10. „Спиране от експлоатация“ означава официална забрана за излитане на дадено въздухоплавателно средство и предприемане на необходимите стъпки за задържането му.

▼ **M1**

11. „Материали за ръководство (GM)“ означава незадължителни материали, разработени от Агенцията, помагачи за разбиране на значението на изискванията или спецификациите, които се използват за поясняване на тълкуванията на Основния регламент и правилата за неговото прилагане, както и на приемливите средства за съответствие.
12. „ARO.RAMP“ означава Подчаст RAMP от приложение II към регламента относно въздушните операции.
13. „Други средства за обучение (OTD)“ означава средства за обучение на пилоти, различни от FSTD, които предоставят възможности за обучение, без да е необходимо цялостно симулиране на кабината на въздухоплавателно средство.
14. „Част ARA“ означава приложение VI към регламента относно екипажите в гражданското въздухоплаване.
15. „Част ORO“ означава приложение III към регламента относно въздушните операции.
16. „Част CC“ означава приложение V към регламента относно екипажите в гражданското въздухоплаване.
17. „Част FCL“ означава приложение I към регламента относно екипажите в гражданското въздухоплаване.
18. „Част MED“ означава приложение IV към регламента относно екипажите в гражданското въздухоплаване.
19. „Част ORA“ означава приложение VII към регламента относно екипажите в гражданското въздухоплаване.
20. „Основно място на дейност“ означава мястото на централата или седалището на организацията, където се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на дейностите, посочени в настоящия регламент.
21. „Ръководство за тестване и експертна оценка (QTG)“ означава документ, изготвен, за да се докаже, че характеристиките и възможностите за действие на тренажора (FSTD) съответстват на тези на въздухоплавателното средство, на класа самолет, на типа хеликоптер, имитирани в предписаните граници, и отговарят на всички изисквания. Ръководството включва както данните за въздухоплавателно средство, класа самолет, типа хеликоптер, така и данните, използвани от тренажора, необходими за потвърждение на валидността.

**ARA.GEN.115 Документи, свързани с надзора**

Компетентният орган предоставя на съответния персонал всички законодателни актове, стандарти, правила, технически публикации и свързани документи, за да им даде възможност да изпълняват своите задачи и отговорности.

**ARA.GEN.120 Средства за съответствие**

- а) Агенцията разработва приемливи средства за съответствие (AMC), които могат да бъдат използвани за установяване на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Когато AMC бъдат спазени, съответните изисквания на правилата за прилагане са изпълнени.
- б) За установяване на съответствие с правилата за прилагане могат да се използват алтернативни средства за съответствие.
- в) Компетентният орган създава система за непрекъснато оценяване на пригодността на алтернативните средства за съответствие, използвани от него или от организациите и лицата под негов надзор, за установяването на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- г) Компетентният орган прави оценка на всички алтернативни средства за съответствие, предложени от дадена организация в съответствие с ORA.GEN.120, като анализира представената документация и, ако счете за необходимо, извършва проверка на организацията.

▼ **M1**

Когато компетентният орган констатира, че алтернативните средства за съответствие са съобразени с правилата за прилагане, той незабавно:

- (1) уведомява заявителя, че алтернативните средства за съответствие могат да бъдат прилагани и, ако е приложимо, изменя съответно одобрението или сертификата на заявителя, и
  - (2) уведомява Агенцията за тяхното съдържание, като включва копия от всички съответни документи,
  - (3) информира други държави-членки за алтернативните средства за съответствие, които са били приети.
- д) Когато самият компетентен орган използва алтернативни средства за съответствие за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, той:
- (1) ги предоставя на всички организации и лица под негов надзор, и
  - (2) незабавно уведомява Агенцията.

Компетентният орган представя на Агенцията пълно описание на алтернативните средства за съответствие, включително всички редакции на процедурите, които могат да са от значение, както и оценка, която показва, че са спазени правилата за прилагане.

**ARA.GEN.125 Информация за Агенцията**

- а) Компетентният орган незабавно уведомява Агенцията, ако възникнат значителни проблеми с изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- б) Компетентният орган представя на Агенцията информация от значение за безопасността, извлечена от докладите за събитията, които е получил.

**ARA.GEN.135 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

- а) Без да се накърняват разпоредбите на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>, компетентният орган въвежда система за подходящо събиране, анализиране и разпространение на информация, свързана с безопасността.
- б) Агенцията въвежда система за подходящо анализиране на всяка получена информация, засягаща безопасността, и незабавно предоставя на държавите-членки и на Комисията информация, включително препоръки или предложения за коригиращи действия, която им е необходима, за да реагират своевременно по проблем на безопасността, който включва продукти, части, прибори, лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.
- в) След получаване на информацията, посочена в букви а) и б), компетентният орган предприема подходящи мерки за справяне с проблема на безопасността.
- г) За мерките, предприети по буква в), се съобщава незабавно на всички лица и организации, които трябва да ги изпълнят съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Компетентният орган съобщава тези мерки и на Агенцията, а когато са необходими съвместни действия, на останалите засегнати държави-членки.

<sup>(1)</sup> ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

▼ M1

## РАЗДЕЛ II

## Управление

**ARA.GEN.200 Система за управление**

- а) Компетентният орган установява и поддържа система за управление, включваща най-малко:
- (1) документираните правила и процедури, които описват неговата организация, начини и методи за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Процедурите се поддържат актуални и служат като основни работни документи в рамките на компетентния орган за всички свързани задачи;
  - (2) достатъчно персонал за изпълнение на неговите задачи и отговорности. Този персонал е квалифициран за изпълнение на възложените задачи и разполага с необходимите знания, опит, първоначално и периодично обучение, с цел поддържане на компетентността. Трябва да съществува система за планиране на наличието на персонал, за да се гарантира правилното изпълнение на всички задачи;
  - (3) подходящи съоръжения и помещения за служебно ползване за изпълнение на възложените задачи;
  - (4) функция за наблюдение на съответствието на системата за управление на съответните изисквания и адекватност на процедурите, включително създаването на процес за вътрешен одит, както и на процес за управление на риска за безопасността. Наблюдението на съответствието включва система за представяне на констатациите от одита на висшето ръководство на компетентния орган, за да се гарантира предприемането на коригиращи действия, когато е необходимо, и
  - (5) лице или група от лица, които отговарят пред висшето ръководство на компетентния орган за функцията по наблюдение на съответствието.
- б) За всяка област на дейност, включително системата за управление, компетентният орган назначава едно или повече лица, които носят цялата отговорност за управлението на съответните задачи.
- в) Компетентният орган установява процедури за участие във взаимен обмен на цялата необходима информация и подпомагане на други засегнати компетентни органи по отношение на всички направени констатации и последващи действия, предприети в резултат на надзора върху лица и организации, упражняващи дейност на територията на държава-членка, но сертифицирани от компетентен орган на друга държава-членка или от Агенцията.
- г) Копие от процедурите, свързани със системата за управление и нейните изменения, се предоставя на Агенцията за целите на стандартизацията.

**ARA.GEN.205 Възлагане на задачи на квалифицирани единици**

- а) Задачи, свързани с първоначалното сертифициране или продължаващия надзор на лица или организации, предмет на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, се възлагат от държавите-членки само на квалифицирани единици. При разпределението на задачите компетентният орган гарантира, че:
- (1) разполага с функционираща система за първоначално и периодично оценяване на съответствието на квалифицираната единица с приложение V към Регламент (ЕО) № 216/2008.  
  
Тази система и резултатите от оценките се документират;
  - (2) е установил документирано споразумение с квалифицираната единица, одобрено и от двете страни на подходящо управленско равнище, което ясно определя:
    - i) задачите, които ще се изпълняват,

▼ **M1**

- ii) декларациите, докладите и отчетите, които ще се представят,
  - iii) техническите условия, които ще се спазват при изпълнение на тези задачи,
  - iv) съответната застраховка на отговорността, и
  - v) защитата на данните, събрани при изпълнението на тези задачи;
- б) Компетентният орган гарантира, че процесът на вътрешен одит и процесът за управление на риска за безопасността, изисквани от ARA.GEN.200 буква а), точка 4, обхващат всички задачи относно сертифицирането и продължаващия надзор, изпълнявани от негово име.

**ARA.GEN.210 Промени в системата за управление**

- а) Компетентният орган разполага с функционираща система за откриване на промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази система позволява да се приемат подходящи действия за запазване на адекватността и ефективността на неговата система за управление.
- б) Компетентният орган актуализира своята система за управление, за да отрази своевременно всяка промяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, така че да гарантира ефективно изпълнение.
- в) Компетентният орган уведомява Агенцията за промените, които влияят на способността му да изпълнява своите задачи и отговорности, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

**ARA.GEN.220 Водене на отчетност**

- а) Компетентният орган създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение, достъп и надеждно проследяване на:
- (1) документираните правила и процедури на системата за управление;
  - (2) обучението, квалификацията и упълномощаването на неговия персонал;
  - (3) разпределението на задачите, които обхващат елементите, изисквани от ARA.GEN.205, както и подробна информация за разпределените задачи;
  - (4) процесите на сертифициране и продължаващ надзор на сертифицираните организации;
  - (5) процесите за издаване на свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонала и за продължаващ надзор на притежателите на такива свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации.
  - (6) процесите за издаване на сертификати за квалификация на FSTD и за продължаващ надзор на FSTD и на организацията, която го експлоатира;
  - (7) надзора на лицата и организацията, които упражняват дейност на територията на държавата-членка, но контролирани или сертифицирани от компетентния орган на друга държава-членка или от Агенцията, както е договорено между тези органи;
  - (8) оценката и уведомяването на Агенцията относно алтернативни средства за съответствие, предложени от организацията, и оценката на алтернативни средства за съответствие, използвани от самия компетентен орган;
  - (9) констатациите, коригиращите действия и датата на приключване на действията;
  - (10) предприетите мерки за изпълнение;
  - (11) информацията за безопасността и последващи мерки; и

▼ **M1**

- (12) използването на разпоредбите за гъвкавост в съответствие с член 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Компетентният орган поддържа списък на всички сертификати на организации, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации, които е издал.
- в) Всички данни се съхраняват за минималния срок, посочен в настоящия регламент. Ако няма посочен такъв срок, данните се съхраняват минимум 5 години и в съответствие с приложимите закони за защита на личните данни.

*РАЗДЕЛ III**Надзор, сертифициране и изпълнение***ARA.GEN.300 Надзор**

- а) Компетентният орган проверява:
- (1) съответствието с изискванията, приложими за организациите или лицата, преди да издаде сертификати на организации, одобрения, сертификати за квалификация на FSTD и свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации на персонал, когато е приложимо;
  - (2) продължаващото съответствие с приложимите изисквания на организациите, които е сертифицирал, на лицата и на притежателите на сертификати за квалификация на FSTD;
  - (3) изпълнението на подходящи мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARA.GEN.135, букви в) и г).
- б) Тази проверка:
- (1) се подкрепя от документация, специално предназначена да осигури на персонала, който отговаря за контрола на безопасността, насоки за изпълнение на неговите функции;
  - (2) предоставя на засегнатите лица и организации резултатите от дейността по надзор на безопасността;
  - (3) се основава на проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции; и
  - (4) осигурява на компетентния орган необходимите доказателства, в случай че се налагат допълнителни действия, включително мерките, предвидени в ARA.GEN.350 и ARA.GEN.355.
- в) Обхватът на надзора, определен в букви а) и б), е съобразен с резултатите от предишни надзорни дейности и с приоритетите по отношение на безопасността.
- г) Без да се накърнява компетентността на държавите-членки и техните задължения, определени в ARO.RAMP, обхватът на надзора на дейностите, извършвани на територията на държава-членка от лица или организации, установени в друга държава-членка, се определя въз основа на приоритетите по отношение на безопасността, както и въз основа на предишни надзорни дейности.
- д) Когато дейността на лице или организация включва повече от една държава-членка или Агенцията, компетентният орган, който отговаря за надзора по буква а), може да се споразумее някои надзорни дейности да се осъществяват от компетентните органи на държавите-членки, където се осъществява дейността, или от Агенцията. Всяко лице или организация, предмет на такова споразумение, се информира за неговото съществуване и за неговия обхват.
- е) Компетентният орган събира и обработва всяка информация, която се счита за полезна от гледна точка на надзора, включително за наземни и внезапни инспекции.

▼ **M1****ARA.GEN.305 Програма за надзор**

- а) Компетентният орган изготвя и поддържа програма за надзор, която обхваща дейностите по надзора, изисквани съгласно ARA.GEN.300 и ARO.RAMP.
- б) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и за притежатели на сертификати за квалификация на FSTD програмата за надзор се изготвя, като се вземат предвид специфичното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по сертифициране и/или надзор, и се основава на оценката на свързаните рискове. В рамките на всеки цикъл на планиране на надзора тя включва:
- (1) проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции, когато е приложимо; и
  - (2) срещи между отговорния ръководител и компетентния орган, за да се гарантира, че и двете страни са информирани по съществените въпроси.
- в) За организации, сертифицирани от компетентния орган, и притежатели на сертификати за квалификация на FSTD се прилага цикъл на планиране на надзора не по-дълъг от 24 месеца.

Този цикъл може да бъде намален, ако има доказателства, че показателите за безопасност на организацията или притежателя на сертификат за квалификация на FSTD са се влошили.

Цикълът на планиране на надзора може да бъде удължен до максимум 36 месеца, ако упълномощеният орган е установил, че през предходните 24 месеца:

- (1) организацията е показала, че може да открива ефективно заплахи за авиационната безопасност и да управлява свързаните рискове;
- (2) организацията непрекъснато е показвала съгласно ORA.GEN.130, че държи под контрол всички промени;
- (3) не са направени констатации от ниво 1; и
- (4) всички коригиращи действия са изпълнени в рамките на приетия или удължен от компетентния орган срок, определен в ARA.GEN.350, буква г), точка 2.

Цикълът на планиране на надзора може допълнително да бъде удължен до максимум 48 месеца, ако в допълнение към горепосоченото организацията е създадала и компетентният орган е одобрил система за непрекъснато докладване на компетентния орган относно показателите за безопасност и спазването на регулаторните разпоредби от самата организация.

- г) За лицата, притежаващи свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения и атестации, издадени от компетентния орган, програмата за надзор включва инспекции, включително внезапни инспекции, когато е приложимо.
- д) Програмата за надзор включва записи на датите, на които следва да се проведат (и са проведени) проверки, инспекции и срещи.

**ARA.GEN.310 Процедура на първоначално сертифициране – организации**

- а) След получаване на заявление за първоначално издаване на сертификат за организацията компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.
- б) Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава сертификатите, както е предвидено в допълнение III и допълнение V към настоящата част. Сертификатите се издават за неопределен срок. Правата и обхватът на дейностите, за които организацията е получила одобрение, се уточняват в условията на одобрението, приложено към сертификатите.



▼ **M1**

- в) За да се даде възможност на организациите да въвеждат промени без предварително одобрение от компетентния орган съгласно ORA.GEN.130, компетентният орган одобрява представената от организацията процедура, която определя обхвата на такива промени и описва как те ще се управляват и съобщават.

**ARA.GEN.315 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменение на свидетелства за правоспособност, квалификация, удостоверение и атестации — лица**

- а) След получаване на заявление за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или изменение на свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение и атестация на лица и придружаващата документация компетентният орган проверява дали кандидатът отговаря на приложимите изисквания.
- б) Когато прецени, че кандидатът отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или изменя свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.

**ARA.GEN.330 Промени — организации**

- а) След получаване на заявление за промяна, която изисква предварително одобрение, и преди да издаде одобрението, компетентният орган проверява съответствието на организацията с приложимите изисквания.

Компетентният орган предписва условията, при които организацията може да функционира по време на промяната, освен ако не определи, че действието на сертификата на организацията трябва да бъде временно прекратено.

Когато прецени, че организацията отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган одобрява промяната.

- б) Без да се накръпват допълнителните мерки за изпълнение, когато организацията въведе промени, които изискват предварително одобрение, без да е получила такава от компетентния орган, както е посочено в буква а), компетентният орган временно прекратява действието, ограничава или отнема сертификата на организацията.
- в) За промени, които не изискват предварително одобрение, компетентният орган извършва оценка на информацията, представена в уведомлението, изпратено от организацията в съответствие с ORA.GEN.130, с цел да провери съответствието с приложимите изисквания. В случай на несъответствие компетентният орган:

- (1) уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителни промени, и
- (2) в случай на констатации от ниво 1 или ниво 2, действа съгласно ARA.GEN.350.

**ARA.GEN.350 Констатации и коригиращи действия — организации**

- а) Компетентният орган за надзора съгласно ARA.GEN.300 буква а) разполага със система за анализ на значението на констатациите за безопасността.
- б) Констатации от ниво 1 се издават от компетентния орган, когато се установи значително несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на процедурите и наръчниците на организацията или на условията на одобрението или сертификата, което води до намалена безопасност или сериозно застрашава безопасността на полетите.

Констатациите от ниво 1 включват:

- (1) непредоставяне на достъп на компетентния орган до помещенията на организацията, както е посочено в ORA.GEN.140, по време на нормалното работно време, след като компетентният орган е направил две писмени заявки за достъп;
- (2) получаване на сертификата на организацията или запазване на неговата валидност чрез фалшифициране на представените документни доказателства;

▼ M1

- (3) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на сертификата на организацията; и
- (4) липса на отговорен ръководител.
- в) Констатации от ниво 2 се издават от компетентния орган, когато се установи несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане по отношение на процедурите и наръчните на организацията или на условията на одобрението или сертификата, което би довело до намаляване на безопасността или би застрашило безопасността на полетите.
- г) Когато бъде направена констатация в рамките на надзора или с каквито и да било други средства, компетентният орган, без да се накръняват допълнителните действия, изисквани от Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, съобщава в писмена форма констатацията на организацията и изисква коригиращи действия за справяне с установените несъответствия. Когато е необходимо, компетентният орган информира държавата, в която е регистрирано въздухоплавателното средство.
- (1) В случай на констатации от ниво 1 компетентният орган предприема незабавни и подходящи действия да забрани или ограничи дейността и, ако е необходимо, предприема действия за отнемане на сертификата или специалното одобрение, или за ограничаване или временно прекратяване на действието му изцяло или частично, в зависимост от значимостта на констатацията от ниво 1, до успешното приключване на коригиращите действия от организацията.
- (2) В случай на констатации от ниво 2 компетентният орган:
- i) предоставя период за извършване на коригиращи действия в зависимост от същността на констатацията, който във всеки случай първоначално не е по-дълъг от 3 месеца. В края на този период и в зависимост от същността на констатацията компетентният орган може да удължи 3-месечния период при наличието на задоволителен план с коригиращи действия, одобрен от компетентния орган; и
  - ii) оценява плана за коригиращи действия и за тяхното изпълнение, предложен от организацията, и приема тези действия, ако оценката стигне до заключение, че те са достатъчни за справяне с несъответствията.
- (3) Когато дадена организация не представи план с коригиращи действия или не извърши коригиращи действия в рамките на срока, одобрен или удължен от компетентния орган, нивото на констатацията се повишава на ниво 1 и се предприемат действията, предвидени в буква г), точка 1.
- (4) Компетентният орган записва констатациите, които е направил или които са му съобщени, и, когато е приложимо, мерките за изпълнение, които е приложил, както и всички коригиращи действия, произтичащи от констатациите, и датата на тяхното приключване.
- д) Без да се накръняват допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава-членка, действащ съгласно разпоредбите на ARA.GEN.300, буква г), установи несъответствие с приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане от страна на организация, сертифицирана от компетентния орган на друга държава-членка или от Агенцията, той информира този компетентен орган и посочва нивото на констатацията.

**ARA.GEN.355 Констатации и мерки за изпълнение — лица**

- а) Ако в рамките на надзора или с всякакви други средства компетентният орган, отговарящ за надзора съгласно ARA.GEN.300, буква а), открие доказателства, че лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, не отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган прави констатация, записва я и я съобщава в писмена форма на притежателя на свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверението или атестацията.

▼ **M1**

- б) Когато се направи такава констатация, компетентният орган извършва инспекция. Ако констатацията се потвърди, той:
- (1) ограничава, временно прекратява действието или отнема свидетелството за правоспособност, квалификацията, удостоверение или атестацията, когато е приложимо, ако се установи проблем с безопасността; и
  - (2) предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.
- в) Когато е приложимо, компетентният орган информира лицето или организацията, издали медицинското свидетелство или атестацията.
- г) Без да се накръпват допълнителните мерки за изпълнение, когато органът на държава-членка, действащ съгласно разпоредбите на ARA.GEN.300, буква г), открие доказателства, че лице, което притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени от компетентния орган на която и да било друга държава-членка, не отговаря на приложимите изисквания, той информира този компетентен орган.
- д) Ако в рамките на надзора или с всякакви други средства се констатира доказателства, които показват несъответствие с приложимите изисквания от страна на лице, предмет на изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, което не притежава свидетелство за правоспособност, квалификация, удостоверение или атестация, издадени съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, компетентният орган, установил несъответствието, предприема всякакви допълнителни мерки за изпълнение, необходими за отстраняване на несъответствието.

## ПОДЧАСТ FCL

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ЛИЦЕНЗИРАНЕТО НА ПОЛЕТНИТЕ ЕКИПАЖИ***РАЗДЕЛ I**Общи разпоредби***ARA.FCL.120 Водене на отчетност**

Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, буква а), компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност резултати от теоретичните изпити и оценките на уменията на пилотите.

*РАЗДЕЛ II**Свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения***ARA.FCL.200 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения**

- а) Издаване на свидетелства за правоспособност и квалификации. Компетентният орган издава свидетелства за правоспособност на пилоти и свързаните с тях квалификации, като използва формата, установена в допълнение I към настоящата част.
- б) Издаване на свидетелства за правоспособност на инструктори и проверяващи. Компетентният орган издава свидетелства за правоспособност на инструктори или проверяващи, под формата на:
- (1) заверка на съответните права в свидетелството за правоспособност на пилот, както е установено в допълнение I към настоящата част; или
  - (2) отделен документ, във форма и по начин, уточнени от компетентния орган.
- в) Заверка на свидетелство за правоспособност от проверяващи. Преди специално да упълномощи определени проверяващи да потвърждават валидността или да подновяват квалификации или свидетелства за правоспособност, компетентният орган разработва съответни процедури.

▼ **M1****ARA.FCL.205 Наблюдение на проверяващи**

а) Компетентният орган изготвя програма за надзор, за да наблюдава поведението и работата на проверяващи, като отчита:

- (1) броя на проверяващите, които е сертифицирал, и
- (2) броя на проверяващите, сертифицирани от други компетентни органи, които упражняват своите права на територията, на която компетентният орган осъществява надзор.

▼ **M3**

б) Компетентният орган поддържа списък на проверяващите, които е сертифицирал. В този списък се посочват правата на проверяващите и той се публикува и актуализира от компетентния орган.

▼ **M1**

в) Компетентният орган разработва процедури за определяне на проверяващи за провеждане на проверки на уменията.

▼ **M3****ARA.FCL.210 Информация за проверяващи**

а) Компетентният орган уведомява Агенцията за националните административни процедури относно изискванията за защита на личните данни, отговорностите, застраховката срещу злополука и таксите, приложими на нейна територия, които трябва да бъдат използвани от проверяващите при провеждането на проверки на уменията, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал сертификата на проверяващия.

б) За улесняване на разпространението и достъпа до информацията, получена от компетентните органи съгласно буква а), Агенцията публикува тази информация в предвидения от нея формат.

в) Компетентният орган може да предостави на проверяващите, които е сертифицирал, и на проверяващите, сертифицирани от други компетентни органи, които упражняват своите права на тяхна територия, критерии за безопасност, които трябва да се спазват при провеждането на проверки на уменията и на професионалната подготовка във въздухоплавателно средство.

▼ **M1****ARA.FCL.215 Срок на валидност**

а) Когато издава или подновява квалификация или свидетелство за правоспособност, компетентният орган или, в случай на подновяване, специално упълномощеният от него проверяващ, удължава срока на валидност до края на съответния месец.

б) Когато потвърждава валидността на квалификация, свидетелство за правоспособност на инструктор или проверяващ, компетентният орган или специално упълномощеният от него проверяващ, удължава срока на валидност на квалификацията или свидетелството за правоспособност до края на съответния месец.

в) Компетентният орган, или специално упълномощеният от него за тази цел проверяващ, вписва датата на изтичане на срока на валидност в свидетелството за правоспособност.

г) Компетентният орган може да разработи процедури, за да даде възможност на притежателите на свидетелство за правоспособност да упражняват своите права за максимален срок от 8 седмици след успешното приключване на приложимите изпити преди заверката в свидетелството за правоспособност.

**ARA.FCL.220 Процедура за преиздаване на свидетелство за правоспособност на пилот**

а) Компетентният орган преиздава свидетелство за правоспособност, когато това се налага по административни причини, и:

- (1) след първоначално издаване на квалификация, или

▼ **M1**

- (2) когато параграф XII от свидетелството за правоспособност, установено в допълнение I към настоящата част, е попълнен и не остава свободно място.
- б) В новия документ за правоспособност се включват само валидни квалификации и свидетелства за правоспособност.

**ARA.FCL.250 Ограничаване, временно прекратяване или отнемане на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения**

- а) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, когато е приложимо, свидетелство за правоспособност на пилот и свързаните с него квалификации или удостоверения съгласно ARA.GEN.355 при следните обстоятелства, но не само при тях:
- (1) получаване на свидетелство за правоспособност на пилот чрез фалшифициране на представените документи;
  - (2) фалшифициране на дневника и записите на свидетелството за правоспособност или удостоверението;
  - (3) притежателят на свидетелството за правоспособност вече не отговаря на приложимите изисквания на Част FCL;
  - (4) упражняване на правата, които предоставя свидетелство за правоспособност, квалификация или удостоверение под неблагоприятното въздействие на алкохол или наркотици;
  - (5) несъответствие с приложимите експлоатационни изисквания;
  - (6) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на сертификата; или
  - (7) неприемливо изпълнение на някой от етапите на задълженията и отговорностите на проверяващия полети.
- б) Компетентният орган може също така да ограничи, временно да прекрати или да отнеме свидетелство за правоспособност, квалификация или удостоверение след писмено искане на притежателя на свидетелството или удостоверението.
- в) Всички летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, проведени по време на временното прекратяване или след отнемането на свидетелството за правоспособност на проверяващ, ще бъдат невалидни.

*РАЗДЕЛ III**Теоретични изпити***ARA.FCL.300 Изпитни процедури**

- а) Компетентният орган въвежда необходимите правила и процедури, за да даде възможност на кандидатите да преминат теоретични изпити съгласно приложимите изисквания на Част FCL.
- б) В случай на ATPPL, MPL, свидетелство за правоспособност на професионален пилот (CPL) и квалификации за полети по прибори, тези процедури трябва да отговарят на следните условия:
- (1) Изпитите се провеждат в писмена форма или с помощта на компютър.
  - (2) Въпросите за изпита се подбират от компетентния орган от Европейската централна база въпроси (ECQB) съгласно общ метод, който позволява да се обхване цялата учебна програма по всеки предмет. ECQB е база данни от въпроси с възможност за избор на правилен отговор, поддържана от Агенцията.
  - (3) Изпитът по комуникации може да се провежда отделно от изпитите по други предмети. Кандидат, който е взел един или и двата изпита по комуникации по правилата за визуални полети (VFR) и по правилата за полети по прибори (IFR), не се подлага отново на изпит по съответните раздели.

▼ **M1**

- в) Компетентният орган информира кандидатите за езиците, на които ще се провеждат изпитите.
- г) Компетентният орган установява подходящи процедури, за да гарантира честното провеждане на изпитите.
- д) Ако компетентният орган констатира, че кандидатът не спазва изпитните процедури по време на провеждането на изпита, това се оценява като непреминал успешно изпита по един предмет или изпита като цяло.
- е) Компетентният орган забранява на кандидати, за които е доказано, че си служат с измама, да се явяват на други изпити за срок най-малко 12 месеца след датата на изпита, на който е констатирано, че си служат с измама.

## ПОДЧАСТ СС

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С КАБИННИЯ ЕКИПАЖ***РАЗДЕЛ I**Атестации на кабинния екипаж***ARA.CC.100 Процедури за атестиране на кабинния екипаж**

- а) Компетентният орган установява процедури за издаване, водене на отчетност и надзор на атестациите на кабинните екипажи съответно съгласно ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 и ARA.GEN.300.
- б) Атестациите на кабинните екипажи се издават, като се използват формата и спецификациите, установени в приложение II към настоящата част,

или

- (1) от компетентния орган

и/или, ако е решено от държава-членка,

- (2) от организация, одобрена от компетентния орган за тази цел.

- в) Компетентният орган оповестява публично:

- (1) кои органи издават атестации на кабинния екипаж на своята съответна територия; и

- (2) списъка на организациите, ако има такива, одобрени за тази цел.

**ARA.CC.105 Временно прекратяване или отнемане на атестации на кабинни екипажи**

Компетентният орган предприема мерки съгласно ARA.GEN.355, включително временно прекратяване или отнемане на атестация на кабинен екипаж, най-малко в следните случаи:

- а) несъответствие с Част СС или с приложимите изисквания на Част ORO и Част CAT, ако е установен проблем с безопасността;
- б) получаване или запазване на валидността на атестацията на кабинния екипаж чрез фалшифициране на представените документи;
- в) упражняване на правата съгласно атестацията на кабинния екипаж под неблагоприятното въздействие на алкохол или наркотици; и

▼ **M1**

- г) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на атестацията на кабинния екипаж.

*РАЗДЕЛ II**Организации, които предоставят обучение на кабинни екипажи или издават атестации на кабинни екипажи***ARA.CC.200** **Одобрение на организации да предоставят обучение на кабинни екипажи или да издават атестации на кабинни екипажи**

- а) Преди да издаде одобрение на организация за обучение или оператор в търговския въздушен транспорт да предоставя обучение на кабинни екипажи, компетентният орган проверява дали:

- (1) провеждането, учебните планове и свързаните с тях програми на курсовете за обучение, предоставяни от организацията, съответстват на съответните изисквания на Част СС;
- (2) тренажорите, използвани от организацията, пресъздават реалистично условията в пътническата кабина на типовете въздухоплавателни средства и техническите характеристики на оборудването, което ще се експлоатира от кабинния екипаж; и
- (3) обучаващите и инструкторите, които провеждат обучението, са с подходящ опит и квалификация по обхванатия предмет на обучение.

- б) Ако в дадена държава-членка е възможно да бъдат одобрявани организации, които да издават атестации на кабинни екипажи, компетентният орган дава такива одобрения само на организации, които са изпълнили изискванията по буква а). Преди даването на такова одобрение компетентният орган:

- (1) прави оценка на способността и отговорността на организацията да изпълнява свързаните с това задачи;
- (2) гарантира, че организацията е установила документирани процедури за изпълнението на свързаните задачи, включително за провеждането на изпити от персонал, който е квалифициран за тази цел и няма конфликт на интереси, и за издаването на атестации на кабинни екипажи съгласно ARA.GEN.315 и ARA.CC. 100, буква б); и
- (3) изисква организацията да представи информация и документация, свързана с атестациите на кабинни екипажи, които издава, и техните притежатели, която е от значение за компетентния орган във връзка с воденето на отчетност, и задачите по надзора и изпълнението.

## ПОДЧАСТ АТО

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (АТО)***РАЗДЕЛ I**Общи разпоредби***ARA.ATO.105** Програма за надзор

Програмата за надзор на АТО включва наблюдение на стандартите на курса, включително подбора на учебните полети, ако това е уместно с оглед на използваното въздухоплавателно средство.

▼ **M1****ARA.ATO.120 Водене на отчетност**

Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност подробна информация за курсовете, предоставяни от АТО, и ако е приложимо, отчети, свързани с използваните за обучението FSTD.

## ПОДЧАСТ FSTD

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С КВАЛИФИЦИРАНЕТО НА ЛЕТАТЕЛНИ ТРЕНАЖОРИ (FSTD)**

## РАЗДЕЛ I

**Общи разпоредби****ARA.FSTD.100 Процедура за първоначална оценка**

а) След като получи заявление за сертификат за квалификация на FSTD, компетентният орган:

- (1) прави оценка на представения за първоначална оценка или за повишаване на квалификацията FSTD спрямо приложимата основа за квалификация;
- (2) оценява FSTD в онези области, които са съществени за завършване на процеса на обучение, изпитване и проверка на членове на полетния екипаж, когато е приложимо;
- (3) провежда обективни, субективни и функционални тестове съгласно основата за квалификация и преглежда резултатите от тези тестове, за да изготви ръководство за тестване и експертна оценка (QTG); и
- (4) проверява дали организацията, която експлоатира FSTD, е в съответствие с приложимите изисквания. Това не се прилага за първоначална оценка на тренажори за основна подготовка за полети по прибори (BITD).

б) Компетентният орган одобрява QTG само след приключване на първоначалната оценка на FSTD и когато всички несъответствия в QTG са отстранени по удовлетворителен за органа начин. QTG, което се получава в резултат на процедурата на първоначална проверка, става главно QTG (MQTG), което е основа за квалификацията на FSTD и последващите периодични оценки на FSTD.

в) Основа за квалификация и специални условия.

- (1) Компетентният орган може да предприеме специални условия за основата за квалификация на FSTD, когато са изпълнени изискванията на ORA.FSTD.210, буква а) и когато е доказано, че специалните условия гарантират ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.
- (2) Когато компетентният орган, ако е различен от Агенцията, определи специални условия за основата за квалификация на FSTD, той незабавно уведомява Агенцията за това. Уведомлението се придружава от пълно описание на предписаните специални условия и оценка на безопасността, която доказва, че е постигнато ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.



**▼ M1****ARA.FSTD.110 Издаване на сертификат за квалификация на FSTD**

- а) След приключване на оценката, при положение че FSTD отговаря на приложимата основа за квалификация съгласно ORA.FSTD.210 и организацията, която го експлоатира, отговаря на приложимите изисквания за поддържане на квалификацията на FSTD съгласно ORA.FSTD.100, компетентният орган издава сертификат за квалификация на FSTD с неограничен срок, като използва формата, установена в допълнение IV към настоящата част.

**ARA.FSTD.115 Временна квалификация на FSTD**

- а) В случай на въвеждане на програми за нови въздухоплавателни средства, когато не е възможно съответствие с изискванията, установени в настоящата подчаст за квалификация на FSTD, компетентният орган може да издаде на FSTD междинно ниво на квалификация.
- б) За тренажори за пълна имитация на полета (FFS) междинното ниво на квалификация може да бъде само А, Б или В.
- в) Това междинно ниво на квалификация е валидно до момента, когато може да се издаде окончателно ниво на квалификация, но при всички случаи не повече от три години.

**ARA.FSTD.120 Продължаване на квалификация на FSTD**

- а) Компетентният орган непрекъснато наблюдава организацията, която експлоатира FSTD, за да се увери, че:

- (1) пълният набор от тестове в MQTG се повтаря последователно в рамките на 12-месечен период;
- (2) резултатите от периодичната оценка продължават да съответстват на квалификационните стандарти и са датирани и запазени; и
- (3) съществува система за контрол на конфигурацията, гарантираща трайната цялост на хардуера и софтуера на квалифицирания FSTD.

- б) Компетентният орган провежда периодични оценки на FSTD в съответствие с процедурите, описани в ARA.FSTD.100. Тези оценки се извършват:

- (1) всяка година в случай на тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) и тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT); началото за всеки 12-месечен период е датата на първоначалната квалификация. Периодичната оценка на FSTD се извършва в срок от 60 дни преди изтичане на този 12-месечен период за периодична оценка,

- (2) на всеки три години за BITD.

**ARA.FSTD.130 Промени**

- а) След получаване на заявление за промяна на сертификата за квалификация на FSTD, компетентният орган спазва приложимите елементи на изискванията на процедурата за първоначална оценка, описани в ARA.FSTD.100, букви а) и б).

- б) Компетентният орган може да извърши специална оценка след големи промени или когато изглежда, че FSTD не работи на първоначалното си ниво на квалификация.

- в) Компетентният орган винаги провежда специална оценка преди да даде по-високо ниво на квалификация на FSTD.

▼ **M1****ARA.FSTD.135 Констатации и коригиращи действия — сертификат за квалификация на FSTD**

Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, когато е приложимо, сертификат за квалификация на FSTD съгласно ARA.GEN.350, наред с другото, в следните случаи:

- а) получаване сертификат за квалификация на FSTD чрез фалшифициране на представените документи;
- б) организацията, която експлоатира FSTD, вече не може да докаже, че FSTD съответства на притежаваното от нея ниво на квалификация; или
- в) организацията, която експлоатира FSTD, вече не съответства на приложимите изисквания на Част ORA.

**ARA.FSTD.140 Водене на отчетност**

В допълнение към записите, изисквани по ARA.GEN.220, компетентният орган води и актуализира списък на квалифицираните FSTD под негов надзор, датите на които следва да се извършат оценки, и датите, на които са извършени оценките.

## ПОДЧАСТ AeMC

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ (AeMC)**

## РАЗДЕЛ I

**Общи разпоредби****ARA.AeMC.110 Процедура на първоначално сертифициране**

Процедурата на сертифициране за AeMC следва разпоредбите, предвидени в ARA.GEN.310.

**ARA.AeMC.150 Констатации и коригиращи действия — AeMC**

Без да се накърнява ARA.GEN.350, констатациите от ниво 1 включват, наред с другото, следните случаи:

- а) неопределяне на ръководител на AeMC;
- б) неосигуряване на медицинска поверителност на авиомедицинската документация; и
- в) непредставяне на компетентния орган на медицински и статистически данни за целите на надзора.

## ПОДЧАСТ MED

**СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С АВИОМЕДИЦИНСКО ОСВИДЕТЕЛСТВАНЕ**

## РАЗДЕЛ I

**Общи разпоредби****ARA.MED.120 Медицински оценители**

Компетентният орган назначава един или повече медицински оценители за изпълнение на задачите, описани в настоящия раздел. Медицинският оценител притежава необходимата квалификация и правоспособност за упражняване на медицинска професия и разполага със:

- а) професионален медицински опит след дипломирането най-малко 5 години;
- б) специални познания и опит в авиационната медицина; и
- в) специално обучение по медицинско сертифициране.

**ARA.MED.125 Отнасяне до лицензиращия орган**

Когато AeMC или авиомедицински експерт (AME) отнесе решението относно годността на даден заявител до лицензиращия орган:

**▼ M1**

- а) медицинският оценител или медицинският персонал, определен от компетентния орган, прави оценка на съответната медицинска документация и изисква допълнителна документация, прегледи или изследвания, когато е необходимо; и
- б) медицинският оценител определя годността на заявителя за издаване на медицинско свидетелство с едно или повече ограничения, ако е необходимо.

**▼ M3****ARA.MED.130 Формат на медицинското свидетелство**

Медицинското свидетелство съответства на следните спецификации:

- а) Съдържание
  - (1) Държава, където е издадено свидетелството за правоспособност на пилот (I),
  - (2) Клас медицинско свидетелство (II),
  - (3) Номер на свидетелството, който започва с кода на ООН за държавата, в която е издадено свидетелството за правоспособност на пилота или е подадено заявлението за него, последван от код от арабски цифри и/или латински букви (III),
  - (4) Име на притежателя (IV),
  - (5) Гражданство на притежателя (VI),
  - (6) Дата на раждане на притежателя: (дд/мм/гггг) (XIV),
  - (7) Подпис на притежателя (VII),
  - (8) Ограничения (XIII),
  - (9) Дата на изтичане на валидността на медицинското свидетелство (IX) за:
    - (i) Клас 1 еднопилотни търговски операции за превоз на пътници,
    - (ii) Клас 1 други търговски операции,
    - (iii) Клас 2,
    - (iv) LAPL
  - (10) Дата на медицинския преглед
  - (11) Дата на последната електрокардиограма
  - (12) Дата на последната аудиограма
  - (13) Дата на издаване и подпис на АМЕ или медицинския оценител, издал свидетелството. Към това поле може да се добавят общопрактикуващи лекари, ако имат правомощия да издават медицински свидетелства съгласно националното законодателство на държавата членка, в която е издадено свидетелството.
  - (14) Печат или щемпел (XI).
- б) Материал: освен в случаите на издадени от общопрактикуващи лекари LAPL, хартията или използваният материал от друг вид трябва да предотвратява или ясно да показва всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра ясно се одобряват от лицензиращия орган.
- в) Език: свидетелствата са написани на националните езици и на английски език, както и на всички други езици, които лицензиращият орган счете за необходими.
- г) Всички дати в медицинското свидетелство се изписват във формат дд/мм/гггг.

**▼ M1****ARA.MED.135 Авиомедицински формуляри**

Компетентният орган използва формуляри за:

- а) заявление за медицинско свидетелство;
- б) доклад от медицински преглед за кандидати за клас 1 и клас 2; и
- в) доклад от медицински преглед за кандидати за свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства (LAPL).

▼ **M1****ARA.MED.145 Уведомяване на компетентния орган от общопрактикуващите лекари**

Когато е приложимо, компетентният орган установява процес на уведомяване за общопрактикуващи лекари (GMP), за да гарантира, че са им известни медицинските изисквания, посочени в MED.B.095.

**ARA.MED.150 Водене на отчетност**

- а) Освен отчетите, изисквани в ARA.GEN.220, компетентният орган включва в системата си за водене на отчетност подробна информация за авиомедицинските прегледи и оценки, представени от АМЕ, AeMC или GMP.
- б) Цялата авиомедицинска документация за притежателите на свидетелства за правоспособност се пази най-малко 10 години след изтичането на последното им медицинско свидетелство.
- в) За целите на авиомедицинските оценки и стандартизирането авиомедицинската документация се предоставя след писмено съгласие на кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност на:
- (1) AeMC, АМЕ или GMP с цел извършване на авиомедицинска оценка;
  - (2) медицинска комисия, която може да бъде създадена от компетентния орган за втори преглед на съмнителните случаи;
  - (3) съответни медицински специалисти с цел извършване на авиомедицинска оценка;
  - (4) медицинския оценител на компетентния орган на друга държава-членка за целите на съвместен надзор;
  - (5) кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност, в отговор на писмена молба; и
  - (6) Агенцията, за целите на стандартизирането, след като информацията, позволяваща идентифициране на кандидата/притежателя на свидетелство за правоспособност, бъде отстранена от документацията.
- г) Компетентният орган може да предостави достъп до авиомедицинската документация за цели, различни от посочените в буква в), в съответствие с националните разпоредби за прилагане на Директива 95/46/ЕО.
- д) Компетентният орган поддържа списъци:
- (1) на всички авиомедицински експерти (АМЕ), притежаващи валиден сертификат, издаден от този орган; и
  - (2) на всички общопрактикуващи лекари, изпълняващи функциите на АМЕ на тяхната територия.
- Тези списъци се предоставят при поискване на други държави-членки и на Агенцията.

*РАЗДЕЛ II**Авиомедицински експерти (АМЕ)***ARA.MED.200 Процедура за издаване, потвърждаване на валидността, подновяване или променяне на сертификат за АМЕ**

- а) Процедурата на сертифициране за АМЕ следва разпоредбите, предвидени в ARA.GEN.315. Преди да издаде сертификат, компетентният орган разполага с доказателства, че кабинетът на АМЕ е напълно оборудван за осъществяване на авиомедицински прегледи в рамките на обхвата на сертификата за АМЕ, за който се кандидатства.

▼ **M3**

- б) Ако АМЕ отговаря на приложимите изисквания, компетентният орган издава, потвърждава валидността, подновява или променя сертификата за АМЕ за период не по-дълъг от три години, като използва формата, установена в допълнение VII към настоящата част.

▼ **M1****ARA.MED.240 Общопрактикуващи лекари (GMP), които действат като АМЕ**

Компетентният орган на държава-членка уведомява Агенцията и компетентните органи на други държави-членки дали авиомедицинските прегледи на LAPL могат да се извършват на неговата територия от GMP.

▼ **M1****ARA.MED.245 Продължаващ надзор на АМЕ и GMP**

При разработването на програмата за продължаващ надзор, посочена в ARA.GEN.305, компетентният орган взема предвид броя на АМЕ и GMP, които упражняват своите права на територията, където компетентният орган осъществява надзор.

**ARA.MED.250 Ограничаване, временно прекратяване или отнемане на сертификат за АМЕ**

а) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема сертификат за АМЕ в следните случаи:

- (1) АМЕ вече не отговаря на приложимите изисквания;
- (2) не са изпълнени критериите за сертифициране или продължаване на сертифицирането;
- (3) пропуски във воденето на авиомедицинска отчетност или представяне на неточни данни или информация;
- (4) фалшифициране на медицинска документация, свидетелства или документи;
- (5) укриване на факти, засягащи кандидат за медицинско свидетелство или притежател на такова, или представяне на фалшиви или подправени отчети и декларации на компетентния орган;
- (6) некоригиране на констатации от проверка на кабинета на АМЕ; и
- (7) по искане на сертифицирания АМЕ.

б) Сертификатът на АМЕ автоматично се отнема в един от следните два случая:

- (1) отнемане на разрешителното за практикуване на медицинската професия; или
- (2) отписване от медицинския регистър.

**ARA.MED.255 Мерки за изпълнение**

Ако по време на надзора или чрез каквито и да било други средства се констатира доказателства, които показват несъответствие на АеМС, АМЕ или GMP, лицензиращият орган разполага с процес за преглед на медицинските свидетелства, издадени от АеМС, АМЕ или GMP, и може да ги обяви за невалидни, когато е необходимо, за да гарантира безопасността на полетите.

*РАЗДЕЛ III**Медицинско освидетелстване***ARA.MED.315 Преглед на докладите от медицински прегледи**

Лицензиращият орган трябва да разполага с процес за:

- а) извършване на преглед на докладите от медицински прегледи и оценки, получени от АеМС, АМЕ и GMP, както и за информирането им за каквито и да било несъответствия, грешки или отклонения; и
- б) подпомагане на АМЕ и АеМС по тяхна молба във връзка с вземането на решение относно авиомедицинската годност при спорни случаи.

**ARA.MED.325 Процедура на втори преглед**

Компетентният орган установява процедура за преглед на съмнителните и спорни случаи с участието на независими медицински консултанти с опит в практикуването на авиационна медицина, които да разгледат и дадат становище относно годността на даден кандидат за медицинско сертифициране.

▼ **M1***Допълнение I към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА***Свидетелство за летателна правоспособност на полетния екипаж**

Свидетелството за летателна правоспособност на полетния екипаж, издадено от държава-членка съгласно Част FCL, трябва да отговаря на следните спецификации:

а) Съдържание. Показаният номер на позицията винаги се отпечатва във връзка със заглавието на позицията. Позиции от I до XI са „постоянни“, а от XII до XIV са „променливи“ позиции, които могат да бъдат на отделна или подвижна част на основния формуляр. Всяка отделна или подвижна част трябва ясно да може да се определи като част от свидетелството за правоспособност.

(1) Постоянни позиции:

- (I) държава, която издава свидетелството за правоспособност;
- (II) заглавие на свидетелството;
- (III) сериен номер на свидетелството, който започва с кода на ООН за страната на държавата, която издава свидетелството за правоспособност, последван от „FCL“ и код от арабски цифри и/или латински букви;
- (IV) име на притежателя (с латински букви, дори и ако азбуката на националните езици е различна от латинската);
- (IVa) дата на раждане;
- (V) адрес на притежателя;
- (VI) гражданство на притежателя;
- (VII) подпис на притежателя;
- (VIII) компетентен орган и, когато е необходимо, условията, при които се издава свидетелството за правоспособност;
- (IX) сертифициране на валидността и разрешение за даваните права;
- (X) подпис на служителя, който издава свидетелството и дата на издаване; и
- (XI) печат на компетентния орган.

(2) Променливи позиции:

- (XII) квалификации и удостоверения: клас, тип, свидетелство за правоспособност на инструктор и др., както и дата на изтичане на валидността. Права за радиотелефония (R/T) могат да бъдат включени във формуляра на свидетелството или в отделно удостоверение;
  - (XIII) забележки: т.е. специални заверки, свързани с ограничения, и заверки за права, включително заверки за езикови умения и квалификации за въздухоплавателно средство съгласно приложение II, когато то се използва за въздушни превози с търговска цел; и
  - (XIV) всяка друга информация, изисквана от компетентния орган (напр. място на раждане/място на произход).
- б) Материал. Хартията или друг използван материал следва да предотвратява или ясно да показва всякакви изменения или заличавания. Всякакви вписвания или заличавания във формуляра се одобряват от компетентния орган.
- в) Език. Свидетелствата се печатат на националните езици и на английски език, както и на всички други езици, които компетентният орган счете за необходими.

▼ **M1**

## Заглавна страница

<p>Наименование на компетентния орган и лого (английски език и всеки друг език, определен от компетентния орган)</p> <p>EUROPEAN UNION (само на английски език)</p> <p>СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЛЕТАТЕЛНА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПОЛЕТНИЯ ЕКИПАЖ (английски език и всеки друг език, определен от компетентния орган)</p> <p>Издадено съгласно Част FCL Настоящото свидетелство за правоспособност отговаря на стандартите на ИКАО, с изключение на правата за LAPL (английски език и всеки друг език, определен от компетентния орган)</p> <p>Формуляр 141 на EASA Издание 1</p>	<p>Изисквания</p> <p>За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „European Union“</p> <p>Размерът на всяка страница е една осма от формат А4</p>
---	--

## Страница 2

I	<b>Държава на издаване</b>	Изисквания
III	<b>Номер на свидетелството</b>	Сериенният номер на свидетелството винаги започва с кода на ООН за държавата, която издава свидетелството за правоспособност, последван от „FCL“.
IV	<b>Фамилия и име на притежателя</b>	
IVa	<b>Дата на раждане</b> (вж. указанията)	Използва се стандартен формат на датата, т.е. ден/месец/година, изписана изцяло (например 21.01.1995)
XIV	<b>Място на раждане</b>	
V	<b>Адрес на притежателя:</b> Улица, град, област, пощенски код	
VI	<b>Гражданство</b>	
VII	<b>Подпис на притежателя</b>	
VIII	<b>Издаващ компетентен орган</b> Напр. Настоящото свидетелство CPL(A) е издадено въз основа на свидетелство ATPL, издадено от ..... (трета държава) .....	
X	<b>Подпис на служителя, който издава свидетелството, и дата на издаване</b>	
XI	<b>Печат на издаващия компетентен орган</b>	





▼ M1

Страница 8

Съращения, използвани в настоящото свидетелство за правоспособност		
		Напр. ATPL (свидетелство за правоспособност на транспортен пилот), CPL (свидетелство за правоспособност на професионален пилот), IR (квалификация за полети по прибори), R/T (радиотелефония), MEP (многодвигателни бутални самолети), FI (полетен инструктор), TRE (проверяващ за квалификация за тип) и т.н.

Формуляр 141 на EASA Издание 1

▼ **M1**

## Допълнение II към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА

**Стандартен формат на EASA за атестации на кабинния екипаж**

Атестациите на кабинния екипаж, издадени от държава-членка съгласно Част СС, трябва да отговарят на следните спецификации:

<p><b>1. АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ</b> Издадена съгласно Част СС</p> <p>2. <b>Референтен номер:</b></p> <p>3. <b>Държава на издаване:</b></p> <p>4. <b>Трите имена на притежателя на лиценза:</b></p> <p>5. <b>Дата и място на раждане:</b></p> <p>6. <b>Гражданство:</b></p> <p>7. <b>Подпис на притежателя:</b></p> <p>8. <b>Компетентен орган:</b></p> <p>9. <b>Издаващ орган:</b> <i>Официален печат, щемпел или лого</i></p> <p>10. <b>Подпис на издаващото длъжностно лице:</b></p> <p>11. <b>Дата на издаване:</b></p> <p>12. Притежателят може да упражнява права като член на кабинен екипаж на въздухоплавателно средство, което участва в операции на търговския въздушен транспорт единствено ако отговаря на изискванията на Част СС за продължаваща годност и валидни квалификации за тип въздухоплавателно средство.</p> <p>Формуляр 142 на EASA Издание 1</p>
---

Указания:

▼ **M3**

- а) Атестацията на кабинен екипаж включва всички позиции, посочени във формуляр 142 на EASA, съгласно позиции 1—12, изброени и описани по-долу.
- б) Размерът е или 105 mm x 74 mm (една осма от формат А4), или 85 mm x 54 mm, и използваният материал предотвратява или ясно показва всякакви изменения или заличавания.

▼ **M1**

- в) Документът е отпечатан на английски език и на всички други езици, които компетентният орган счита за необходими.
- г) Документът се издава от компетентния орган или от организация, одобрена да издава атестации на кабинни екипажи. Във втория случай се посочва одобрението от компетентния орган на държавата-членка.
- д) Атестацията на кабинни екипажи се признава във всички държави-членки и не е необходимо да се подменя документът при работа в друга държава-членка.

Позиция 1: Заглавието „АТЕСТАЦИЯ НА КАБИНЕН ЕКИПАЖ“ и позоваване на Част СС

Позиция 2: Референтният номер на атестацията започва с кода на ООН за държавата, последван от най-малко двете последни цифри на годината на издаване и индивидуален референтен номер съгласно код, установен от компетентния орган (например BE-08-xxxx).

Позиция 3: Държава-членка, в която е издадена атестацията:

Позиция 4: Име и фамилия, посочени в официалния документ за самоличност на притежателя.

▼ **M1**

Позиции 5 и 6: Дата и място на раждане, както и гражданство, посочени в официалния документ за самоличност на притежателя.

Позиция 7: Подпис на притежателя.

▼ **M3**

Позиция 8: Попълват се данни, идентифициращи компетентния орган на държавата членка, в която е издадена атестацията, сред които пълното наименование на компетентния орган, пощенски адрес, официален печат, щемпел или лого, ако е приложимо.

▼ **M1**

Позиция 9: ► **M3** Ако компетентният орган е издаващият орган, се вписва терминът „компетентен орган“ и се поставя официален печат, щемпел или лого. ◀

В случай на одобрена организация се попълва идентифицираща информация, която включва най-малко пълното наименование на организацията, пощенски адрес, официален печат и лого, ако е приложимо, и:

а) в случай на оператор в търговския въздушен транспорт, номер на свидетелството за авиационен оператор (CAO) и подробна референтна информация за одобренията, получени от компетентния орган, за предоставяне на обучение на кабинни екипажи и издаване на атестации; или

б) в случай на одобрена организация за обучение, референтен номер на съответното одобрение от компетентния орган.

Позиция 10: Подпис на служителя, който действа от името на издаващия орган.

Позиция 11: Използва се стандартен формат на датата: т.е. ден/месец/година, написана изцяло (например 22/02/2008).

Позиция 12: Същото изречение на английски език и точен превод на други езици, които компетентният орган счете за необходими.



*Допълнение III към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА*

**СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ (АТО)**

**Европейски съюз (\*)**

**Компетентен орган**

**СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ**

[РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА]

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

[АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

като организация за обучение по част ORA с право да предоставя обучение по част FCL, включително използването на FSTD, изброени в приложеното одобрение за курсове на обучение.

**УСЛОВИЯ:**

Настоящият сертификат е ограничен до правата и обхвата за предоставяне на курсове на обучение, включително използването на FSTD, изброени в приложеното одобрение за курсове на обучение.

Настоящият сертификат остава в сила, докато одобрената организация отговаря на част ORA, част FCL и други приложими регламенти.

При спазване на предходните условия настоящият сертификат остава валиден, освен ако не е върнат, заменен, ограничен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване:

Подпис:

[компетентен орган]

(\*) За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „Европейски съюз“.  
Формуляр 143 на EASA Издание 1 — страница 1/2



**СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ**  
**ОДОБРЕНИЕ НА КУРСОВЕ НА ОБУЧЕНИЕ**

Приложение към сертификат за АТО номер:

[РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА]

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА ЗА ОБУЧЕНИЕ]

получава правото да предоставя и провежда следните курсове на обучение по част FCL и да използва следните FSTD:

Курс на обучение	Използван(и) FSTD, включително буквен код <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Както е посочен в сертификата за квалификация.

Настоящото одобрение на курсовете на обучение е валидно, докато:

- а) сертификатът за АТО не е върнат, заменен, ограничен, временно прекратен или отнет; и
- б) всички операции се извършват в съответствие с част ORA, част FCL и други приложими регламенти, и, когато е приложимо, процедурите в документацията на организацията съгласно изискванията на част ORA.

Дата на издаване:

Подпис: [компетентен орган]

За държавата-членка/EASA

**▼ M1***Допълнение IV към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА***СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ЛЕТАТЕЛЕН ТРЕНАЖОР****Въведение**

За сертификат за квалификация на FSTD се използва формуляр 145 на EASA. Този документ съдържа спецификацията на FSTD, включително всякакви ограничения и специални разрешения или одобрения, когато е приложимо, за въпросния FSTD. Сертификатът за квалификация е отпечатан на английски език и на всички други езици, определени от компетентния орган.

Конвертируемите FSTD имат отделен сертификат за всеки тип въздухоплавателно средство. Различните двигатели и оборудване, монтирани на един FSTD, не изискват отделни сертификати за квалификация. Всички сертификати за квалификация носят сериен номер, пред който има код от букви, които са специфични за този FSTD. Буквеният код е специфичен за компетентния орган, който издава сертификата.



Европейски съюз (\*)  
Компетентен орган

**СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ЛЕТАТЕЛЕН ТРЕНАЖОР**

ПОЗОВАВАНЕ:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира, че

FSTD [ТИП И БУКВЕН КОД]

намиращ се [АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

е покрил изискванията за квалификация, посочени в част OR, при условията на приложената спецификация на FSTD.

Настоящият сертификат за квалификация остава валиден, при условие че FSTD и притежателят на сертификата за квалификация продължават да съответстват на приложимите изисквания на част OR, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване: .....

Подпис: .....

(\*) За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „Европейски съюз“.  
Формуляр 145 на EASA Издание 1 — страница 1/2



[компетентен орган]

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА FSTD: [Референтен номер]

СПЕЦИФИКАЦИИ НА FSTD

- А. Тип или вариант на въздухоплавателно средство:  
 Б. Квалификационно ниво на FSTD:  
 В. Първичен референтен документ:  
 Г. Визуална система:  
 Д. Система за движение:  
 Е. Монтиран двигател:  
 Ж. Монтирани прибори:  
 З. Монтирана бордна система за избягване на сблъсък във въздуха:  
 И. Срез на вятъра:  
 Й. Допълнителни способности:  
 К. Ограничения:

**Л. Информация за ръководство на обучението, изпитването и проверката**

CAT I	RVR	m	DH	фута	
CAT II	RVR	m	DH	фута	
CAT III	RVR	m	DH	фута	
(най-ниска минимална стойност)					
LVTO	RVR	m			
Скорошен опит					
IFR-обучение/проверка					
Квалификация за тип					
Проверки на професионалната подготовка					
Автоматично свързване					
Автоматично кацане/насочване за рулиране					
ACAS I/II					
Система за предупреждение за срез на вятъра/предсказваща срез на вятъра					
WX-радар					
HUD/HUGS					
FANS					
GPWS/EGPWS					
Капацитет за ETOPS					
GPS					
Други					

Дата на издаване: .....

Подпис: .....

За държавата-членка/EASA

Формуляр 145 на EASA Издание 1 — страница 2/2



▼ M3*Допълнение V към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ АРА***СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ (АeМС)****Европейски съюз <sup>(1)</sup>****Компетентен орган****СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТЪР**

ПОЗОВАВАНЕ:

Съгласно Регламент (ЕС) №1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира

[НАИМЕНОВАНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

[АДРЕС НА ОРГАНИЗАЦИЯТА]

като авиомедицински център, сертифициран по Част ОРА с правата и обхвата на дейностите, посочени в приложените условия на одобрението.

## УСЛОВИЯ:

1. Настоящият сертификат е ограничен до посочения в обхвата на раздела за одобрение на приетия наръчник на организацията.
2. Настоящият сертификат изисква спазване на процедурите, посочени в документацията на организацията, изисквана от Част ОРА.
3. Настоящият сертификат остава валиден, при условие че съответства на изискванията на Част ОРА, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване ..... Подпис: .....

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> За държавите, които не са членки на ЕС, „Европейски съюз“ се заличава.  
Формуляр 146 на EASA, издание 1

▼ M1

*Допълнение VI към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА*

▼ M3

(ПРАЗНА СТРАНИЦА)



Допълнение VII към ПРИЛОЖЕНИЕ VI ЧАСТ-АРА

**СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТИ (АМЕ)**

**Европейски съюз (\*)  
Компетентен орган**

**СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТ**

РЕФЕРЕНТЕН НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА:

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира

[ИМЕ НА АВИОМЕДИЦИНСКИЯ ЕКСПЕРТ]

[АДРЕС НА АВИОМЕДИЦИНСКИЯ ЕКСПЕРТ]

като авиомедицински експерт

УСЛОВИЯ:

1. Действието на настоящия сертификат е ограничено до правата, посочени в неговото приложение.
2. С настоящия сертификат се изисква спазване на правилата и процедурите за прилагане, посочени в Част MED.
3. Настоящият сертификат е валиден за период от три години до [xx/yy/zzzz (\*\*)] г., при условие че съответства на изискванията на Част MED, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет.

Дата на издаване: xx/yy/zzzz

Подпис: [компетентен орган]

(\*) За държавите, които не са членки на ЕС, се заличава „Европейски съюз“.

(\*\*) Срок на валидност: ден/месец/година.



### СЕРТИФИКАТ ЗА АВИОМЕДИЦИНСКИ ЕКСПЕРТ

Приложение към номера на сертификат за АМЕ:

#### ПРАВА И ОБХВАТ

[Име и академично звание на авиомедицинския експерт] придобива правото да провежда авиомедицински прегледи и оценки с цел издаване на медицински свидетелства, както е посочено в таблицата по-долу, да издава такива медицински свидетелства за:

LAPL	[да/дата]
Клас 2	[да/дата]
Клас 1 потвърждаване на валидност/подновяване	[да/дата]/[не]

Дата на издаване: xx/yy/zzzz

Подпис: [компетентен орган]

▼ M1

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

## ОРГАНИЗАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ЕКИПАЖА

## [ЧАСТ-ORA]

## ПОДЧАСТ GEN

## ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

## РАЗДЕЛ I

## Общи разпоредби

**ORA.GEN.105 Компетентен орган**

а) За целите на настоящата част, компетентният орган, който осъществява надзор върху:

- (1) организации, подлежащи на задължение за сертифициране, е:
- i) за организации с основно място на стопанска дейност в държава-членка — органът, определен от тази държава-членка;
  - ii) за организации с основно място на стопанска дейност в трета държава — Агенцията;

(2) FSTD е:

- i) Агенцията за:
  - FSTD, разположени извън територията на държавите-членки, или
  - FSTD, разположени на територията на държавите-членки и експлоатирани от организации с основно място на стопанска дейност в трета държава;
- ii) за FSTD, които са разположени на територията на държавите-членки и се експлоатират от организации с основно място на стопанска дейност в държава-членка — органът, определен от държавата-членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на организацията, която експлоатира летателния тренажор, или Агенцията, ако това бъде поискано от въпросната държава-членка.

б) Ако FSTD, разположен извън територията на държава-членка, се експлоатира от организация, която е сертифицирана от държава-членка, Агенцията квалифицира този летателен тренажор съвместно с държавата-членка, която е сертифицирала организацията, експлоатираща въпросния FSTD.

**ORA.GEN.115 Кандидатстване за сертификат на организация**

а) Кандидатстването за сертификат на организация или изменение на съществуващ сертификат става във форма и по начин, установени от компетентния орган, като се отчитат приложимите изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

б) Кандидатите за първоначален сертификат представят на компетентния орган документация, която показва как спазват изискванията, установени в Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане. Тази документация включва процедура, която описва как промените, които не изискват предварително одобрение, ще се управляват и съобщават на компетентния орган.

**ORA.GEN.120 Средства за съответствие**

а) В допълнение към приетите от Агенцията AMC за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане от организациите могат да се използват алтернативни средства за съответствие.

▼ **M1**

- б) Ако дадена организация желае да използва дадено алтернативно средство за съответствие, тя предоставя на компетентния орган неговото пълно описание преди да го приложи. Описанието включва всички преработки на наръчници или процедури, които могат да бъдат от значение, както и оценка, доказваща изпълнението на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.

Организацията може да въведе тези алтернативни средства за съответствие след предварително одобрение от компетентния орган и след получаване на уведомлението, предвидено в ARA.GEN.120, буква г).

**ORA.GEN.125 Условия на одобрението и права на организацията**

Сертифицираната организация спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението, приложени към сертификата на организацията.

**ORA.GEN.130 Промени на организации**

- а) Всяка промяна, която влияе на:

- (1) обхвата на сертификата или условията на одобрение на организацията, или
- (2) някои от елементите на системата за управление на организацията, изисквани в ORA.GEN.200, буква а), точки 1 и 2,

предварително се одобрява от компетентния орган.

- б) За всички промени, които изискват предварително одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, организацията кандидатства и получава одобрение от компетентния орган. Заявлението се подава преди осъществяването на такава промяна, за да се даде възможност на компетентния орган да установи продължаващото съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане и да измени, ако е необходимо, сертификата на организацията и съответните приложения към него условия.

Организацията представя на компетентния орган всички съответни документи.

Промяната се въвежда единствено след получаване на официално одобрение от компетентния орган съгласно ARA.GEN.330.

Организацията работи при условията, предписани от компетентния орган за периода на такива промени, когато е приложимо.

- в) Всички промени, които не изискват предварително одобрение, се управляват и съобщават на компетентния орган съгласно процедурата, одобрена от компетентния орган съгласно ARA.GEN.310, буква в).

**ORA.GEN.135 Продължаваща валидност**

- а) Сертификатът на организацията остава валиден, при условие че:

- (1) организацията продължава да отговаря на съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, отчитайки разпоредбите, свързани с обработката на констатациите, както е посочено в ORA.GEN.150;
- (2) на компетентния орган е предоставен достъп до организацията, както е посочено в ORA.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; и
- (3) сертификатът не е върнат или отнет.

- б) След отнемане или връщане сертификатът незабавно се предава на компетентния орган.

▼ M1**ORA.GEN.140 Достъп**

С цел определяне на съответствието със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане организацията предоставя достъп до всички съоръжения, въздухоплавателни средства, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, отнасящи се до дейността ѝ, предмет на сертифицирането, независимо дали са договорени или не, на всяко лице, упълномощено от:

- а) компетентния орган, определен в ORA.GEN.105; или
- б) органа, действащ съгласно разпоредбите на ARA.GEN.300, букви г) и д) или ARO.RAMP.

**ORA.GEN.150 Констатации**

След получаване на уведомление за констатациите организацията:

- а) определя основната причина за несъответствието;
- б) съставя план с коригиращи действия; и
- в) доказва изпълнението на плана с коригиращи действия по удовлетворителен за компетентния орган начин в рамките на срока, договорен с този орган, както е посочено в ARA.GEN.350, буква г).

**ORA.GEN.155 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

Организацията изпълнява:

- а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARA.GEN.135, буква в); и
- б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

**ORA.GEN.160 Доклади за събития**

- а) Организацията докладва на компетентния орган и на която и да било друга организация, която държавата на оператора изисква да бъде информирана, всяко произшествие, сериозен инцидент и събитие, както е посочено в Регламент (ЕО) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> и Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>.

▼ M2

- б) Без да се засяга буква а), организацията докладва на компетентния орган и на организацията, отговорна за проектирането на въздухоплавателното средство, всеки инцидент, неизправност, технически дефект, превишаване на техническите ограничения и събитие, което разкрива неточна, непълна или неясна информация, съдържаща се в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2012 на Комисията <sup>(3)</sup>, или друго необичайно обстоятелство, което е застрашило или е могло да застраши безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, без да е довело до произшествие или сериозен инцидент.

▼ M1

- в) Без да се накърняват разпоредбите на Регламент (ЕО) № 996/2010, Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията <sup>(4)</sup> и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията <sup>(5)</sup>, посочените в букви а) и б) доклади се изготвят във форма и по начин, определени от компетентния орган, и съдържат цялата необходима информация относно състоянието, известно на организацията.
- г) Докладите се изготвят възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на 72 часа, след като организацията определи установи, за което се отнася докладът, освен ако извънредни обстоятелства не попречат на това.

<sup>(1)</sup> ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35.

<sup>(2)</sup> ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

<sup>(3)</sup> ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1.

<sup>(4)</sup> ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3.

<sup>(5)</sup> ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7.

▼ **M1**

- д) Когато е уместно, организацията представя последващ доклад за действията, които възнамерява да предприеме, за да предотврати подобни събития в бъдеще, веднага след като определи тези действия. Този доклад се изготвя във форма и по начин, определени от компетентния орган.

*РАЗДЕЛ II**Управление***ORA.GEN.200 Система за управление**

- а) Организацията установява, въвежда и поддържа система за управление, която включва:
- (1) ясно определени области на отговорност и отчетност в цялата организация, включително пряка отговорност за безопасността на отговорния ръководител;
  - (2) описание на всички правила и принципи на организацията по отношение на безопасността, наричани политика за безопасност;
  - (3) определяне на заплахите за авиационната безопасност, произтичащи от дейността на организацията, тяхната оценка и управлението на свързаните рискове, включително предприемане на действия за намаляване на риска и проверка на тяхната ефективност;
  - (4) поддържане на персонал, обучен и квалифициран за изпълнение на задачите;
  - (5) документация за всички основни процеси на системата за управление, включително процес за уведомяване на персонала за неговите отговорности и процедурата за изменение на тази документация;
  - (6) функция за наблюдение на съответствието на организацията със съответните изисквания. Наблюдението на съответствието включва система за последваща информация на констатациите на отговорния ръководител, за да се осигури ефективно изпълнение на коригиращи действия, когато е необходимо; и
  - (7) всички допълнителни изисквания, които са предвидени в съответните подчасти на настоящата част или други приложими части.
- б) Системата за управление трябва да съответства на размера на организацията и на естеството и сложността на нейната дейност, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тази дейност.

**ORA.GEN.205 Договорени дейности**

- а) Договорените дейности включват всички дейности в рамките на обхвата на одобрението на организацията, които се изпълняват от друга организация, която е сертифицирана да извършва такива дейности или, ако не е сертифицирана, работи съгласно одобрението на организацията възложител. Организацията гарантира, че когато договаря или купува каквато и да било част от своята дейност, договорената или закупена услуга или продукт съответстват на приложимите изисквания.
- б) Когато сертифицираната организация възложи с договор част от своята дейност на организация, която не е сертифицирана съгласно тази част да извършва такава дейност, организацията изпълнител работи съгласно одобрението на организацията възложител. Организацията възложител осигурява достъп на компетентния орган до организацията изпълнител, за да определи продължаващото съответствие с приложимите изисквания.

**ORA.GEN.210 Изисквания към персонала**

- а) Организацията определя отговорен ръководител, който има пълномощия да гарантира, че всички дейности могат да бъдат финансирани и извършвани съгласно приложимите изисквания. Отговорният ръководител отговаря за установяване и поддържане на ефективна система за управление.



**▼ M1**

- б) Организацията определя лице или група от лица, които носят отговорност организацията да продължи да съответства на приложимите изисквания. Тези лица са подчинени на отговорния ръководител.
- в) Организацията разполага с достатъчно квалифициран персонал за изпълнение на планираните задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.
- г) Организацията води подходяща отчетност за опита, квалификациите и обучението, за да покаже съответствие с буква в).
- д) Организацията гарантира, че целият персонал е информиран за правилата и процедурите, отнасящи до изпълнението на техните задължения.

**ORA.GEN.215 Изисквания към съоръженията**

Организацията разполага със съоръжения, които позволяват изпълнението и управлението на всички планирани задачи и дейности в съответствие с приложимите изисквания.

**ORA.GEN.220 Водене на отчетност**

- а) Организацията създава система за водене на отчетност, която осигурява подходящо съхранение и надеждно проследяване на всички разработени дейности, като обхваща по-специално всички елементи, посочени в ORA.GEN.200.
- б) Форматът на отчетите се уточнява в процедурите на организацията.
- в) Отчетите се съхраняват по начин, който гарантира защита от повреда, промяна или кражба.

## ПОДЧАСТ АТО

**ОДОБРЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ**

## РАЗДЕЛ I

**Общи разпоредби****ORA.АТО.100 Обхват**

Настоящата подчаст определя изискванията, на които трябва да отговарят организациите, които предоставят обучение за свидетелства за правоспособност на пилот, и свързаните с тях квалификации и удостоверения.

**ORA.АТО.105 Кандидатстване**

- а) Кандидатите за издаване на сертификат за одобрена организация за обучение (АТО) представят на компетентния орган:
  - (1) следната информация:
    - i) наименование и адрес на организацията за обучение;
    - ii) дата, на която възнамеряват да започнат дейността;
    - iii) лични данни и квалификации на началника по обучението (НО), полетните инструктори, инструкторите за обучение на полетен симулатор и инструкторите за теоретично обучение;
    - iv) наименования и адреси на летищата и/или експлоатационните площадки, на които ще се провежда обучението;
    - v) списък на въздухоплавателните средства, които ще се използват за обучението, включително тяхната група, клас или тип, регистрация, собственици и категория на сертификата за летателна годност, ако е приложимо;
    - vi) списък на летателните тренажори (FSTD), които организацията за обучение възнамерява да използва, ако е приложимо;

**▼ M1**

vii) вид обучение, който организацията желае да предоставя, и съответната програма на обучение; и

(2) ръководствата за експлоатация и обучение.

б) Организации за полетни изпитания. Независимо от разпоредбите на буква а), точка 1, подточки iv) и v), организации за обучение, които осигуряват подготовка на лица за полетни изпитания трябва да представят:

(1) наименования и адреси на основните летища и/или експлоатационни площадки, на които ще се провежда обучението; и

(2) списък на типовете или категориите въздухоплавателни средства, които ще се използват за полетни изпитания.

в) В случай на промяна на сертификата кандидатите представят на компетентния орган съответните части от информацията и документацията, посочени в буква а).

**ORA.ATO.110 Изисквания към персонала**

а) Определя се НО. НО трябва да притежава богат опит като инструктор в областите, необходими за обучението, осигурявано от АТО, и да притежава добри управленски способности.

б) Отговорностите на НО включват:

(1) осигуряване на съответствие на предоставяното обучение с Част FCL и в случай на подготовка за полетни изпитания — установяване на съответните изисквания на Част 21 и учебната програма;

(2) осигуряване на задоволително интегриране на летателно обучение на въздухоплавателно средство или летателен тренажор (FSTD) и теоретично обучение; и

(3) следене на развитието на всеки отделен обучаем.

в) Инструкторите за теоретично обучение трябва да имат:

(1) практически опит в авиацията в областта, засягаща обучението, и да са преминали курс на обучение за инструктори; или

(2) предишен опит като преподаватели и подходящи теоретични познания по предмета, който ще преподават.

г) Полетните инструктори или инструкторите за обучение на полетен симулатор трябва да притежават квалификации в съответствие с Част FCL за типа обучение, който провеждат.

**ORA.ATO.120 Водене на отчетност**

Следните данни трябва да се съхраняват за период от минимум 3 години след завършване на обучението:

а) подробна информация за наземно, летателно и симулирано летателно обучение, което е получил всеки обучаем;

б) подробни и редовни доклади за напредъка от инструкторите, включващи оценки и редовни полетни проверки и наземни изпити; и

в) информация относно свидетелствата за правоспособност и свързаните с тях квалификации и удостоверения на обучаемите, включително дати на изтичане валидността на медицински свидетелства и квалификации.

▼ **M1****ORA.ATO.125 Програма за обучението**

- a) За всеки предлаган вид курс се изготвя програма за обучението.
- b) Програмата трябва да отговаря на изискванията на Част FCL, а в случай на подготовка за полетни изпитания — на съответните изисквания на Част 21.

**ORA.ATO.130 Ръководство за обучение и експлоатация**

- a) АТО изготвя и поддържа ръководство за обучение и ръководство за експлоатация, съдържащи информация и инструкции, които дават възможност на персонала да изпълнява своите задължения и дават насоки на обучаемите как да изпълняват изискванията на курса.
- b) АТО предоставя на персонала и, когато е уместно, на обучаемите информацията, която се съдържа в ръководството за обучение, ръководството за експлоатация и документацията за одобрение на АТО.
- v) Ако АТО осигурява подготовка на лица за полетни изпитания, ръководството за експлоатация трябва да отговаря на изискванията за ръководство за експлоатация при полетни изпитания, както е предвидено в Част 21.
- г) Ръководството за експлоатация установява схеми за ограничаване на полетното време за полетните инструктори, включително максималните летателни часове, максималното работно време и минималното време за почивка между изпълнение на задълженията като инструктор съгласно Част ORO.

**ORA.ATO.135 Въздухоплавателни средства за обучение и FSTD**

- a) АТО трябва да разполага с подходящ парк от тренировъчни въздухоплавателни средства или FSTD, пригодни за предлаганите курсове на обучение.
- b) АТО предоставя обучение на FSTD само, когато докаже на компетентния орган:
  - (1) че спецификациите на FSTD отговарят на съответната програма за обучение;
  - (2) че използваните FSTD удовлетворяват съответните изисквания на Част FCL;
  - (3) че тренажорът отговаря с точност на съответния тип въздухоплавателно средство, когато става въпрос за тренажор за пълна имитация на полета (FFS); и
  - (4) че е въвела система за наблюдение на промените в FSTD и гарантиране, че тези промени не засягат съответствието на програмата за обучение.
- v) Ако въздухоплавателното средство, използвано за летателната проверка, е от тип, различен от типа на FFS, използван за обучението за визуални полети, максимално признатите точки се ограничават до предвиденото за тренажор за полетни и навигационни процедури II (FNPT II) за самолети и FNPT II/III за хеликоптери в съответната програма за летателно обучение.
- г) Организации за полетни изпитания. Въздухоплавателното средство, използвано за подготовка на лица за полетни изпитания, трябва да е подходящо оборудвано с прибори за полетни изпитания съгласно целите на обучението.

**ORA.ATO.140 Летища и експлоатационни площадки**

Когато предоставя летателно обучение на въздухоплавателно средство, АТО използва летища или експлоатационни площадки, които имат подходящи съоръжения и характеристики, позволяващи обучение по съответните маневри, като взема предвид обучението и категорията и типа използвано въздухоплавателно средство.

**▼ M2****ORA.ATO.145 Предварителни условия за обучението**

- а) АТО гарантира, че обучаемите отговарят на всички предварителни условия за обучение, определени в част MED, част FCL и, ако е приложимо, както е определено в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.
- б) В случай че АТО осигурява подготовката на лица за полетни изпитания, обучаемите трябва да отговарят на всички предварителни условия за обучение, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

**▼ M1****ORA.ATO.150 Обучение в трети държави**

Когато АТО е одобрена да предоставя обучение за квалификация за полети по прибори (IR) в трети държави:

- а) програмата за обучение включва адаптиращи полети в държавите-членки преди летателната проверка за IR; и
- б) летателната проверка за IR се провежда в една от държавите-членки.

*РАЗДЕЛ II**Допълнителни изисквания за АТО, осигуряващи обучение за CPL, MPL и ATPL и свързаните с тях квалификации и удостоверения***ORA.ATO.210 Изисквания към персонала**

- а) *Началник по обучението (НО)*. С изключение на АТО, осигуряващи подготовка за полетни изпитания, определеният НО трябва да притежава богат опит като инструктор за обучение за свидетелства за правоспособност за професионални пилоти и свързаните с тях квалификации и удостоверения.
- б) *Главен полетен инструктор (CFI)*. АТО, която предоставя летателно обучение определя главен полетен инструктор, който отговаря за наблюдението на полетните инструктори и инструкторите за обучение на полетен симулатор и за стандартизирането на цялото летателно обучение и симулаторно обучение. Този инструктор притежава свидетелство за професионален пилот от най-висока степен и свързаните с него квалификации по отношение на провежданото летателно обучение и свидетелство за правоспособност на инструктор с право да обучава поне по един от предоставяните курсове на обучение.
- в) *Главен инструктор за теоретично обучение (СТКИ)*. Одобрената организация за теоретично обучение определя главен инструктор за теоретично обучение, който е отговорен за надзора на теоретичното обучение и за стандартизационните изисквания. Този инструктор притежава богат опит като инструктор в областта, която се отнася за обучението, осигурявано от АТО.

**ORA.ATO.225 Програма за обучението**

- а) Програмата за обучение включва детайлно описание на летателното и теоретичното обучение по седмици или по фази, списък от стандартни упражнения и резюме на учебната програма.
- б) Съдържанието и подредбата на програмата за обучение се уточнява в ръководството за обучение.

**ORA.ATO.230 Ръководство за обучение и експлоатация**

- а) Ръководството за обучение описва стандартите, темите и целите на обучението за всеки етап от обучението, които обучаемите трябва да спазват, и трябва да включва следното:

- план на обучение,
- инструктаж и летателни упражнения,
- летателно обучение на FSTD, ако е приложимо,

▼ **M1**

— теоретично обучение.

- б) Ръководството за експлоатация съдържа съответна информация за отделни групи персонал, като например полетни инструктори, инструктори за обучение на полетен симулатор, инструктори за теоретично обучение, експлоатационен и технически персонал, и съдържа обща, техническа, маршрутна информация и информация за обучение на персонала.

**РАЗДЕЛ III****Допълнителни изисквания за АТО, осигуряващи специфични типове обучение****Глава 1****Дистанционно обучение****ORA.АТО.300 Общи разпоредби**

АТО може да бъде одобрена за провеждане на обучение по програми за модулни курсове, като използва дистанционно обучение в следните случаи:

- а) модулни курсове за теоретично обучение;
- б) курсове за допълнителни знания за квалификация за клас или тип; или
- в) курсове за одобрено предварително теоретично обучение за квалификация за първи тип многодвигателен хеликоптер.

**ORA.АТО.305 Обучение в класна стая**

- а) При всички модулни курсове на дистанционно обучение е включено обучение в класна стая.
- б) Времето на обучение в класна стая не е по-малко от 10 % от общата продължителност на курса.
- в) В тази връзка класна стая е налична или в основното място на стопанска дейност на АТО, или в рамките на подходящо помещение на друго място.

**ORA.АТО.310 Инструктори**

Всички инструктори са напълно запознати с изискванията за програмите за дистанционно обучение.

**Глава 2****Летателно обучение само на земя****ORA.АТО.330 Общи разпоредби**

- а) Одобрение за летателно обучение само на земя (ZFTT), както е посочено в Част FCL, се дава само на АТО, които имат и права да провеждат операции на търговския въздушен транспорт, или АТО, които имат специални споразумения с оператори в търговския въздушен транспорт.
- б) Одобрение за ZFTT може да бъде дадено единствено ако операторът има опит в експлоатацията на типа самолет от не по-малко от 90 дни.
- в) Когато ZFTT се предлага от АТО, която има специално споразумение с оператор, изискването за 90 дни експлоатационен опит не се прилага, ако инструкторът за квалификация за тип TRI(A), ангажиран с изпълнението на изискването на Част ORO за допълнителни излитания и кацания, притежава опит в експлоатацията на типа самолет.

▼ **M1****ORA.ATO.335 Тренажор за пълна имитация на полета**

- а) Одобреният за ZFTT FFS е изправен по критериите на системата за управление на АТО.
- б) Имитацията на движение и визуализацията на FFS са напълно изправни в съответствие с приложимите сертификационни спецификации за FSTD, както е посочено в ORA.FSTD.205.

## Глава 3

**Курсове за свидетелство за правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (MPL)****ORA.ATO.350 Общи разпоредби**

Права да провежда интегрирани курсове на обучение за MPL и курсове за инструктори за MPL се дават на АТО единствено ако има правото да провежда операции на търговския въздушен транспорт или има специално споразумение с оператор в търговския въздушен транспорт.

## Глава 4

**Подготовка на лица за полетни изпитания****ORA.ATO.355 Организации за полетни изпитания**

- а) АТО, която е одобрена за провеждане на подготовка на лица за полетни изпитания за издаване на категория 1 или 2 квалификации за полетни изпитания съгласно Част FCL, може да има допълнителни права за провеждане на обучение за други категории от полетните изпитания и други категории лица за тази дейност, при условие че:

- (1) са изпълнени съответните изисквания на Част 21; и
  - (2) съществуват точно определени договорености между АТО и организацията, одобрена по Част 21, която назначава или има намерение да назначи такъв персонал.
- б) Отчетите за обучението включват писмени доклади от обучаемите съгласно изискванията на програмата за обучение, включително, когато е приложимо, обработка на данни и анализ на отчетените параметри, отнасящи се до типа полетно изпитание.

## ПОДЧАСТ FSTD

***ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОРГАНИЗАЦИИТЕ, КОИТО ЕКСПЛОАТИРАТ ЛЕТАТЕЛНИ ТРЕНАЖОРИ (FSTD), И КВАЛИФИКАЦИЯ НА FSTD****РАЗДЕЛ I****Изисквания за организациите, които експлоатират FSTD*****ORA.FSTD.100 Общи разпоредби**

- а) Кандидатът за сертификат за квалификация на FSTD доказва на компетентния орган, че е въвел система за управление съгласно раздел II от ORA.GEN.200. По този начин кандидатът показва, че пряко или чрез договор има капацитет да поддържа ефективността, функциите и други характеристики, определени за квалификационното ниво на FSTD, и да контролира инсталацията на FSTD.
- б) Когато кандидатът е притежател на сертификат за квалификация, издаден в съответствие с настоящата част, спецификациите на FSTD са описани:
  - (1) в условията на сертификата на АТО; или
  - (2) в ръководството за обучение, когато става въпрос за притежател на свидетелство за авиационен оператор.

▼ **M1****ORA.FSTD.105 Поддържане на квалификацията на FSTD**

- а) С цел поддържане на квалификацията на FSTD, притежателят на такъв сертификат се подлага на пълния набор от тестове, който се съдържа в главното ръководство за тестване и експертна оценка (MQTG), както и на функционални и субективни тестове в продължение на 12-месечен период.
- б) Резултатите се датират, маркират като анализирани и оценени, и запазват съгласно ORA.FSTD.240, за да се докаже, че стандартите на FSTD се поддържат.
- в) Въвежда се система за контрол на конфигурацията за гарантиране на непрекъснатата цялост на хардуера и софтуера на квалифицирания FSTD.

**ORA.FSTD.110 Модификации**

- а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD въвежда и поддържа система за идентифициране, оценка и включване на всички важни модификации във FSTD, който експлоатира, особено:
- (1) всякакви модификации на въздухоплавателни средства, които са от съществено значение за обучението, изпитването и проверката, независимо дали са наложени от директива за летателна годност; и
  - (2) всяка модификация на FSTD, включително имитацията на движение и визуализацията, когато е от съществено значение за обучението, изпитването и проверката, като в случая с корекции на данните.
- б) Модификации на хардуера и софтуера на FSTD, които засягат характеристиките, възможностите за действие и функционирането на системите, или каквито и да било важни модификации на имитацията на движение и визуализацията се оценяват, за да се определи въздействието върху първоначалните критерии за квалификация. Организацията изготвя изменения за всяка от засегнатите проверки на съответствие. Тя изпитва FSTD спрямо новите критерии.
- в) Организацията предварително информира компетентния орган за всички основни промени, с цел да определи дали извършените тестове са задоволителни. Компетентният орган решава дали е необходима специална оценка на FSTD преди използването му отново за обучение след модификацията.

**ORA.FSTD.115 Инсталации**

- а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD гарантира, че:
- (1) FSTD е инсталиран в подходящи условия, които подпомагат безопасна и надеждна експлоатация;
  - (2) всички лица на борда на FSTD и техническият персонал са инструктирани относно безопасността в FSTD, за да гарантира, че са информирани за цялото оборудване, осигуряващо безопасност, и всички процедури за безопасност на FSTD в случай на аварийна ситуация; и
  - (3) FSTD и неговите инсталации съответстват на местното законодателство в областта на здравето и безопасността.
- б) Характеристиките за безопасност на FSTD, като аварийно спиране и аварийно осветление, се проверяват поне веднъж годишно и се записват.

**ORA.FSTD.120 Допълнително оборудване**

Когато към FSTD е добавено допълнително оборудване, въпреки че не е необходимо за квалификацията, компетентният орган му прави оценка, за да гарантира, че то няма неблагоприятно въздействие върху качеството на обучението.

▼ M1

## РАЗДЕЛ II

*Изисквания за квалификацията на FSTD***ORA.FSTD.200 Кандидатстване за квалификация на FSTD**

- а) Кандидатстването за сертификат за квалификация на FSTD се извършва във форма и по начин, определени от компетентния орган:
- (1) в случая на тренажори за основна подготовка за полети по прибори (BITD) — от производителя на BITD;
  - (2) във всички останали случаи — от организацията, която възнамерява да експлоатира FSTD.
- б) Кандидатите за първоначална квалификация представят на компетентния орган документация, която показва как са спазени изискванията, установени в настоящия регламент. Тази документация включва процедурата, установена с цел да се гарантира съответствие с ORA.GEN.130 и ORA.FSTD.230.

**ORA.FSTD.205 Сертификационни спецификации за FSTD**

- а) Съгласно член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008 Агенцията разработва сертификационни спецификации като стандартно средство за доказване на съответствие на FSTD със съществените изисквания на приложение III към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Тези сертификационни спецификации са достатъчно подробни и конкретни, за да информират кандидатите за условията, при които ще бъдат издадени квалификации.

**ORA.FSTD.210 Основа за квалификация**

- а) Сертификат за квалификация на FSTD се издава на основата на:
- (1) приложимите сертификационни спецификации, установени от Агенцията, които са в сила към датата на заявлението за първоначална квалификация;

▼ M2

- 2) данните за съответствие на въздухоплавателното средство, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, одобрени съгласно Регламент (ЕО) № 748/2012, ако е приложимо; и

▼ M1

- 3) всички специални условия, предписани от компетентния орган, ако съответните сертификационни спецификации не съдържат подходящи стандарти за FSTD, тъй като FSTD има нови или различни характеристики от тези, на които се основават приложимите сертификационни спецификации.
- б) Основата за квалификация е приложима за бъдещи периодични квалификации на FSTD, освен ако не бъде категоризирана наново.

**ORA.FSTD.225 Срок на действие и продължаваща валидност**

- а) Квалификацията за тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) остава валидна, при положение че:
- (1) FSTD и експлоатиращата го организация продължават да отговарят на приложимите изисквания;
  - (2) на компетентния орган е предоставен достъп до организацията, както е посочено в ORA.GEN.140, за да определи продължаващото съответствие със съответните изисквания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; и
  - (3) сертификатът за квалификация не е върнат или отнет.



▼ **M1**

- б) Периодът от 12 месеца, установен в ARA.FSTD.120, буква б), точка 1, може да бъде удължен до максимум 36 месеца при следните обстоятелства:
- (1) FSTD е бил предмет на първоначална и най-малко на една периодична оценка, която е установила неговото съответствие с основата за квалификация;
  - (2) притежателят на сертификат за квалификация на FSTD е получил положителни регулаторни оценки на FSTD през предходните 36 месеца;
  - (3) компетентният орган извършва всеки 12 месеца официална проверка на системата на организацията за наблюдение на съответствието, посочена в ORA.GEN.200 буква а), точка 6; и
  - (4) определено лице от организацията с подходящ опит прави преглед на редовното провеждане на тестове от ръководството за тестване и експертна оценка (QTG) и провежда съответните функционални и субективни тестове на всеки 12 месеца и изпраща доклад с резултатите на компетентния орган.
- в) Квалификацията за тренажор за основна подготовка за полети по прибори (BITD) остава валидна, при положение че се провеждат редовни оценки на съответствието спрямо съответната основа за квалификация съгласно ARA.FSTD.120.
- г) След връщане или отнемане сертификатът за квалификацията на FSTD се предава на компетентния орган.

**ORA.FSTD.230 Промени на квалифициран FSTD**

- а) Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD информира компетентния орган за всички предлагани промени на FSTD като:
- (1) важни модификации;
  - (2) преместване на FSTD; и
  - (3) деактивиране на FSTD.
- б) В случай на повишаване на квалификационното ниво на FSTD, организацията се обръща към компетентния орган за оценка с цел повишаване на нивото. Организацията провежда всички проверки за съответствие за исканото квалификационно ниво. Резултати от предишни оценки не се използват за проверка на съответствието на характеристиките на FSTD за настоящото повишаване.
- в) Когато FSTD се премества, организацията уведомява компетентния орган преди започване на планираната дейност и предоставя график на съответните събития.

Преди пускането на FSTD в експлоатация на новото място, организацията извършва минимум една трета от проверките за съответствие и функционалните и субективните тестове, за да гарантира, че функционирането на FSTD отговаря на първоначалния му квалификационен стандарт. Копие от документацията за тестове се съхранява заедно с отчетите за FSTD за преглед от компетентния орган.

Компетентният орган може да извърши оценка на FSTD след преместването. Оценката е в съответствие с първоначалната основа за квалификация на FSTD.

- г) Ако организацията планира да деактивира FSTD за продължителни периоди от време, компетентният орган трябва да бъде уведомен и да бъдат създадени подходящи мерки за контрол за периода, през който FSTD не е активен.

Организацията съгласува с компетентния орган план за деактивиране, съхранение и повторно активиране, за да гарантира, че FSTD може да бъде активиран на неговото първоначално квалификационно ниво.

**▼ M1****ORA.FSTD.235 Прехвърляне на квалификация на FSTD**

- а) Когато има промяна на организацията, която експлоатира FSTD, новата организация информира предварително компетентния орган, за да съгласува план за прехвърлянето на FSTD.
- б) Компетентният орган може да извърши оценка в съответствие с първоначалната основа за квалификация на FSTD.
- в) Когато FSTD престане да отговаря на своята първоначална основа за квалификация, организацията кандидатства за нов сертификат за квалификация на FSTD.

**ORA.FSTD.240 Водене на отчетност**

Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD съхранява:

- а) всички документи, които описват и доказват първоначалната основа за квалификация и квалификационно ниво на FSTD за срока на жизнения цикъл на FSTD; и
- б) всички периодични документи и доклади за всеки FSTD и дейностите по наблюдение на съответствието за срок от минимум 5 години.

## ПОДЧАСТ AeMC

**АВИОМЕДИЦИНСКИ ЦЕНТРОВЕ***РАЗДЕЛ I**Общи разпоредби***ORA.AeMC.105 Обхват**

Настоящата подчаст установява допълнителните изисквания, на които трябва да отговаря дадена организация, за да бъде квалифицирана за получаването или продължаването на одобрение за работа като авиомедицински център (AeMC) за издаване на медицински свидетелства, включително начални медицински свидетелства клас 1.

**ORA.AeMC.115 Кандидатстване**

Кандидатите за сертификат за AeMC:

- а) отговарят на условията на MED.D.005; и
- б) представят, в допълнение към документацията за одобрение на организация, изискваните съгласно ORA.GEN.115 данни за клинични връзки с болници или медицински институти с цел извършване на прегледи от специалисти.

**ORA.AeMC.135 Продължаваща валидност**

Сертификатът за AeMC се издава за неопределен срок. Той остава валиден, при условие че притежателят и авиомедицинските експерти на организацията:

- а) отговарят на условията на MED.D.030; и
- б) гарантират, че продължават да разполагат с необходимия опит, като извършват подходящ брой медицински прегледи клас 1 всяка година.

*РАЗДЕЛ II**Управление***ORA.AeMC.200 Система за управление**

AeMC установява и поддържа система за управление, която включва позициите, споменати в ORA.GEN.200, и освен това процеси за:

- а) медицинско сертифициране в съответствие с Част MED; и

**▼ M1**

б) гарантиране по всяко време на медицинска поверителност.

**ORA.АеМС.210 Изисквания към персонала**

а) АеМС:

- (1) разполага с авиомедицински експерт (АМЕ), определен за ръководител на АеМС, с права да издава медицински свидетелства клас 1 и достатъчно опит по авиационна медицина, за да изпълнява своите задължения; и
- (2) има на щат подходящ брой напълно квалифицирани АМЕ и друг технически персонал и експерти.

б) Ръководителят на АеМС отговаря за координиране на оценката на резултатите от прегледите и за подписване на доклади, удостоверения и начални медицински свидетелства клас 1.

**ORA.АеМС.215 Изисквания към съоръженията**

АеМС е оборудван с медицинска техника, подходяща за извършване на авиомедицински прегледи, необходими за упражняване на правата, включени в обхвата на разрешението.

**ORA.АеМС.220 Водене на отчетност**

Освен документите, изисквани в ORA.GEN.220, АеМС:

- а) съхранява отчети с подробна информация за медицинските прегледи и оценки, извършени за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на медицински свидетелства и техните резултати за срок от минимум 10 години след датата на последния преглед; и
- б) съхранява цялата медицинска документация по начин, който гарантира по всяко време медицинската поверителност.