



ГДГБА
DG CAA

**ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА
ПОДГОТОВКА ЗА ATPL/MPL/ТИП МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И
ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ
ХАРАКТЕРИСТИКИ**
**SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK FOR ATPL/MPL/MULTI-PILOT AEROPLANES AND
SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES**
PART-FCL, Appendix 9, B

ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ / GENERAL INFORMATION												
Име на кандидата <i>Applicant's Name</i>				Тип ВС <i>Aircraft type</i>								
Фамилия на кандидата <i>Applicant's last name</i>				Регистрация на ВС/№ на тренажор <i>Aircraft registration/SIM number and location</i>								
Tel.: E-mail:				Лява /Дясна седалка <i>LHS / RHS</i>								
Вид на свид. <i>Type of licence</i>				Експлоатация <i>Operations</i>								
Номер на свид. <i>Pilot licence No:</i>				SP	☐	MP	☐	PIC	☐	COP	☐	
Държава на издаване на свид. <i>State of licence issue</i>				За тип ВС/for Type Rating		☐	За/for ATPL		☐	За/for MPL		☐
Оператор <i>Operator</i>				Първоначално <i>/Initial</i>		☐	Потвърждаване <i>/Revalidation</i>		☐	Подновяване <i>/Renewal</i>		☐
Дата на проверката <i>Date of test</i>				Място на проверката <i>Location of test</i>								
Летище /Тренажор <i>Aerodrome /FSTD</i>	Време на запуск <i>Chocks off:</i>			Време на спиране <i>Chocks on:</i>			Общо време <i>Block time</i>					

ТЕОРЕТИЧНИ ИНСТРУКЦИИ / THEORETICAL INSTRUCTIONS:			
От / From:	До / To:	Оценка (минимум 75%)/ <i>Mark (pass mark 75%)</i>	Одобрена организация за обучение / <i>Approved Training Organization</i>
Име на инструктора / <i>Instructor's name</i>	Подпис на инструктора / <i>Instructor's signature</i>	Номер на свидетелството за правоспособност на инструктора / <i>Instructor's licence number</i>	Дата / <i>Date (dd/mm/yyyy)</i>

(TRI)/(SFI) ПРЕПОРЪКИ: СЧИТАМ, ЧЕ ГОРЕСПОМЕНАТИЯТ КАНДИДАТ Е ГОТОВ ЗА ПРОВЕРКАТА НА УМЕНИЯТА / ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА, ЗА КОЯТО Е КАНДИДАТСТВОЛ. (TRI)/(SFI) RECOMMENDATIONS: I CONSIDER THE APPLICANT TO BE READY FOR THE SKILL TEST / PROFICIENCY CHECK FOR WHICH HE/SHE IS APPLYING			
Име на инструктора / <i>Instructor's name</i>	Подпис на инструктора / <i>Instructor's signature</i>	Номер на свидетелството за правоспособност на инструктора / <i>Instructor's licence number</i>	Дата / <i>Date (dd/mm/yyyy)</i>

	МАНЕВРИ/ПРОЦЕДУРИ MANOEUVRES/PROCEDURES	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ PRACTICAL TRAINING			Проверен на Chkd in	Проверка на уменията/ проверка на професионалната подготовка за квалификация за ATPL/ MPL/ТИП/ ATPL/MPL/TYPE Rating Skill Test OR Prof.Check
		FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението Instructor initials when training completed	FFS or A	Подпис на проверяващия след извършване на проверката Examiner initials when test completed
Раздел 1. Подготовка на полета Section 1. Flight preparation						
1.1	Изчисляване на параметрите на полета Performance calculation	OTD P				
1.2	Външен оглед на самолета; елементи за оглед и цел на огледа Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD P#	P			
1.3	Оглед на пилотската кабина Cockpit inspection	P ---->	-->			
1.4	Ползване на контролен лист преди запуск на двигателите, процедури за запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P ---->	-->		M	
1.5	Рулиране по указания от РВД или инструктора Taxiing in compliance with air traffic control or instructions of instructor	P ---->	-->			
1.6	Проверки преди излитане Before take-off checks	P ---->	-->		M	
Раздел 2. Излитане Section 2. Take-offs						
2.1	Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, включително ускорено излитане Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off	P ---->	-->			
2.2 *	Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отлепване Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	P ---->	-->			
2.3	Излитане при страничен вятър Crosswind take-off	P ---->	-->			
2.4	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса) Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off	P ---->	-->			

	mass)					
2.5	Излитане при симулиран отказ на двигателя: <i>Take-offs with simulated engine failure:</i>	P ---->	-->			
2.5.1 *	веднага след достигане на V2 (На самолети, които не са сертифицирани като транспортни или такива за къси разстояния, не трябва да се симулира отказ на двигател преди достигане на височина от минимум 500 фута над края на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател веднага след достигане на V2) <i>shortly after reaching V2</i> (In aeroplanes which are not certificated as transport category or commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500 ft above runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2)	P ---->	-->			
2.5.2*	между V1 и V2 <i>between V1 and V2</i>	P	X		M Само на FFS Only FFS	
2.6	Прекратено излитане с приемлива скорост преди достигане на V1 <i>Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1</i>	P ---->	--> X		M	
Раздел 3. Полетни маневри и процедури Section 3. Flight Manoeuvres and Procedures						
3.1	Ръчен режим със или без директорни системи (без автопилот, без автоматична тяга/автоматичен регулатор на тягата и при различни закони на управление, където е приложимо) <i>Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)</i>	P ---->	-->			
3.1.1	При различни скорости (включително полет с малка скорост) и височини в обхвата на обучението на FSTD <i>At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope</i>	P ---->	-->			
3.1.2	Стръмни завой с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно <i>Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right</i>	P ---->	-->			
3.1.3	Завой със и без интерцептори <i>Turns with and without spoilers</i>	P ---->	-->			
3.1.4	Процедура за полет и маневри по прибори, включително отлитане и долитане по прибори, и визуален подход <i>Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach</i>	P ---->	-->			
3.2	Отпускане на носа на самолета и	P ---->	--> X		само на FFS	

	откъсване на въздушния поток (ако е приложимо), и други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип „холандски крен“) <i>Tuck under and Mach buffets after reaching the critical Mach number, and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)</i>		Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>		<i>FFS only</i>	
3.3	Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер (ако е приложимо) <i>Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)</i>	OTD P ---->	-->			
3.4	Нормално и необичайно функциониране на следните системи: <i>Normal and abnormal operations of following systems:</i>				M	Задължително е да се изберат най-малко 3 аномалии от 3.4.0. до 3.4.14 включително. <i>A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive</i>
3.4.0	Двигател (витло, ако е необходимо) <i>Engine (if necessary propeller)</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.1	Херметизация и кондициониране на въздуха <i>Pressurisation and air-conditioning</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.2	Система за пълно/ статично налягане <i>Pitot/static system</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.3	Горивна уредба <i>Fuel system</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.4	Електрическа уредба <i>Electrical system</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.5	Хидравлична система <i>Hydraulic system</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.6	Система за управление и тримери <i>Flight control and trim system</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.7	Противообледенителна система, отопление на предното стъкло <i>Anti-icing/de-icing system, glare shield heating</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.8	Автопилот/Директорна система <i>Autopilot/Flight director</i>	OTD P ---->	-->		M (само за еднопилотни) <i>(single pilot only)</i>	
3.4.9	Средства за предупреждение и за предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта <i>Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.10	Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер <i>Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder</i>	P ---->				
3.4.11	Радиостанции, навигационно оборудване, прибори, система за управление на полета <i>Radios, navigation equipment, instruments, FMS</i>	OTD P ---->				
3.4.12	Колесник и спирачна система <i>Landing gear and brake</i>	OTD P ---->	-->			
3.4.13	Система на предкрилки и задкрилки	OTD	-->			

	<i>Slat and flap system</i>					
3.4.14	Спомагателна силова установка (APU) <i>Auxiliary power unit (APU)</i>	OTD P ---->	-->			
	Умишлено оставено празно <i>Intentionally left blank</i>					
3.6	Необичайни и аварийни процедури: <i>Abnormal and emergency procedures:</i>				M	Задължително е да се изберат най-малко 3 елемента от 3.6.1 до 3.6.9 включително. Действия при пожар на: <i>A mandatory minimum of three items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive</i>
3.6.1	Действия при пожар, напр. в двигател, в АPU, в пътническата кабина, в товарния отсек, в пилотската кабина, крилото и електрическата система, вкл. евакуация <i>Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation</i>	P ---->	-->			
3.6.2	Поява на дим — откриване и отстраняване <i>Smoke control and removal</i>	P ---->	-->			
3.6.3	Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина <i>Engine failures, shutdown and restart at a safe height</i>	P ---->	-->			
3.6.4	Изхвърляне на гориво (симулирано) <i>Fuel dumping (simulated)</i>	P ---->	-->			
3.6.5	Срез на вятъра при излитане/кацане <i>Wind shear at take-off/ landing</i>	P ---->	X		Само на FFS <i>Only FFS</i>	
3.6.6	Симулиран отказ на системата за херметизация/аварийно снижение <i>Simulated cabin pressure failure/emergency descent</i>	P ---->	-->			
3.6.7	Загуба на работоспособност на член от екипажа <i>Incapacitation of flight crew member</i>	P ---->	-->			
3.6.8	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ на самолета <i>Other emergency procedures as outlined in the appropriate Aeroplane Flight Manual (AFM)</i>	P ---->	-->			
3.6.9	Сработване на TCAS <i>TCAS event</i>	OTD P ---->	Не се използв а самолет <i>An aeroplane shall not be used</i>		Само на FFS <i>Only FFS</i>	
3.7	Обучение за възстановяване на управлението на самолета <i>Upset recovery training</i>	P само квалифицирани за обучителната задача FFS <i>FFS qualified for the training task only</i>	X Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>			
3.7.1	Възстановяване от случаи на срыв при: - процедура на излитане, - чиста конфигурация на малка височина, - чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина както и	P само квалифицирани за обучителната задача FFS <i>FFS qualified for the training task</i>	X Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aeroplane</i>			

	-конфигурация за кацане. <i>Recovery from stall events in:</i> -take-off configuration; -clean configuration at low altitude; -clean configuration near maximum operating altitude; and -landing configuration	<i>only</i>	<i>shall not be used for this exercise</i>			
3.7.2	Следните упражнения за възстановяване на управлението: -възстановяване от висок положителен ъгъл на тангаж при различни ъгли на наклон, както и -възстановяване от висок отрицателен ъгъл на тангаж при различни ъгли на наклон <i>The following upset exercises:</i> -recovery from nose-high at various bank angles; and -recovery from nose-low at various bank angles	P само квалифицирани за обучителната задача FFS <i>FFS qualified for the training task only</i>	X Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>		Само на FFS <i>Only FFS</i>	
3.8	Процедури при полет по прибори <i>Instrument flight procedures</i>					
3.8.1*	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД <i>Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions</i>	P ---->	-->		M	
3.8.2*	Процедури за изчакване <i>Holding procedures</i>	P ---->	-->			
3.8.3*	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимума, ако се изискват от процедурата за подход <i>3D operations to DH/A of 200 feet (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure</i>					
Забележка: Съгласно ръководството за летателна експлоатация процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид такива ограничения (например избор на ILS за 3.8.3.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ). <i>Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.8.3.1 in the case of such AFM limitation).</i>						
3.8.3.1*	Ръчно, без директорна система <i>manually, without flight director</i>	P ---->	-->		M (само проверка на уменията) <i>(skill test only)</i>	
3.8.3.2*	Ръчно, с директорна система <i>manually, with flight director</i>	P ---->	-->			
3.8.3.3*	С автопилот <i>with autopilot</i>	P ---->	->			
3.8.3.4*	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател по време на крайния етап на подхода за кацане, до опирание на самолета или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг (според случая), започвайки: i) преди прелитане на 1000 фута над нивото на летището; и ii) след прелитане на 1000 фута над нивото на летището. На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно 2D подхода в съответствие с 3.8.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OCH/A),	P ---->	-->		M	

	но не по-късно от достигане на MDH/A от 500 фута над превъзвешението на прага на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно упражнение 3.8.3.4. <i>Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting:</i> <i>(i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and</i> <i>(ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level.</i> <i>In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/ FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the 2D approach in accordance with 3.8.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height/ altitude (OCH/A); however, not later than reaching an MDH/A of 500 ft above the runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with exercise 3.8.3.4.</i>					
3.8.4*	2D операции до MDH/A <i>2D operations down to the MDH/A</i>	P *---->	-->		M	
3.8.5	Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия: а)* подход до разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори на съответното летище в съответствие с навигационните средства за подход по прибори в условия на симулация на полет по прибори; последван от: б) визуално продължение на подхода за кацане по прибори на друга ПИК с разлика в курса за кацане поне 90° от осевата линия на крайния етап на подхода за кацане по буква а), на разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори. <i>Забележка:</i> 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. <i>Circling approach under following conditions:</i> <i>(a)* approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight</i>	P *---->	-->			

	conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from final approach used in item (a), at the authorised minimum circling approach altitude. Remark: if (a) and (b) are not possible due to ATC reasons, a simulated low visibility pattern may be performed.					
3.8.6	Визуални подходи Visual approaches	P ----->	-->			
Раздел 4. Процедури за минаване на втори кръг Section 4. Missed Approach Procedures						
4.1	Минаване на втори кръг при работа на всички двигатели* по време на 3D операция при достигане на височина за вземане на решение Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	P *----->	-->			
4.2	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* от различни етапи на подход по прибори Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P *---->	-->			
4.3	Други процедури за минаване на втори кръг Other missed approach procedures	P *----->	-->			
4.4 *	Ръчно минаване на втори кръг със симулация на неработещ критичен двигател след подход по прибори при достигане на височина за вземане на решение, MDH или MAPt Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	P *----->	-->		M	
4.5	Прекратено кацане с всички работещи двигатели: — от различни височини под DH/MDH. — след опиране (/прекрътяване на кацането) На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), прекратеното кацане с всички работещи двигатели стартира под MDH/A или след опиране. Rejected landing with all engines operating: — from various heights below DH/ MDH; — after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/ FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	P ---->	-->			
Раздел 5. Кацания Section 5. Landings						
5.1	Нормално кацане* с установяване на визуален контакт, когато се достигне DA/H след подход по прибори Normal landings* with visual reference	P				

	<i>established when reaching DA/H following an instrument approach operation</i>					
5.2	Кацане със симулация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран <i>Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position</i>	P ---->	Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>		само на FFS <i>FFS only</i>	
5.3	Кацане при страничен вятър (на ВС, ако е възможно) <i>Crosswind landings (aircraft, if practicable)</i>	P ---->	-->			
5.4	Полет по кръга и кацане с неспуснати или частично спуснати задкрилки и предкрилки <i>Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats</i>	P ---->	-->			
5.5	Кацане със симулация на неработещ критичен двигател <i>Landing with critical engine simulated inoperative</i>	P ---->	-->		M	
5.6	Кацане с два неработещи двигателя: — самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно данните от РЛЕ; както и — самолети с четири двигателя: два двигателя от едната страна <i>Landing with two engines inoperative:</i> — <i>aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and</i> — <i>aeroplanes with four engines: two engines at one side</i>	P	X		M само на FFS (само проверка на уменията) <i>FFS only (skill test only)</i>	
Общи забележки: Има особени изисквания за разширяването на правата за тип за подходи по прибори до височина за вземане на решение, по-малка от 200 фута (60 m), напр. полети по CAT II/III.						
Раздел 6. Допълнителни права към квалификация за тип за подход по прибори до 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). <i>Section 6. Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III). The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used.</i>						
6.1 *	Прекратено излитане при минимално разрешена видимост на ПИК. <i>Rejected take-off at minimum authorised RVR</i>	P * ----->	-->X Това упражнение не се изпълнява на самолет <i>An aircraft may not be used for this exercise</i>		M*	
6.2 *	Подходи CAT II/III: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се	P ----->	-->		M	

	спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (разпределение на задачите, стандартни доклади (call out), взаимно наблюдение, обмен на информация и взаимопомощ) <i>CAT II/III approaches: in simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed</i>					
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 на 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 <i>Go-around: after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training shall also include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, and ground/airborne equipment failure prior to reaching DH and, go-around with simulated airborne equipment failure.</i>	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. <i>Landing(s): with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed</i>	P ----->	-->		M	

Забележка: Полетите по CAT II/III трябва да се изпълняват в съответствие с приложимите изисквания за летателна експлоатация.

Note: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements.

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.

General remarks: Special requirements for extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 feet (60 m), i.e. Cat II/III operations.

EXAMINERS REPORT and DECLARATION						
ОБЩА ОЦЕНКА FINAL RESULT	УСПЕШНО PASSED	☐	НЕУСПЕШНО FAILED	☐	ЧАСТИЧНО ПРЕМИНАЛ PARTIAL PASS	☐
Забележки / Remarks:						
FCL.1030(a)(1): Гарантирам, че комуникацията с кандидата може да бъде установена без езикови бариери. <i>I have ensured that communication with the applicant can be established without language barriers.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(a)(2): Проверих, че кандидатът отговаря на всички изисквания за квалификация, обучение и опит, посочени в част FCL, 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. <i>I have verified that the applicant complies with all the qualification, training and experience requirements in Part-FCL for the issue, revalidation or renewal of the licence, rating or certificate for which the skill test, proficiency check or assessment of competence is taken.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(a)(3): Уведомих кандидата за последствията от предоставянето на непълна, неточна или невярна информация, свързана с неговото обучение и летателен опит. <i>I have made the applicant aware of the consequences of providing incomplete, inaccurate or false information related to their training and flight experience.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(b)(1): Уведомих кандидатът за резултатите от проверката. <i>I have informed the applicant of the result of the test.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(b)(1): В случай на частично преминаване или неуспешен резултат: Уведомих кандидатът, че не може да упражнява правата по квалификацията до цялостното успешно преминаване на проверката и подробно му обясних за необходимостта от допълнително обучение и за правото му да обжалва. <i>In the event of a partial pass or fail: I have informed the applicant that he/she may not exercise the privileges of the rating until a full pass has been obtained and detailed any further training requirement and explain the applicant's right of appeal.</i>				N/A	☐	ДА/ YES ☐ НЕ/ NO ☐
FCL.1030(b)(2): В случай на успешно преминаване на проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността, вписах в свидетелството за правоспособност новата дата на валидността на квалификацията. <i>In the event of a pass in a proficiency check for revalidation I endorsed the applicant's licence with the new expiry date of the rating.</i>				Настояща дата на изтичане на квалификацията/ Expiry date of current rating:		Нова дата на валидност на квалификацията/ New rating valid until:
FCL.1030(b)(3): Предоставих на кандидата подписан доклад на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. <i>I have provided the applicant with a signed report of the skill test or proficiency check.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(b)(3)(ii): Потвърждавам, че са извършени всички необходими маневри и упражнения. Ако даден елемент е бил неуспешен, ще отразя причините за тази оценка. <i>I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed. If an item has been failed, I shall record the reasons for this assessment.</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
FCL.1030(b)(3)(ii): Потвърждавам, че теоретичните знания на кандидата са потвърдени чрез усен изпит (ако е приложимо) <i>I confirm that the applicant's theoretical knowledge has been confirmed by verbal theoretical knowledge examination (where applicable).</i>				ДА/ YES	☐	НЕ/ NO ☐
ADDITIONAL DECLARATION FOR non-BGCAA examiners:						
I hereby declare that I,, have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in version of the Examiner Differences Document.						
Date.....				Signature.....		
Номер на разрешителното на проверяващия (ако е приложимо) <i>Examiner's certificate number (if applicable)</i>		Вид и номер на свидетелството за правоспособност на проверяващия <i>Type and number of licence</i>				
Име на проверяващия (с главни букви) <i>Name(s) of examiner (in capital letter)</i>		Подпис на проверяващия <i>Signature of examiner</i>				
Декларация на кандидата/Applicant's declaration:						
С настоящата декларирам, че: <i>I hereby declare:</i>						
Съгласно Закона за защита на личните данни декларирам, че съм съгласен личните ми данни да бъдат използвани от ГД ГВА при изпълнение на служебните задължения от страна на служителите на администрацията. <i>According to the Personal Data Protection Law, I hereby declare that I agree my personal data to be used by DG CAA in the process of performing their professional duties as state officials.</i>						
В случай на частично преминаване или неуспешен резултат, не мога да упражнявам правата произтичащи от квалификацията до цялостното успешно преминаване на проверката. <i>In case of partial passing or failed attempt, I shall not exercise the rights arising from the qualification until the successful completion of the check/test.</i>						
Цялата информация, дадена в тази форма, е пълна и вярна и съм запознат с резултата от проверката на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността и нямам възражения. <i>That the information provided on this form is correct and I have been informed of the result of the skill test or proficiency check and have no objections.</i>						
В случай на частично преминаване или неуспешно: ☐ съм съгласен ☐ не съм съгласен ☐ N/A ☐ за повторно разглеждане със същия проверяващ. <i>for re-examination with the same examiner.</i>						
Подпис на кандидата <i>Signature of applicant</i>				Дата <i>Date</i>		

Оригиналът на този протокол трябва да бъде предоставен на компетентният орган на кандидата. Копия на този протокол трябва да бъдат предоставени на:

- ✓ Кандидатът;
- ✓ На проверяващият;
- ✓ На компетентният орган на проверяващия (ако е различен от този на кандидата).

Original of this form must be submitted to the applicant's competent authority. Copies of the report must be submitted to:

- ✓ The applicant;
- ✓ The examiner;
- ✓ The examiner's competent authority (if different).

Съгласно чл.17 ал.2 от Наредба № 39 от 23 април 2015г., срокът за предоставяне на „Отчетна форма на проверяващ“ след извършване на проверка на уменията (Skill Test), проверка на професионалните умения (LPC) и/или оценка на компетентността (AoC) е не по-късно от 15 дни след извършване на проверката.

Pursuant to Article 17, paragraph 2 of National Ordinance № 39 of 23 April 2015, the deadline for submitting a "Examiner's check return form" after performing a Skill Test, LPC and / or an Assessment of Competence (AoC) shall not be later than 15 days after the test/check/assessment.

Забележка: Не е необходимо да разпечатвате указанията, описани по-долу, но сте длъжни да се запознаете с тях.

Note: It is not necessary to print the instructions below but you are obligated to familiarize with them.

УКАЗАНИЯ

Общи положения

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

Обучението за квалификация за типове MPA и PL се провежда в FFS или в комбинация от FSTD и FFS. Проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка за квалификация за типове MPA и PL и издаването на ATPL и MPL се провеждат в FFS, ако е наличен.

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

- ✓ наличен и достъпен FFS, или
- ✓ комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FFS, или
- ✓ въздухоплавателното средство, ако няма наличен или достъпен FSTD.

Ако по време на обучението, изпита или проверката се използват FSTD, тяхната пригодност се проверява спрямо приложимата „Таблица на функционалните и субективните тестове“ и приложимата „Таблица за проверките на съответствието на FSTD“, които се съдържат в първичния референтен документ на използваното устройство. Вземат се предвид всички ограничения, указани в сертификата за квалификация на устройството.

При неуспешно преминаване на всички части на проверката от 2 опита се изисква допълнително обучение.

Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на проверката на уменията.

General

Applicants for a skill test shall have received instruction in the same class or type of aircraft to be used in the test.

The training for MPA and PL type ratings shall be conducted in an FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS. The skill test or proficiency check for MPA and PL type ratings and the issue of an ATPL and an MPL, shall be conducted in an FFS, if available.

The training, skill test or proficiency check for class or type ratings for SPA and helicopters shall be conducted in:

- ✓ *an available and accessible FFS, or*
- ✓ *a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible; or*
- ✓ *the aircraft if no FSTD is available or accessible.*

If FSTDs are used during training, testing or checking, the suitability of the FSTDs used shall be verified against the applicable 'Table of functions and subjective tests' and the applicable 'Table of FSTD validation tests' contained in the primary reference document applicable for the device used.

All restrictions and limitations indicated on the device's qualification certificate shall be considered.

Failure to achieve a pass in all sections of the test in two attempts will require further training.

There is no limit to the number of skill tests that may be attempted.

Съдържание на обучението, проверката на уменията/проверката на професионалната подготовка

Освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, програмата на полетното обучение, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка

съответстват на настоящото допълнение. Учебната програма, проверката на уменията и проверката на професионалната подготовка могат да бъдат ограничени, когато се признае предишен опит на сходни типове въздухоплавателни средства, както е определено в данните за експлоатационна годност.

Освен в случая на проверки на уменията за издаване на ATPL, когато това е предвидено в данните за експлоатационна годност за съответното въздухоплавателно средство, може да се признаят елементи от проверката на уменията, които са общи за други типове или варианти, когато пилотите имат квалификация за тях.

Content of the training/skill test/proficiency check

Unless otherwise determined in the operational suitability data established in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012 (OSD), the syllabus of flight instruction, the skill test and the proficiency check shall comply with this Appendix. The syllabus, skill test and proficiency check may be reduced to give credit for previous experience on similar aircraft types, as determined in the OSD.

Except in the case of skill tests for the issue of an ATPL, when so defined in the OSD for the specific aircraft, credit may be given for skill test items common to other types or variants where the pilots are qualified.

Провеждане на проверката

Проверяващият може да избира между различни сценарии на проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка, които съдържат симулации на съответните операции. Използват се пълни полетни симулатори и други средства за обучение, както е посочено в настоящото приложение (част FCL).

По време на проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва да се увери, че притежателите на квалификацията за клас или тип поддържат адекватно ниво на теоретични познания.

В случай че кандидатите решат да прекратят проверката на уменията по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, те трябва да преминат отново през цялата проверка на уменията. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката трябва да бъдат само непроверените раздели.

По преценка на проверяващия, кандидатите може да повторят 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 кандидатите, налагат изцяло нова проверка.

От кандидатите се изисква да пилотират въздухоплавателното средство от място, на което могат да бъдат изпълнявани функциите съответно на командир на полет или на втори пилот. В условията на еднопилотна експлоатация проверката се извършва все едно не присъства друг член на екипажа.

По време на предполетната подготовка за проверката от кандидатите се изисква да определят режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатите са длъжни да покажат на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките трябва да са в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се извършва проверката, и, ако е приложимо, — с концепцията за МСС. Параметрите за излитане, подход за кацане и кацане се изчисляват от кандидатите в съответствие с ръководството за провеждане на полети (РПП) или ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) за използваното въздухоплавателно средство. Височините за вземане на решение, минималните височини за снижение и точката за минаване на втори кръг се съгласуват с проверяващия.

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.

Conduct of the test/check

The examiner may choose between different skill test or proficiency check scenarios containing simulated relevant operations. Full-flight simulators and other training devices shall be used, as established in this Annex (Part-FCL).

During the proficiency check, the examiner shall verify that holders of the class or type rating maintain an adequate level of theoretical knowledge.

Should applicants choose to terminate a skill test for reasons considered inadequate by the examiner, they shall retake the entire skill test. If the test is terminated for reasons considered adequate by the examiner, only those sections not completed shall be tested in a further flight.

At the discretion of the examiner, any manoeuvre or procedure of the test may be repeated once by the applicants. The examiner may stop the test at any stage if it is considered that the applicants' demonstration of flying skill requires a complete retest.

Applicants shall be required to fly the aircraft from a position where the PIC or co-pilot functions, as relevant, can be performed. Under single-pilot conditions, the test shall be performed as if there was no other crew member present.

During preflight preparation for the test, applicants are required to determine power settings and speeds. Applicants shall indicate to the examiner the checks and duties carried out, including the identification of radio facilities. Checks shall be completed in accordance with the checklist for the aircraft on which the test is being taken and, if applicable, with the MCC concept. Performance data for take-off, approach and landing shall be calculated by applicants in compliance with the operations manual or flight manual for the aircraft used. Decision heights/altitudes, minimum descent heights/altitudes and missed approach point shall be agreed upon with the examiner.

The examiner shall take no part in the operation of the aircraft except where intervention is necessary in the interests of safety or to avoid unacceptable delay to other traffic.

Специални изисквания за проверката на уменията/ проверката на професионалната подготовка за квалификация за тип многопилотно въздухоплавателно средство, за квалификация за тип еднопилотен самолет, когато се управлява в многопилотна експлоатация, за MPL и за ATPL

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.

Кандидатите трябва да изпълняват функциите на пилотиращи пилоти (PF) по време на всички раздели на проверката на уменията, с изключение на необичайните и аварийните процедури, които могат да се изпълняват като PF или PM в съответствие с MCC. Кандидатите за първоначално издаване на квалификация за тип за многопилотно въздухоплавателно средство или ATPL показват също така умения да изпълняват функциите на PM. Кандидатите могат да изберат лява или дясна седалка за проверката на уменията, ако всички елементи на проверката могат да се изпълняват от избраната седалка.

Посочените по-долу действия трябва специално да бъдат проверени от проверяващия по време на проверката, ако задълженията на кандидатите за ATPL 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 кандидатите изпълняват функциите на PF или PM:

✓ управление на взаимодействието в екипажа;

- ✓ осъществяване на общ контрол на експлоатацията на въздухоплавателното средство чрез подходящо наблюдение; както 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.

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.

Когато курсът за квалификация за тип е включвал по-малко от 2 часа летателно обучение на въздухоплавателното средство, проверката на уменията може да бъде проведена на FFS и може да бъде изпълнена преди полетното обучение във въздухоплавателното средство.

Одобреното летателно обучение се провежда от квалифициран инструктор под отговорността на:

- ✓ АТО, или
- ✓ организация, която притежава CAO, издадено съгласно приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и е изрично одобрена за такова обучение, или
- ✓ инструктора, когато не е одобрено летателно обучение за еднопилотни летателни средства в АТО или при притежател на CAO, а летателното обучение е било одобрено от компетентния орган на кандидатите.

Преди новата квалификация за тип да бъде вписана в свидетелствата за правоспособност на кандидатите, на компетентния орган се изпраща сертификат за завършване на курса за квалификация за тип, в т.ч. летателното обучение на въздухоплавателното средство.

За целите на обучението за възстановяване на управлението, „случай на срыв“ означава приближаване към срыв или срыв. АТО може да използва FFS при обучението за възстановяване от срыв или при демонстриране на специфичните за типа особености на срыва, или и двете, ако:

- ✓ FFS е квалифициран съгласно изискванията за специална оценка в CS-FSTD(A), както и
- ✓ АТО успешно е показала на компетентния орган, че е ограничен евентуалният отрицателен трансфер на умения.

Specific requirements for the skill test/proficiency check for multi-pilot aircraft type ratings, for single-pilot aeroplane type ratings when operated in multi-pilot operations, for MPL and ATPL

The skill test for a multi-pilot aircraft or a single-pilot aeroplane when operated in multi-pilot operations shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another type rated qualified pilot may function as the second pilot. If an aircraft is used, the second pilot shall be the examiner or an instructor.

Applicants shall operate as PF during all sections of the skill test, except for abnormal and emergency procedures, which may be conducted as PF or PM in accordance with MCC. Applicants for the initial issue of a multi-pilot aircraft type rating or ATPL shall also demonstrate the ability to act as PM. Applicants may choose either the left-hand or the right-hand seat for the skill test if all items can be executed from the selected seat.

The following matters shall be specifically checked by the examiner for applicants for the ATPL or a type rating for multi-pilot aircraft or for multi-pilot operations in a single-pilot aeroplane extending to the duties of a PIC, irrespective of whether the applicants act as PF or PM:

- ✓ *managing crew cooperation;*
- ✓ *maintaining a general survey of the aircraft operation by appropriate supervision; and*
- ✓ *setting priorities and making decisions in accordance with safety aspects and relevant rules and regulations appropriate to the operational situation, including emergencies.*

The test or check should be accomplished under IFR, if the IR rating is included, and as far as possible be accomplished in a simulated commercial air transport environment. An essential element to be

checked is the ability to plan and conduct the flight from routine briefing material.

When the type rating course has included less than 2 hours of flight training in the aircraft, the skill test may be conducted in an FFS and may be completed before the flight training in the aircraft.

The approved flight training shall be performed by a qualified instructor under the responsibility of:

- ✓ *an ATO; or*
- ✓ *an organisation holding an AOC issued in accordance with Annex III (Part-ORO) to Regulation (EU) No 965/2012 and specifically approved for such training; or*
- ✓ *the instructor, in cases where no aircraft flight training for SP aircraft at an ATO or AOC holder is approved, and the aircraft flight training was approved by the applicants' competent authority.*

A certificate of completion of the type rating course including the flight training in the aircraft shall be forwarded to the competent authority before the new type rating is entered in the applicants' licence.

For the upset recovery training, 'stall event' means either an approach-to- stall or a stall. An FFS can be used by the ATO to either train recovery from a stall or demonstrate the type-specific characteristics of a stall, or both, provided that:

- ✓ *the FFS has been qualified in accordance with the special evaluation requirements in CS-FSTD(A); and*
- ✓ *the ATO has successfully demonstrated to the competent authority that any negative transfer of training is mitigated.*

Специални изисквания за категорията на самолетите ***Specific requirements for the aeroplane category***

ПОЛОЖИТЕЛНИ ОЦЕНКИ

В случая на сложни многопилотни и еднопилотни самолети с високи летателни характеристики кандидатите трябва да преминат успешно всички раздели на проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатите не преминат повече от пет елемента, те са длъжни отново да преминат цялата проверка. Когато кандидатите не преминат 5 или по-малко елемента, те трябва да преминат отново тези елементи. Ако кандидатите не преминат който и да е елемент при повторната проверка, включително и елементите, които са преминали при предишен опит, те са длъжни отново да преминат цялата проверка. Раздел 6 не е част от проверката на уменията за ATPL или MPL. Ако кандидатите не преминат или не издържат само раздел 6, квалификацията за тип се издава без права за CAT II или CAT III. За да може правата по квалификацията за тип да обхващат и CAT II или CAT III, кандидатите трябва да преминат успешно раздел 6 на съответния тип въздухоплавателно средство.

In the case of multi-pilot and single-pilot high-performance complex aeroplanes, applicants shall pass all sections of the skill test or proficiency check. Failure in more than five items will require applicants to take the entire test or check again. Applicants failing 5 or fewer items shall take the failed items again. Failure in any item on the retest or recheck, including those items that have been passed on a previous attempt, will require applicants to repeat the entire check or test again. Section 6 is not part of the ATPL or MPL skill test. If applicants only fail or do not take Section 6, the type rating will be issued without CAT II or CAT III privileges. To extend the type rating privileges to CAT II or CAT III, applicants shall pass the Section 6 on the appropriate type of aircraft.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

Кандидатите трябва да покажат способност да:

- ✓ *управляват самолета в рамките на неговите ограничения;*
- ✓ *изпълняват всички маневри гладко и точно;*
- ✓ *оценяват правилно обстановката и проявяват летателен професионализъм;*
- ✓ *прилагат знания от областта на въздухоплаването;*

- ✓ поддържат непрекъснато контрол върху самолета по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
- ✓ разбират и прилагат процедурите за взаимодействие в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност на член от екипажа, ако е приложимо; както и
- ✓ поддържат ефективна връзка с останалите членове на екипажа, ако е приложимо.

FLIGHT TEST TOLERANCE

Applicants shall demonstrate the ability to:

- ✓ *operate the aeroplane within its limitations;*
- ✓ *complete all manoeuvres with smoothness and accuracy;*
- ✓ *exercise good judgement and airmanship;*
- ✓ *apply aeronautical knowledge;*
- ✓ *maintain control of the aeroplane at all times in such a manner that the successful outcome of a procedure or manoeuvre is never in doubt;*
- ✓ *understand and apply crew coordination and incapacitation procedures, if applicable; and*
- ✓ *communicate effectively with the other crew members, if applicable.*

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

The following limits shall apply, corrected to make allowance for turbulent conditions and the handling qualities and performance of the aeroplane used:

Височина / Height

По радионавигационни средства / *On radio aids* $\pm 5^\circ$

В общия случай / *Generally* ± 100 фута

Начало на втори кръг от височината за вземане на решение / *Starting a go-around at decision height/altitude* $+ 50$ фута/ $- 0$ фута

Минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен подход / *Minimum descent height/MAPt/altitude* $+ 50$ фута/ $- 0$ фута

Следване на зададения курс / Tracking

По радионавигационни средства / *On radio aids* $\pm 5^\circ$

За „ъглови“ отклонения / *For ‘angular’ deviations* Половин деление отклонение, по азимут и глисада (напр. LPV, ILS, MLS, GLS) / *Half-scale deflection, azimuth and glide path (e.g. LPV, ILS, MLS, GLS)*

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) „линейни“ странични отклонения / *2D (LNAV) and 3D (LNAV/VNAV) ‘linear’ lateral deviations* страничното отклонение/грешка обикновено се ограничава до $\pm 1/2$ от съответната стойност на RNP за процедурата. Допустими са кратки отклонения от тази норма до максимум еднократната стойност на RNP. / *cross-track error/deviation shall normally be limited to $\pm 1/2$ of the RNP value associated with the procedure. Brief deviations from this*

3D линейни вертикални отклонения (напр. RNP APCH (LNAV/VNAV), използвайки BaroVNAV) / 3D linear vertical deviations (e.g. RNP APCH (LNAV/VNAV) using BaroVNAV)

standard up to a maximum of one time the RNP value are allowable.

не повече от – 75 ft под вертикалния профил по всяко време и не повече от + 75 ft над вертикалния профил на или под 1 000 ft над равнището на летището. / *not more than – 75 ft below the vertical profile at any time, and not more than + 75 ft above the vertical profile at or below 1 000 ft above aerodrome level.*

Курс / Heading

при работа на всички двигатели / *all engines operating* $\pm 5^\circ$

при симулиран отказ на двигател / *with simulated engine failure* $\pm 10^\circ$

Скорост / Speed

при работа на всички двигатели / *all engines operating* ± 5 възела

при симулиран отказ на двигател / *with simulated engine failure* + 10 възела/– 5 възела

Многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

Значението на използваните символи е следното:

P = Обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаването на съответната квалификация за тип.

OTD = Това упражнение може да се изпълнява на други средства за обучение

X = Това упражнение се изпълнява на FFS; в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура

P# = Обучението трябва да бъде допълнено с контролиран оглед на самолета

Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка ($\longrightarrow$).

Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:

A = самолети;

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FSTD = летателни тренажори

Елементите, означени със звездичка (*), трябва да се изпълняват в полет само по прибори.

Когато проверката на уменията или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение или възможност за избор, ако има повече от едно упражнение.

FFS се използва за практическо обучение и проверка, когато FFS е част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:

✓ квалификация на инструкторите;

- ✓ квалификацията и обемът на подготовка по време на курса, осигурени на FSTD; както и
- ✓ квалификация и предишен опит на обучаваните пилоти на подобни типове въздухоплавателни средства.

Маневрите и процедурите трябва да включват МСС за многопилотни самолети и за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики в многопилотна експлоатация.

Маневрите и процедурите трябва да бъдат извършени като еднопилотни за еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики в еднопилотна експлоатация.

В случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато се извършва проверка на уменията или проверка на професионалната подготовка в многопилотна експлоатация, квалификацията за тип се ограничава до многопилотна експлоатация. Ако целта е получаване на права за еднопилотно управление, маневрите/процедурите в 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и най-малко една маневра/ процедура от раздел 3.4 трябва да бъдат изпълнени допълнително под формата на еднопилотна експлоатация.

В случая на ограничена квалификация за тип, издадена в съответствие с FCL.720.A, буква д), кандидатите трябва да отговарят на същите изисквания като другите кандидати за тази квалификация, с изключение на практическите упражнения, свързани с фазите на излитане и кацане.

За установяване или запазване на права за PBN — един подход трябва да е RNP APCH. Когато реалното изпълнение на подход RNP APCH не е възможно, той се изпълнява на подходящо оборудван FSTD.

Чрез дерогация от разпоредбите на горната точка в случаите, когато проверката на професионалната подготовка за потвърждаването на валидността на права за PBN не включва упражнение с подход RNP APCH, правата на пилота за PBN не включват RNP APCH. Ограничението се отменя, ако пилотът е преминал проверка на професионалната подготовка, включваща упражнение с подход RNP APCH.

Multi-pilot aeroplanes and single-pilot high-performance complex aeroplanes

The following symbols mean: P = Trained as PIC or co-pilot and as PF and PM for the issue of a type rating as applicable.

OTD = Other training devices may be used for this exercise

X = An FFS shall be used for this exercise; otherwise an aeroplane shall be used if appropriate for the manoeuvre or procedure

P# = The training shall be complemented by supervised aeroplane inspection

The practical training shall be conducted at least at the training equipment level shown as (P), or may be conducted up to any higher equipment level shown by the arrow (——>).

The following abbreviations are used to indicate the training equipment used: A = aeroplane

FFS = full-flight simulator

FSTD = flight simulation training device

The starred items () shall be flown solely by reference to instruments.*

Where the letter 'M' appears in the skill test or proficiency check column, this will indicate a mandatory exercise or a choice where more than one exercise appears. ▼ M8

An FFS shall be used for practical training and testing if the FFS forms part of an approved type rating course. The following considerations will apply to the approval of the course:

- ✓ *the qualifications of the instructors;*
- ✓ *the qualification and the amount of training provided on the course in an FSTD; and*
- ✓ *the qualifications and previous experience on similar types of the pilots under training.*

Manoeuvres and procedures shall include MCC for multi-pilot aeroplane and for single-pilot high-performance complex aeroplanes in multi-pilot operations.

Manoeuvres and procedures shall be conducted in single-pilot role for single-pilot high-performance complex aeroplanes in single-pilot operations.

In the case of single-pilot high-performance complex aeroplanes, when a skill test or proficiency check is performed in multi-pilot operations, the type rating shall be restricted to multi-pilot operations. If privileges of single-pilot are sought, the manoeuvres/procedures in 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 and at least one manoeuvre/procedure from Section 3.4 have to be completed in addition as single-pilot.

In the case of a restricted type rating issued in accordance with FCL.720. A(e), applicants shall fulfil the same requirements as other applicants for the type rating except for the practical exercises relating to the take-off and landing phases.

To establish or maintain PBN privileges, one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.

By way of derogation from the subparagraph above, in cases where a proficiency check for revalidation of PBN privileges does not include an RNP APCH exercise, the PBN privileges of the pilot shall not include RNP APCH. The restriction shall be lifted if the pilot has completed a proficiency check including an RNP APCH exercise.

✓ При заверка, на тип или клас въздухоплавателно средство, в свидетелство за правоспособност валидността е 12/24 месеца плюс дните до края на месеца, в който изтича валидността.

✓ При всяка заверка на типа на същия ред се потвърждава и квалификационния клас Полети по прибори (IR) (ако е приложимо) при условията в т.1 – A320/IR

✓ Не е разрешено продължаване срока на валидност в свидетелство за правоспособност на квалификационен клас инструктор от проверяващ.

✓ Преди провеждане на Skill test или AoC проверяващия следва да се информира за процедурата за определяне на проверяващ. Skill test или AoC, направен от проверяващ, който не е определен от ГД ГБА като такъв за конкретния Skill test или AoC, се счита за невалиден.

✓ При възстановяване на тип/клас въздухоплавателно средство или разрешение задължително преди проверката се представя Свидетелство за преминат курс в Одобрена организация за обучение. Проверка без такова свидетелство е невалидна.

✓ Считано от **01.01.2014г.**, при проверки извършени на полетен симулатор задължително да се прилага копие от Техническия Дневник на Тренажора.

✓ В Техническия Дневник на Тренажора, срещу името на проверявания се изписва за какво е тренажорната сесия – LPC/OPC/Training (TRG)/Skill Test (ST).

✓ В протокола за летателна проверка в полето – SIM or SIM LOCATION/AIRCRAFT REGISTRATION – задължително се изписва номера на полетния симулатор, само SIM LOCATION не е достатъчно.

✓ В протокола за летателна проверка в полето – EXAMINER'S INITIALS WHEN TEST COMPLETED – проверяващия задължително изписва инициалите си на всеки ред – хоризонтално, а не за блок елементи от проверката - вертикално.

✓ Считано от **01.07.2014г.**, при проверки извършени на въздухоплавателно средство задължително да се прилага копие от Техническия Борден Дневник на въздухоплавателното средство.

✓ Протоколите от извършените проверка на уменията, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността и всички необходими документи към тях трябва да са придружени с **Отчетна форма на проверяващ-пилот**.