



ОБЯСНИТЕЛНА БЕЛЕЖКА

СТАНОВИЩЕ № 03/ 2012

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 3 СЕПТЕМВРИ 2012 ГОДИНА

за регламент на Комисията за изменение на правилата за прилагане относно въздушните операции и правилата за прилагане относно екипажите на въздухоплавателни средства

Операции на търговския въздушен транспорт с планери или аеростати

Операции на търговския въздушен транспорт от А до А със самолети и вертолети

Съдържание

Резюме	3
Въведение	4
I. Общи положения.....	4
II. Обхват на становището.....	4
III. Консултация	6
IV. Установена практика за номериране на правилата	7
CAT (S, B).....	8
I Изменения на прилежащия регламент относно въздушните операции	8
II. Изменения на част-CAT	8
III. Изменения на част-ORO	14
IV. Други забележки.....	15
CAT (А-до-А).....	16
I. Политика	16
II. Изменения на прилежащите регламенти.....	18
III. Изменения на част-CAT	19
IV. Изменения на част-ORO	22
V. Изменения на част-ARO	24
VI. Изменения на част-ORA	24
VII. Други забележки.....	24
Приложение 1: Сравнителни таблици към допълненията в EU-OPS и JAR-OPS3..	25
Допълнение 1 към 1.005(а) - самолети с летателни характеристики клас В, експлоатация по правилата за визуални полети през деня.....	25
Допълнение 1 към 3.005(f) – малки вертолети, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	48
Допълнение 1 към 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	59
Приложение 2: списък на облекченията и правилата, които не се прилагат за CAT (от А до А)	65
Част-CAT	65
Приложение 3: Използвани акроними и съкращения	95

Резюме

Настоящото становище съдържа правила за прилагане относно операции на търговския въздушен транспорт (CAT) с планери и аеростати и изменя следните документи:

- Прилежащ регламент относно въздушните операции;
- Приложение I – Определения за приложения II до VIII;
- Приложение II – Част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
- Приложение III – Част-ORO, изисквания към организациите по отношение на въздушните операции, по-конкретно по отношение на операторите, участващи в търговска и нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
- Приложение IV – Част-CAT, технически изисквания по отношение на операциите на търговския въздушен транспорт;

Освен това настоящото становище съдържа правила за прилагане относно CAT операции, започващи и завършващи на едно и също летище/експлоатационна площадка. То изменя следните документи:

- Регламент относно въздушните операции:
 - Прилежащ регламент относно въздушните операции;
 - Приложение II – Част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
 - Приложение III – Част-ORO, изисквания към организациите по отношение на въздушните операции; и
 - Приложение IV – Част-CAT, технически изисквания по отношение на операциите на търговския въздушен транспорт;
- Регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства:
 - Прилежащ регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства; и
 - Приложение VII - Част-ORA, изисквания към организациите по отношение на екипажите на въздухоплавателни средства.

Разработването на тези изисквания се ръководи от следните принципи:

- поддържане на високо равнище на безопасност;
- осигуряване на пропорционални правила, когато е подходящо;
- гарантиране на гъвкавост и ефективност за операторите и органите.

Настоящото становище е резултат от процес на широки консултации с органи, асоциации, оператори и авиационни експерти.

Въведение

I. Общи положения

1. Регламент (ЕО) № 216/2008¹ на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-долу „Основният регламент“), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009², установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване.
2. Целта на настоящото становище е да подпомогне Комисията при определяне на правилата за прилагане относно въздушните операции.
3. Становището беше прието съгласно процедура, определена от управителния съвет³ на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“), в съответствие с разпоредбите на член 19 от Основния регламент.

II. Обхват на становището

4. Настоящото становище съдържа правила за прилагане относно операции на търговския въздушен транспорт (CAT) с планери и аеростати и изменя следните документи:
 - Прилежащ регламент относно въздушните операции;
 - Приложение I – Определения за приложения II до VIII;
 - Приложение II – Част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
 - Приложение III – Част ORO, изисквания към организациите по отношение на въздушните операции, по-конкретно по отношение на операторите, участващи в търговска и нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
 - Приложение IV – Част CAT, технически изисквания по отношение на операциите на търговския въздушен транспорт;
5. Освен това настоящото становище съдържа правила за прилагане относно CAT операции, започващи и завършващи на едно и също летище/експлоатационна площадка (CAT А-до-А), и изменя следните документи:

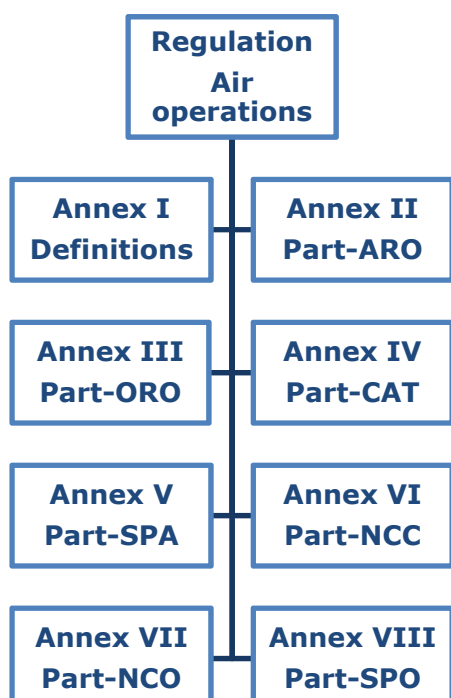
¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. *ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1-49.*

² Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО. *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51-70.*

³ Решение на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 г.

- Регламент относно въздушните операции:
 - Прилежащ регламент относно въздушните операции;
 - Приложение II – Част-ARO, изисквания към органите по отношение на въздушните операции;
 - Приложение III – Част-ORO, изисквания към организациите по отношение на въздушните операции; и
 - Приложение IV – Част-CAT, технически изисквания по отношение на операциите на търговския въздушен транспорт;
 - Регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства:
 - Прилежащ регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства; и
 - Приложение VII – Част-ORA, изисквания към организациите по отношение на екипажите на въздухоплавателни средства.
6. Документите на настоящото становище се основават на преработената структура на правилата, предложена от Европейската комисия и Агенцията през април 2011 г. В следната таблица се прави преглед на приложенията към регламента относно въздушните операции и регламента относно екипажите на въздухоплавателни средства⁴.

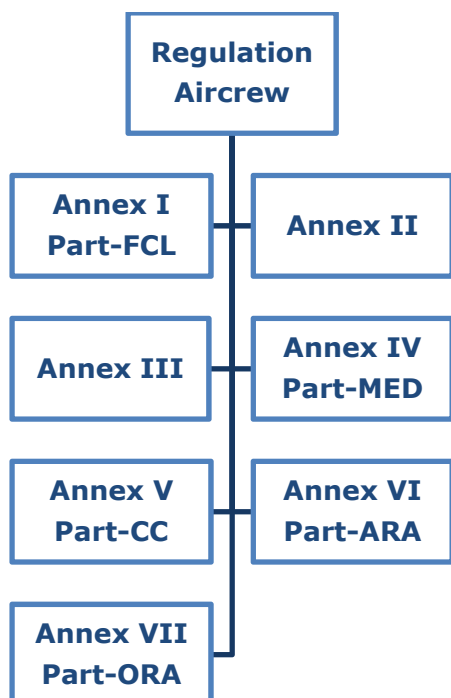
Таблица 1 Приложения към регламента относно въздушните операции⁵



⁴ Регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване (ЕС) № 1178/2011, изменен с Регламент (ЕС) № 290/2012.

⁵ NCC: нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; NCO: нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга; SPO: специализирани операции.

Таблица 2: Приложения към регламента относно екипажите на въздухоплавателни средства⁶



III. Консултация

7. Настоящото становище се основава на:
 - NPA 2008-22, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните приемливи начини за съответствие (AMC) и материали за ръководство (GM) за органи и организации;
 - NPA 2009-02, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните AMC и GM за въздушни операции.
8. NPA 2008-22 беше публикувано на уебсайта на EASA (<http://www.easa.europa.eu>) на 31 октомври 2008 г. Периодът на консултация приключи на 28 май 2009 г. NPA 2009-02 беше публикувано на уебсайта на EASA (<http://www.easa.europa.eu>) на 30 Януари 2009 г. Периодът на консултация приключи на 31 Юли 2009 г.
9. Изменените текстове на правилата бяха обсъдени подробно с групите за преразглеждане в рамките на нормотворческата процедура, създадени за NPA 2008-22 и 2009-02.
10. Въз основа на широките консултации с органи, асоциации и оператори Агенцията публикува на 4 октомври 2010 г. CRD за част-AR и част-OR, на 25 ноември 2010 г. CRD OPS I и на 27 октомври 2011 г. CRD OPS III. Периодът за реакции приключи съответно на 6 декември 2010 г., 15 февруари 2011 г. и 30 януари 2012 г.

⁶ FCL: лицензиране на полетните екипажи; MED: медицински изисквания, CC: кабинни екипажи; ARA: Изисквания на органите относно екипажа.

11. Агенцията обсъди проектопредложението за CAT А-до-А с членовете на консултативната група на националните органи (AGNA) в две тематични сесии през октомври 2011 г. и юли 2012 г.

IV. Установена практика за номериране на правилата

12. В съответствие с насоките на Агенцията за изготвяне на регулаторни инструменти към правилата за прилагане се използва следната установена практика за номерирането им:

<част>.<подчаст>.<раздел>.<№>

Обяснение:

<част>: задължително – до четири букви или цифри

примери: ARO, ORO, CAT

<подчаст>: задължително – до четири букви или цифри

примери: GEN, OP, POL, IDE

<раздел>: задължително – до пет букви или цифри

примери: MPA, NMPA, A, H, S, B

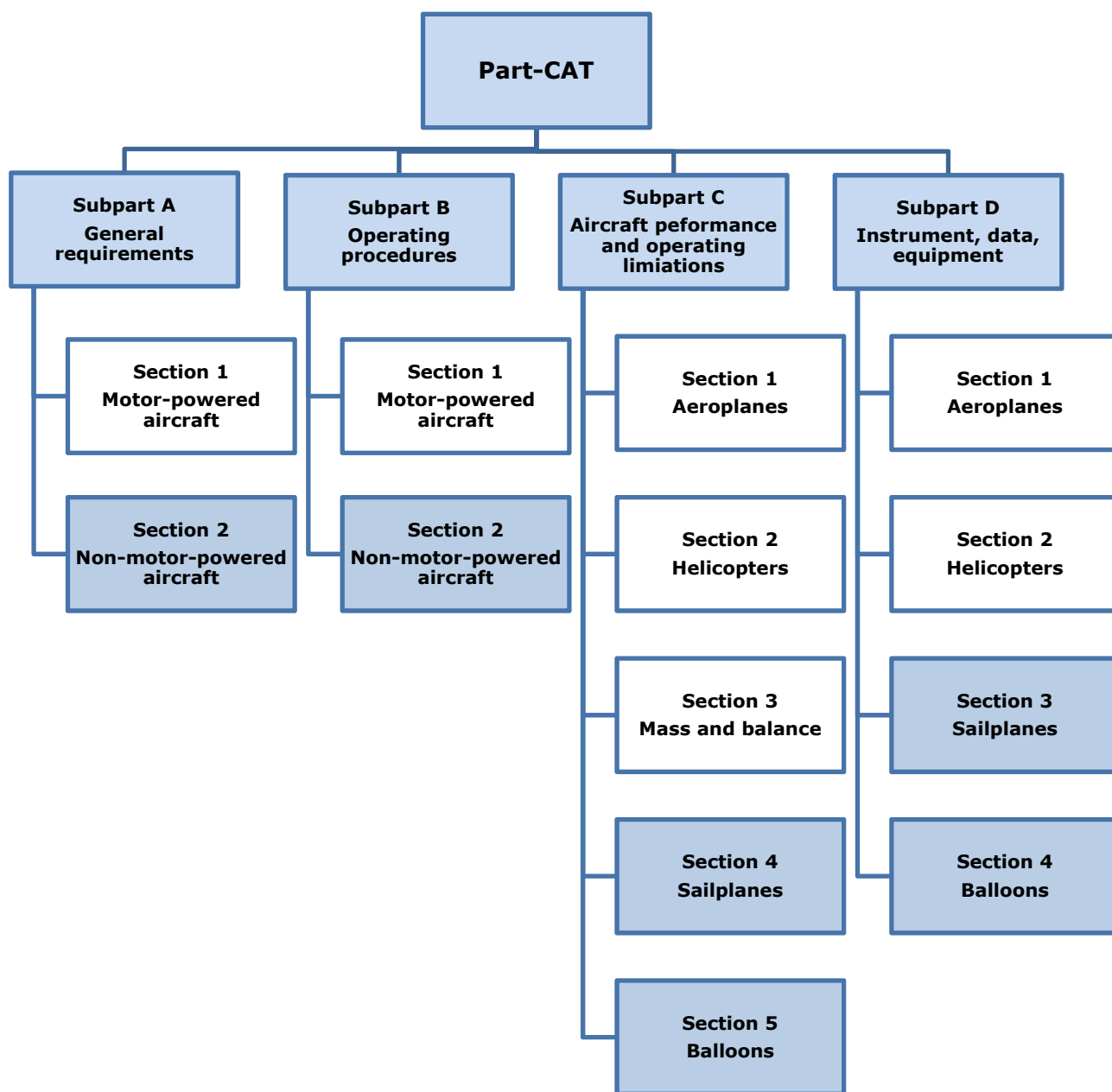
<номер>: задължително – номер на правилото – три цифри, започващи от 100, следващите номера обикновено се номерират с нарастване от 5.

CAT (S, B)**I Изменения на прилежащия регламент относно въздушните операции**

13. Измененията на прилежащия регламент включват две малки корекции, за да се вземат предвид CAT операциите с аеростати и планери.
14. Изменението на член 1 установява приложимостта на OPS правилата за CAT операции с аеростати и планери. То също така пояснява, че регламентът не се прилага за привързани аеростати и целелини, както и за полети с привързани аеростати. Някои от многото видове операции с аеростати подлежат на привързване. Основните разлики между трите главни вида привързване са както следва:
 - „привързаният аеростат“ е аеростат, специално проектиран да бъде постоянно привързан към земята чрез система за привързване по време на експлоатация.
 - „полет с привързан аеростат“ е временното ограничаване на свободен аеростат по време на полет с цел провеждане на целия полет на едно единствено място.
 - „ограничаване на излитането“ е временното ограничаване на свободен аеростат с цел започване на свободен полет.
15. Настоящият регламент ще обхваща само операцията с „ограничаване на излитането“. Той няма да обхваща „привързани аеростати“ и „полети с привързани аеростати“. Те ще бъдат разгледани на по-късен етап.
16. По отношение на преходния период Агенцията предлага изключение за период от 3 години. Това предложение отчита факта, че в момента не съществуват хармонизирани правила на ЕС за тези операции.

II. Изменения на част-CAT**Обхват**

17. Част-CAT съдържа технически правила за всички CAT операции. Структурата на част-CAT е замислена така, че да позволява добавянето на правила за определени категории въздухоплавателни средства на по-късен етап, без да се нарушава последователността на вече съществуващите на предишен етап правила. Следователно повечето правила, приложими за CAT (S, B), са в нови раздели.
18. В следната диаграма в синьо са посочени подчастите и разделите, приложими за CAT (S, B) операции.



19. Правилата от част-CAT (S, B) трябва да се четат заедно с:
- Прилежащия регламент относно въздушните операции;
 - Приложение I – Определения на термините, използвани в приложения II до VIII;
 - Приложение II – Част-ARO, съдържаща изисквания към органите по отношение на въздушните операции; и
 - Приложение III – Част-ORO, съдържащо изискванията към организациите, където по-специално следните подчасти са приложими: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC и ORO.FC;

- Приложение V – Част-SPA, съдържащо изискванията по отношение на операциите, които изискват специално одобрение, по принцип е приложимо и за CAT (S, B) оператори; въпреки това никоя от тези операции не изглежда приложима за CAT (S, B) операторите.

Преглед на реакциите

20. Агенцията получи общо 92 реакции от седем заинтересовани страни.
21. Някои от реакциите бяха по отношение на CAT (S, B) като цяло, предлагайки CAT (S, B) да се разглеждат като търговска дейност. Тези реакции бяха взети за сведение, но не бяха приети, тъй като настоящото становище не се занимава с класифицирането на дейности като търговски или нетърговски. Определение на термина „търговска операция“ е дадено в член 3 от Основния регламент и то не може да се променя чрез правила за прилагане.
22. В подчаст GEN повечето от реакциите са по отношение на CAT.GEN.NMPA.140 „Налични на борда документи, ръководства и информация“. В повечето от реакциите се искат допълнителни облекчения и хармонизиране с част-NCO, като по-голямата част от тях бяха приети.
23. За подчаст OP повечето коментари се отнасяха за операциите с аеростати. Много от тях посочваха необходимостта от допълнителни пояснения, които са предоставени в обясненията по-долу.
24. Също така за подчаст POL повечето от реакциите се отнасяха за изискванията по отношение на аеростатите и AMC за системата за определяне на масата. По-голямата част от тях бяха приети.
25. Приблизително 30 реакции бяха получени за подчаст IDE, като повечето от тях са за аеростати. Някои реакции са насочени към предпазните средства за командира на аеростати, като в някои случаи подкрепят предложения текст, а в други възразяват срещу него. Някои реакции изискват съответствие с други части. Коментарите също така изтъкват необходимостта от преразглеждане на разпоредбата за допълнителното оборудване за аеростати. Бяха поискани пояснения по отношение на радиокомуникационното оборудване за планери.

Обяснения

26. При изготвянето на новите раздели Агенцията внимателно провери съответствието на предлаганите правила със следните документи и ги хармонизира, където беше необходимо:
 - за правилата за прилагане, свързани с CAT, с версията на част-CAT (A, H), приета от комитета на EASA и изпратена на Европейския Парламент за процедурата по регулиране с контрол; и
 - за правилата за прилагане, които са по-специфични за операциите с планери и аеростати, последната версия на част-NCO, обсъдена в комитета на EASA.
27. Следващите глави описват измененията в сравнение със CRD версията дотолкова, доколкото те включват промяна на съдържанието на правилата и дават допълнителни обяснения на избраните правила.

CAT.GEN.105 Туристически мотопланери и мотоделтапланери

28. Целта на това изискване е да поясни, че мотоделтапланерите, с изключение на туристическите мотопланери, се експлоатират съгласно правилата, приложими за безмоторните въздухоплавателни средства и планерите. Освен това, настоящото правило уточнява за туристическите мотопланери, които се считат за подкатегория на мотоделтапланерите, приложимите правила в зависимост от това дали се експлоатират като самолет или като планер.
29. Правилото е придвижено нагоре в йерархията на правилата и е поставено преди текста на раздели 1 и 2 от подчаст GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Отговорности на командира

30. Правилото обобщава най-важните отговорности на командира. Правилата са изменени с допълнителни изисквания, които отразяват някои от правилата, приложими за членовете на екипажа за CAT (A, H) операции. Новите изисквания се отнасят за схемите за докладване на събития на оператора, FTL и изискванията за почивка и посочват ситуациите, когато командирът не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство.
31. Въпреки че общността, свързана с планери и аеростати, обикновено използва термина „pilot-in-command“ вместо командир („commander“) Агенцията предлага въпреки това да се използва терминът „commander“ с цел съответствие с други правила в част-CAT и част-ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Отговорности на членовете на екипажа на аеростати

32. Част-ORO се прилага и за CAT операции с аеростати. Това означава, че изискването в подчаст CC за определяне на поне един член на кабинния екипаж да изпълнява функции на въздухоплавателно средство, сертифицирано за повече от 19 пътници, се прилага за аеростати, които превозват повече от 19 пътници.
33. Правилата в ORO.CC обаче са изготвени главно за операции със самолети и вертолетите и не се считат за подходящи за операции с аеростати. Затова се предлага операциите с аеростати да се изключат от изискванията за кабинния екипаж.
34. Въпреки това се счита, че командирът се нуждае от помощ чрез допълнителен член на екипажа, когато се превозват повече от 19 пътници. Предвид това е добавено ново правило CAT.GEN.NMPA.105 „Допълнителен член на екипажа на аеростат“. Правилото изисква присъствието на допълнителен член на екипажа на борда на аеростати, когато превозват повече от 19 пътници, и уточнява основните отговорности на този член на екипажа.

CAT.GEN.NMPA.140 Налични на борда документи, ръководства и информация

35. Правилото е изменено въз основа на реакциите, получени от заинтересованите страни, и с цел да се избегнат несъответствия с последната налична версия на част-NCO. В момента правилото разрешава документите, ръководствата и

информацията, посочени в буква а), да се носят в спасителното превозно средство или да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка за операциите както с планери, така и с аеростати, при условие че полетът е планиран като полет от А до А или в границите на местна област.

CAT.GEN.NMPA.150 Превоз на опасни товари

36. Заинтересованите страни поискаха това правило да бъде заличено, тъй като при CAT (S, B) обикновено не се превозват опасни товари. Трябва да се поясни, че изискването разглежда обстоятелствата, при които опасни товари биха могли да се превозват без притежаване на одобрение съгласно SPA.DG. Това се отнася например за товари, превозвани в багажа на пътниците, които обикновено се считат за опасни товари. Този параграф разглежда и бдителността на командира да открива опасни товари, превозвани по невнимание.
37. Поради това Агенцията запази това правило, но го измени дотолкова, доколкото превозът на опасни товари не се позволява, освен когато те не са предмет на Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905) съгласно част 1 от същите инструкции; или когато се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
38. Терминът „технически инструкции“ е определен в приложение I (публикувано в становище 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Процедури за намаляване на шума – аеростати и мотоделтапланери

39. Въз основа на приетите реакции на заинтересованите страни, процедурите за намаляване на шума са изменени и уточняват, че правилото се отнася за операции с аеростати и мотоделтапланери. Освен това текстът е облекчен и се отнася за командира, а не за оператора.

CAT.OP.NMPA.110 Зареждане с гориво и баласт и планиране – аеростати

40. Правилото е изменено и уточнява, че изчислението се вписва в експлоатационния полетен план. Освен това терминът газ беше заличен, както и в други правила, тъй като се счита, че газът вече е разгледан под термина гориво.

CAT.OP.NMPA.115 Превоз на специални категории пътници (СКП)

41. Въз основа на приетите реакции на заинтересованите страни, правилото е съкратено и сведено до целта за безопасност СКП да се превозват при условия, които гарантират безопасността на въздухоплавателното средство и пътниците в него съгласно процедурите, установени от оператора.
42. Текстът на свързаните AMC взема предвид Регламент (ЕО) № 1107/2006 относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при

пътувания с въздушен транспорт⁷. Особено внимание е обърнато на член 2, буква а), където се дава определение на „лице с увреждания“ или „лице с ограничена подвижност“, което има малко по-широк обхват, отколкото неговия еквивалент в EU-OPS (по отношение на ACJ OPS 1.260 в раздел 2 на JAR-OPS 1) и специфичните нужди за CAT операции с аеростати.

Предишно CAT.OP.NMPA.120 Натоварване на ръчен багаж

43. Правилото е заличено, тъй като беше сметено, че то не се отнася за CAT (S, B) операции.

CAT.OP.NMPA.135 Обезопасяване на пътническата и пилотската кабина - аеростати

44. Правилото е преработено, за да се вземат предвид операциите с аеростати.

CAT.OP.NMPA.165 Процедури за управление на разхода на гориво и баласта по време на полет

45. Текстът е изменен, за да отразява специфичните експлоатационни нужди на аеростатите. Правилото е адресирано към командира, което по-добре отразява характера на CAT(B) операциите.

CAT.OP.NMPA.170 Използване на допълнителен кислород

46. Текстът се отнася за експлоатационното изискване относно това кога се използва допълнителен кислород. То трябва да се чете във връзка със свързаните изисквания относно кислорода в CAT.IDE.S.125 и CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Експлоатационни ограничения – планери

47. Добавено е ново правило, за да се поясни, че планерите се експлоатират само през деня.

CAT.POL.S.110 Летателни характеристики

48. Предишната буква б) относно операциите на въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места е заличена, тъй като вече са включени в част-SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.110 Летателни характеристики

49. Предишната буква б) относно операциите на въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места е заличена, тъй като вече са включени в част-SERA 3.1.2.1.

⁷ ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1-9.

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

CAT.IDE.S.140 Радиокомуникационно оборудване

50. Пояснява се, че радиокомуникационното оборудване е задължително само когато се изисква от изискванията за въздушното пространство.

CAT.IDE.B.115 Експлоатация на аеростати по правилата за визуални полети – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

51. Измененото правило се привежда в съответствие с текста на част-NCO и пояснява при какви условия се изисква барометричен висотомер.

CAT.IDE.B.120 Предпазни средства

52. Измененото правило уточнява, че предпазни средства за командира се изискват само за аеростатите с кош с отделения.

CAT.IDE.B.135 Преносими пожарогасители

53. Измененото правило осигурява връзка с CS 31HB, което съдържа изискванията за преносими пожарогасители.

CAT.IDE.B.150 Допълнително оборудване

54. Правилото е преработено в съответствие с получените коментари и с части NCO/SPO. В момента се изискват специфични позиции според категорията аеростати.

CAT.IDE.B.155 Радиокомуникационно оборудване

55. Пояснява се, че радиокомуникационното оборудване е задължително само когато се изисква от изискванията за въздушното пространство.

III. Изменения на част-ORO**ORO.AOC**

56. За оператори, извършващи CAT операции от А до А и CAT операции с планери и аеростати, Регламент (ЕО) № 2042/2003 не изисква номинирането на заемащ поста за продължаваща летателна годност. Това не беше достатъчно отразено в ORO.AOC.135 и затова буква а), точка (4) беше изменена. Освен това, изискванията към съоръженията, определени в ORO.GEN.215, се считат за достатъчни и затова такива оператори са освободени от изискванията към съоръженията, установени в ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Счита се, че пълната структура на ръководството за експлоатация, изисквана от ORO.MLR.101, не е релевантна за CAT (S, B) операции. Следователно, за да може

да се осигури по-голяма гъвкавост, запазвайки общите принципи на ръководството за експлоатация, CAT (S, B) операциите са освободени от ORO.MLR.101 и в AMC2 ORO.MLR.100 е дадена опростена структура на ръководство за експлоатация.

ORO.FC

58. Становище 04/2011 вече съдържа елементите за CAT операциите с планери и аеростати. Както за операторите от А до А, CAT операторите на аеростати и планери трябва да следват общите изисквания от раздел I, които са приложими за всички търговски и нетърговски оператори на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Освен това, от тях се изисква да спазват изискването за търговските операции, различни от CAT, от раздел 3, предвиждащи годишна квалификационна проверка на оператора. Облекченията отново бяха прегледани и адаптирани в съответствие с промените, направени за CAT операциите от А до А. Тези промени се отнасят за материалите за AMC относно компетентност по маршрута/зоната и летището.
59. Приложимите правила за операции с аеростати и планери съдържат изисквания относно състава на полетния екипаж, назначението на командира, обучението по управление на ресурсите на екипажа, обучението за разликите и за запознаване, и периодичното обучение и проверка, включително квалификационната проверка на оператора.

ORO.CC

60. Част-ORO се прилага и за аеростати, извършващи CAT операции. Това означава, че изискването в подчаст CC за определяне на поне един член на кабинния екипаж да изпълнява функции на въздухоплавателно средство, сертифицирано за капацитет на пътнически места повече от 19 пътници, се прилага за аеростати, които превозват повече от 19 пътници.
61. Беше сметено, че това не се отнася за този тип операции, и затова се предложи аеростатите да бъдат изключени от изискването за кабинен екипаж.

IV. Други забележки

62. За целите на настоящото становище се добавя определение на „маса на празен аеростат“ в приложение I – Определения, представено в Становище 04/2011. Определенията на аеростат, планер, мотоделтапланер и туристически мотопланер са включени в Становище 04/2011. Въпреки че тези термини впоследствие бяха изключени по време на комитологията и не са включени в първия Регламент (ЕС) № xxx/xxxx относно въздушните операции (тъй като този регламент съдържа изисквания само за самолети и вертолети), определенията ще бъдат включени в регламента за изменение на регламента относно въздушните операции, където ще се установят разпоредби за аеростати, планери, мотоделтапланери и туристически мотопланери. Освен това определението за полезен товар е малко променено, за да отчита операциите с аеростати.
63. За целите на CAT операциите с аеростати и планери не са предлагани промени в част-ARO.

CAT (А-до-А)**I. Политика****Цели за операциите CAT от А до А**

64. Въз основа на получените коментари по NPA, получените реакции по CRD, забележките, събрани по време на тематичните срещи на AGNA за полетите от А до А и по време на дискусиите в комитета на EASA, разбирането на Агенцията е, че предлаганите правила за операциите CAT от А до А трябва да отговарят на следните цели:
- да подпомагат CAT операции на некомплексни организации, където предоставяните услуги са полети за разглеждане на забележителности в рамките на местна област с по-малки въздухоплавателни средства с опростена тяга, извършвани по правилата за визуални полети през деня или през нощта;
 - да осигуряват стимули за аероклубовете, които са и одобрени организации за обучение, в техните усилия за укрепване на членската им база, отчитайки че тези организации обикновено извършват CAT операции от А до А с въздухоплавателни средства с опростена тяга по правилата за визуални полети през деня през ограничен брой дни;
 - да гарантират спазването на принципа на пропорционалност;
 - да поддържат високо равнище на безопасност, подходящо за CAT операции, когато се превозват пътници; и
 - да отчитат по-конкретно присъщите опасности в случай че неопитни пилоти предприемат от време на време CAT операции.

Обхват на CAT операциите от А до А, определен в прилежащия регламент относно въздушните операции

65. Член 6, параграф 1 от проекта за регламент относно въздушните операции, приет в комитета на EASA и изпратен на Европейския парламент и на Съвета за процедурата по регулиране с контрол, освобождава CAT операциите от А до А от приложимостта на приложения III и IV. Причината за освобождаването беше да се отложи по-задълбочената дискусия за CAT операциите от А до А до момента, когато бъде налице становището на EASA относно пакета CAT от А до А.
66. Член 6 определя CAT операциите от А до А като операции, започващи и завършващи на едно и също летище/експлоатационна площадка, със самолети с летателни характеристики клас В и вертолети с опростена тяга.
67. Терминът „самолет с летателни характеристики клас В“ е определен в приложение I
- Определения и е транспониран от EU-OPS 1.470 без изменения. За класифициране като самолет с летателни характеристики клас В трябва да бъдат изпълнени всички изброени по-долу критерии:
 - задвижван от витлови двигатели;
 - максимална излетна маса (MTOM) от 5700 kg или по-малко; и

- максимална конфигурация на седалките на пътниците (MPSC) 9 или по-малко.
68. Терминът „вертолет с опростена тяга“ произхожда от отрицанието на определението на вертолет със сложна моторна тяга в член 3 от Основния регламент. За класифициране като вертолет с опростена тяга трябва да бъдат изпълнени всички изброени по-долу критерии:
- MTOM от 3175 kg или по-малко;
 - MPSC от 9 или по-малко; и
 - сертифициран за еднопилотна експлоатация.

Сравнение между целите и обхвата, определени в прилежащия регламент

69. Определеният в прилежащия регламент обхват е много широк и би позволил редовни комплексни CAT операции, които излизат извън рамките на поставените по-горе цели. Трябва да се отбележи по-конкретно следното:
- Обхватът би позволил и операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; самолет с летателни характеристики клас В е класифициран като самолет със сложна моторна тяга, ако е задвижван от турбовитлови двигатели или е сертифициран за минимален екипаж от 2 пилоти.
 - Определението в прилежащия регламент не поставя ограничения за полетно време или географски ограничения, което означава, че такива CAT операции от А до А могат да бъдат предлагани и извън местна област (в правилата за прилагане не е дадено едно единствено определение на този термин), по-специално с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.
 - Освен това, няма правило за ограничения на полета, което означава, че такива CAT операции от А до А могат да се изпълняват по правилата за визуални полети през деня и през нощта, и дори по правилата за полети по прибори, което, особено за последните, значително увеличава сложността на операциите.
 - И накрая, максималният брой 9 на пътниците е доста висок, което ефективно може да се постигне с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.

Резюме на предлаганите действия

70. Въз основа на горната оценка се предлагат следните действия.
71. Следва да се подчертае, че компетентните органи могат и следва да прилагат принципа на пропорционалност за своите вътрешни инструкции и процедури, прилагани в процеса на сертифициране на некомплексни организации. За да се гарантира високо равнище на безопасност за CAT операциите и за да се отчетат присъщите опасности при извънредни CAT операции, провеждани от оператор, чиито основни операции не попадат в обсега на CAT, се предлага запазване на изискването за сертификат за CAT операции от А до А.
72. За оператори, които изпълняват изключително CAT операции от А до А със самолети и вертолети, се предлагат допълнителни облекчения. В тази връзка се предлагат изменения на част-CAT, част-ORO и част-ARO. Повечето от тези

облекчения обаче добавят допълнителни ограничения по отношение на допустимите правила за полета, които са правилата за визуални полети през деня, и по отношение на размера на въздухоплавателното средство, например ELA2.

73. Определенията на самолети и вертолетите ELA2 са дадени в приложение I – Определения, както следва:
- Самолет ELA2 е самолет с максимална излетна маса (MTOM), равна или по-малка от 2000 kg, който не е класифициран като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга; и
 - Вертолет ELA2 е много лек вертолет с MTOM максимум 600 kg, с обикновена конструкция, предназначен да превозва не повече от двама пътници и не се задвижва от турбинни и/или ракетни двигатели.
74. Освен това следва да се отбележи, че вече приетите правила за част-CAT и част-ORO включват редица облекчения за местни операции и операции с въздухоплавателни средства с опростена тяга. Те произтичат от облекченията в EU-OPS и JAR-OPS3:
- Приложение 1 към 1.005(a) за експлоатацията по правилата за визуални полети през деня на самолети с летателни характеристики клас B;
 - Приложение 1 към 3.005(f) за експлоатацията по правилата за визуални полети през деня на по-малки вертолет; и
 - Приложение 1 към 3.005(g) за местните полети с вертолет.
75. Приложение 1 към този EN дава сравнителна таблица между допълненията и новите OPS правила на EASA с посочване на различията.
76. Приложение 2 към този EN дава списък на облекченията, забраните и правилата, които не са приложими или не се отнасят за типичните операции от А до А.
77. Не на последно място, за аероклубовете, които притежават сертификат за АТО, следва да е възможно да предлагат рекламни полети при определени условия. За да се осъществи тази възможност, са предложени изменения на регламента относно екипажите на въздухоплавателни средства, по-специално в част-ORA.

II. Изменения на прилежащите регламенти

78. Предложените правила за операции от А до А изискват изменения на прилежащите регламенти относно въздушните операции и относно екипажите на въздухоплавателни средства.
79. Не се счита за необходимо да се дава определение на CAT операциите от А до А. Самите правила уточняват в рамките на облекчението за коя категория въздухоплавателни средства, правила за полети и експлоатационни условия се прилагат. Това позволява по-пропорционални правила в зависимост от разглеждания въпрос.
80. Точка 4 от прилежащия регламент за изменение на регламента относно въздушните операции премахва дерогацията за полети от А до А от член 6. Точка 5 от прилежащия регламент за изменение уточнява, че разпоредбите за заварено положение за EU-OPS CAO и процесът за преобразуване за CAO за вертолет, формулиран в член 7, се прилагат и за CAT операции от А до А. Изменението на

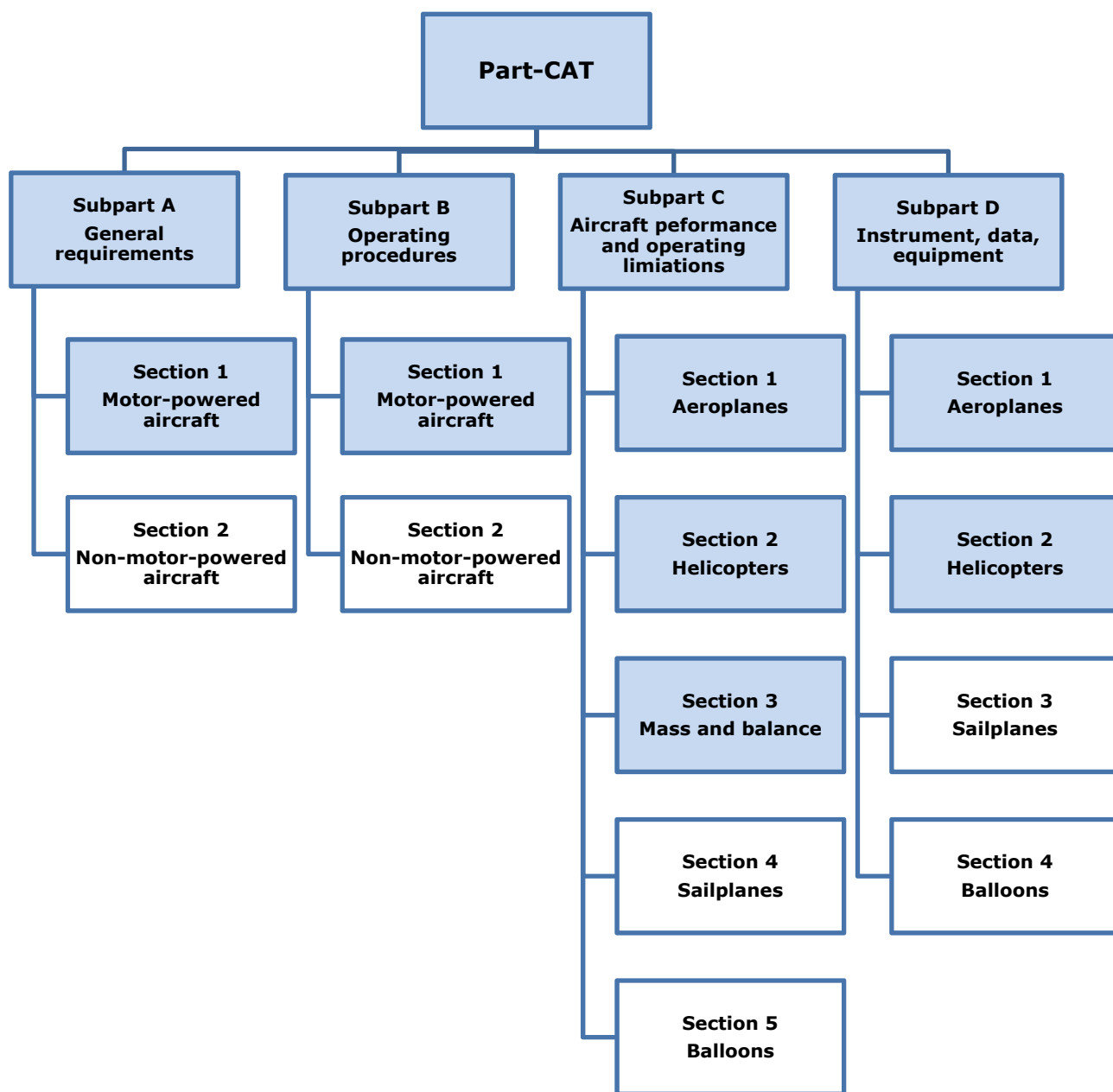
член 10 предлага преходен период под формата на 2 години за CAT от А до А. Освен това, регламентът за изменение предлага изменения за съответствие на прилежащия регламент, например за FTL.

81. Освен това, регламентът за изменение разглежда промени в приложенията, които са обяснени по-подробно по-долу.
82. По отношение на прилежащия регламент относно екипажите на въздухоплавателни средства се добавя нов параграф ORA.ATO.155, за да се даде възможност на АТО да предлагат рекламни полети при определени обстоятелства. Не се счита за необходимо да се предвижда преходен период.

III. Изменения на част-CAT

Обхват

83. В следната диаграма в синьо са посочени подчастите и разделите, приложими за CAT операции от А до А.



Обяснения

84. Приложенията към регламента относно въздушните операции и по-специално част-CAT са разработени, вземайки от самото начало под внимание принципа на пропорционалност. С цел пропорционалност съществуващите правила в част-CAT вече правят разлика между:

- местни полети и полети от А до А спрямо полетите от А до Б;
- въздухоплавателни средства с опростена тяга спрямо такива със сложна моторна тяга;
- едновигателни въздухоплавателни средства спрямо многодвигателни такива;

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 20 от 106

- полети по правилата за полети по прибори и по правилата за визуални полети през нощта спрямо полети по правилата за визуални полети през деня;
 - еднопилотна експлоатация спрямо многопилотна такава;
 - операции, при които се изисква кабинен екипаж спрямо такива без изискване за кабинен екипаж;
 - летателни характеристики класове А, В и С за самолети; и
 - летателни характеристики класове 1, 2, 3 и категории А и В за вертолети.
85. В обобщение, за CAT операциите от А до А не се прилагат и не се отнасят следните правила:
- правилата, разглеждащи изключително полетите от А до Б;
 - правилата за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга;
 - правилата за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори;
 - правилата за многопилотна експлоатация и правилата с кабинен екипаж; и
 - правилата за летателните характеристики клас А и С за самолети.
86. Приложение 2 дава изчерпателен списък с обяснения към 236 номера на правила, които:
- предоставят облекчения конкретно за CAT операции от А до А; или
 - предоставят облекчения за операции с въздухоплавателни средства с опростена тяга или самолети с летателни характеристики клас В, или полети в рамките на местна област, които са приложими и за CAT операциите от А до А; или
 - по дефиниция не се прилагат или не се отнасят за CAT операциите от А до А.
87. Както беше споменато по-горе, облекченията от EU-OPS и JAR-OPS 3 за експлоатацията по правилата за визуални полети през деня на самолети с летателни характеристики клас В, експлоатацията по правилата за визуални полети през деня на малки вертолети и местните полети с вертолет са транспонирани, доколкото е възможно, в част-CAT. Приложение 1 дава сравнителна таблица с посочване на транспонирането.
88. Агенцията отново направи проверка на пропорционалността на приложимите правила за CAT операциите от А до А и установи следните правила, където допълнителни облекчения за тези операции са обосновани.

CAT.OP.MPA.151 Политика за горивото – облекчения

89. Предлага се да се добави буква б) с облекчение за CAT операции от А до А с европейски леки въздухоплавателни средства (ELA) 2 самолети по време на полети по правилата за визуални полети през деня. Облекчението ще позволи на операторите вместо да прилагат изискванията от CAT.OP.MPA.150 за планирането на полета и метода за предполетното изчисление на горивото, само да посочват в ръководството за експлоатация минималния краен резерв от гориво, който не трябва да бъде по-малък от количеството, необходимо за полет от 45 минути.
90. Такова облекчение се съдържа и в EU-OPS, приложение 1 към 1.005(a) 12(i).

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

91. Тази нова буква б) изисква сегашната буква б) да стане буква в).

CAT.POL.A.310 Безопасна височина над препятствията при излитане – самолети с няколко двигателя

92. Предлага се да се добави буква д) с облекчение за полети по правилата за визуални полети през деня със самолети с летателни характеристики клас В по отношение на някои изисквания за построяване на траекторията за излитане, които от гледна точка на безопасността се отнасят за полети при визуални метеорологични условия (VMC).
93. Такова облекчение се съдържа и в EU-OPS, приложение 1 към 1.005(a) 24(i).

IV. Изменения на част-ORO

ORO.GEN

94. В общи линии, при определянето на подходящия баланс между правилата за прилагане и AMC Агенцията разгледа необходимостта да се гарантира устойчивостта на правилата в момент, в който напредъкът в цифровите комуникации, компютърните науки и другите дисциплини откриват възможност за безброй технически алтернативи, а броят на съществуващите варианти се увеличава, при нарастваща сложност и натовареност на операциите. Тази повишена сложност на бизнес моделите и операциите, с многобройни взаимодействия между елементите на системата, не само налага органите и организациите да прилагат ефективни системи за управление, но изисква и гъвкавост за организациите за изпълнение и преизпълнение на целите по отношение на безопасността, определени в правилата за прилагане, чрез приемане на начини за съответствие и стратегии за намаляване на риска по тяхно усмотрение в зависимост от тяхната конкретна организация, бизнес модел, инфраструктури и видове операции.
95. Това се отнася и за изискванията за системата за управление, предложени с част-ORO, които са структурирани така, че да определят целта за безопасност в правилата за прилагане, докато подробните начини за постигането на тази цел се определят като AMC. Това осигурява гъвкавост, тъй като организацията може да предложи алтернативни на установените в AMC на Агенцията начини за постигане на поставената на равнище правила за прилагане цел. Това е валидно особено в областта на управлението на безопасността, тъй като не може да има такова нещо като „универсален“ подход за ефективно управление на безопасността: организациите се нуждаят от гъвкавост за установяване на опасностите и подходящо намаляване на рисковете, свързани с безопасността.
96. Затова на равнище ORO.GEN не са включени прекалено подробни изисквания, за да не се натоварват излишно определен тип организации. По отношение на управлението на безопасността основното изискване (ORO.GEN.200(a)(3)) е доста стегнато и задължава организацията да:
- осигурява определянето на заплахи за авиационната безопасност, произтичащи от нейната дейност;
 - осигурява тяхната оценка и управлението на свързаните рискове;

- предприема действия за намаляване на риска и проверка на тяхната ефективност.
97. Заслужава да се отбележи, че както за комплексните, така и за некомплексните организации е възможно едно и също лице да бъде ръководител по безопасността и по наблюдение на съответствието, при условие че са осигурени достатъчно ресурси и за двете функции и че може да се гарантира независимостта на инспекциите и одитите.
98. Поради характера на операциите се счита, че няма да се превозват опасни товари по инициатива на оператора по време на такива операции. Освен това и поради същата причина, от пътниците не се очаква да пренасят опасни товари, различни от разрешените понастоящем съгласно част 8 от Техническите инструкции. Затова CAT операциите от А до А и CAT операциите с планери и аеростати са освободени от изискването на ORO.GEN.110, буква й) операторът да установява и поддържа програма за обучение относно опасните товари за своя персонал.

ORO.AOC

99. За оператори, извършващи CAT операции от А до А и CAT операции с планери и аеростати, Регламент (ЕО) № 2042/2003 не изисква номинирането на заемащ поста за продължаваща летателна годност. Това не беше достатъчно отразено в ORO.AOC.135 и затова буква а), точка (4) беше изменена. Освен това, изискванията към съоръженията, определени в ORO.GEN.215, се считат за достатъчни и затова такива оператори са освободени от изискванията към съоръженията, установени в ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Счита се, че пълната структура на ръководството за експлоатация, изисквана от ORO.MLR.101, не е релевантна за CAT операции от А до А със самолети и вертолети ELA2. Следователно, за да може да се осигури по-голяма гъвкавост, запазвайки общите принципи на ръководството за експлоатация, CAT операциите от А до А и операциите с планери и аеростати са освободени от ORO.MLR.101 и в AMC2 ORO.MLR.100 е дадена опростена структура на ръководство за експлоатация.

ORO.FC

101. Измененията на ORO.FC са в съответствие с вече направеното предложение със Становище 04/2011 на EASA. Операторите, изпълняващи CAT операции от А до А и CAT операции с аеростати и планери, трябва да следват общите изисквания от раздел I, които са приложими за всички търговски и нетърговски оператори на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. Освен това, от тях се изисква да спазват изискването за търговските операции различни от CAT от раздел 3, предвиждащи годишна квалификационна проверка на оператора. Общият раздел вече включва облекчения за самолети с летателни характеристики клас В по отношение на валидността на квалификацията за компетентност по маршрута и за летищата. Това облекчение в момента е разширено, за да включва CAT операциите от А до А дотолкова, доколкото срокът на валидност от 12 месеца не се прилага.

V. Изменения на част-ARO

102. Заличава се параграф ARO.OPS.210, който изисква органът да определи местна област.
103. Вместо това към ARO.OPS.100 се добавя буква в), за да се поясни, че компетентният орган може да определя специфични експлоатационни ограничения, които следва да се документират в OPSPECS. Настоящият формат на OPSPECS вече съдържа полета за посочване на експлоатационни ограничения.

VI. Изменения на част-ORA

104. Предлага се да се добави нов параграф ORA.ATO.155, за да се даде възможност на АТО при определени условия да предлагат рекламни полети от А до А със самолети ЕLА2, вертолети ЕLА2 и планери, както и полети с аеростати в рамките на местна област.
105. Това правило следва да позволи на аероклубовете да продължават сегашната практика да предлагат рекламни полети, за да привличат нови обучаеми, и да осигури солидна правна основа за такива операции. Същевременно Агенцията се опита да избегне създаването на неравнопоставеност с търговски въздушни оператори, които предлагат САТ полети от А до А по правилата за визуални полети през деня с въздухоплавателни средства ЕLА2. Броят на дните, както и районът на експлоатация, са ограничени.

VII. Други забележки

За целите на САТ операциите от А до А не са правени промени в определенията в приложение I, публикувано в Становище 04/2011.

Приложение 1: Сравнителни таблици към допълненията в EU-OPS и JAR-OPS3**Допълнение 1 към 1.005(а) - самолети с летателни характеристики клас В, експлоатация по правилата за визуални полети през деня**

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>а) Терминология:</p> <p>1. Експлоатация от А до А — излитането и кацането се извършват на едно и също място.</p> <p>2. Експлоатация от А до Б — излитането и кацането се извършват на различни места.</p> <p>3. Нощ — часовете между края на вечерния полумрак и началото на сутрешния полумрак или други периоди между залеза и изгрева на слънцето, които могат да бъдат определени от съответния орган.</p>	<p>Приложение I - Определения</p>	<p>Тук няма определение на термините „от А до А“ и „от А до Б“. „От А до А“ е описан в прилежащия регламент.</p> <p>Определението на „нощ“: без промяна.</p>
<p>б) Експлоатацията, за която се прилага настоящото допълнение, може да се извършва в съответствие със следните облекчения:</p>		<p>Общи забележки:</p> <p>Самолетите с летателни характеристики клас В са третираны като самолети с опростена тяга.</p> <p>Въпреки това следва да се отбележи, че самолети с летателни характеристики клас В могат да бъдат и сложни въздухоплавателни средства, ако са сертифицирани за минимален полетен екипаж от двама пилоти или ако са задвижвани от два или повече турбовитлови двигателя.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>1. OPS 1.035 Система за качество: В случай на много малък оператор постът на ръководител по качеството може да бъде зает от номинирано лице, ако се използват външни одитори. Това се прилага също така, когато отговорният ръководител заема един или няколко номинирани поста.</p>	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Изменено</p> <p>Функцията на ръководител по качеството се изпълнява от ръководителя по наблюдение на съответствието (СММ). Тази функция не може да се съчетава с функция на заемащ пост. Въпреки това в некомплексните организации функцията на СММ може да се съчетава с функцията на отговорния ръководител, при условие че отговорният ръководител е показал съответната компетентност.</p>
2. Резервирано		
<p>3. OPS 1.075 Метод за превоз на хора: Не се изисква за полети по правилата за визуални полети (ПВП) за самолети с един двигател.</p>	CAT.GEN.MPA.165	<p>Не е транспонирано</p> <p>Очевидно е, че това изискване не се отнася за по-малки самолети и от оператора не се изискват специфични мерки.</p>
<p>4. OPS 1.100 Допускане в пилотската кабина:</p> <p>i) Операторът трябва да установи правила за превоз на пътници на пилотската седалка.</p> <p>ii) Командирът трябва да гарантира, че:</p> <p>A. Превозът на пътници на пилотска седалка не предизвиква отклоняване на вниманието или смущения при провеждането на</p>	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	<p>Изменено</p> <p>Полети по правилата за визуални полети през нощта и по правилата за полети по прибори съзнателно са изключени, за да се избегне рискът пътник несъзнателно да манипулира приборите.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>полета; и</p> <p>В. Пътникът, който е настанен на пилотска седалка, е запознат със съответните ограничения и процедури за безопасност.</p>		
<p>5. OPS1.105 Неупълномощен превоз:</p> <p>Не се изисква за полети по правилата за визуални полети (ПВП) за самолети с един двигател.</p>	-	<p>Не е транспонирано</p> <p>Очевидно е, че това изискване не се отнася за по-малки самолети и от оператора не се изискват специфични мерки.</p>
<p>6. OPS1.135 Налична на борда допълнителна информация и документи:</p> <p>i) За полети по ПВП, през деня, от А до А, на самолети с един двигател следните документи не е необходимо да бъдат налични на борда:</p> <p>А) експлоатационен план на полета;</p> <p>Б) технически борден дневник;</p> <p>В) НОТАМ/АИО информация;</p> <p>Г) метеорологична информация;</p> <p>Д) информация за специални категории пътници и т.н.; и</p> <p>Е) информация за специални товари, включително опасни товари и т.н.</p> <p>ii) За полети по ПВП, през деня, от А до Б, на самолети с един двигател информацията за специални категории пътници, както е описано в OPS 1.135(а)(7), не е необходимо да</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Изменено</p> <p>Облекченията в CAT.GEN.MPA.180 включват и сертификата за шум;</p> <p>разрешение за използване на бордните радиостанции; и</p> <p>документацията за масата и центровката.</p> <p>Освен това, облекченията за операциите от А до А и в рамките на местна област са еднакви.</p> <p>Приема се, че полети по ПВП, през деня, от А до Б, на самолети с един двигател се класифицират като полети в рамките на местна област.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>бъде налична на борда.</p> <p>iii) За полети по ПВП, през деня, от А до Б експлоатационният план на полета може да бъде в опростен вид и трябва да отговаря на нуждите на вида експлоатация.</p>		
<p>7. OPS1.215 Обслужване на въздушното движение:</p> <p>За полети по ПВП, през деня, на самолети с един двигател се поддържа незадължителен контакт с органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) до степен, отговаряща на същността на експлоатацията. В съответствие с OPS 1.300 трябва да бъде осигурено обслужване по търсене и спасяване.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Без промяна
<p>8. OPS1.225 Експлоатационен минимум на летищата:</p> <p>За полети по ПВП стандартните експлоатационни минимума за ПВП обикновено покриват това изискване. Когато е необходимо, операторът определя допълнителни изисквания, като отчита следните фактори: радиопокрытие, терен, особености на площадките за излитане и кацане, условия за полет и капацитет на органите за ОВД.</p>	<p>Предложено: нов AMC AMC12 CAT.OP.MPA.110 Експлоатационен минимум на летищата</p> <p>ПОЛЕТИ ПО ПВП С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ ТЕЗИ СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА</p> <p>За установяване на експлоатационни минимума за полети по ПВП операторът може да прилага предписаните в част-SERA. Когато е необходимо, операторът може да</p>	Без промяна

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
	определя в ръководството за експлоатация допълнителни условия за приложимостта на тези минимуми, като отчита следните фактори: радиопокрытие, терен, особености на площадките за излитане и кацане, условия за полет и капацитет на органите за ОВД.	
9. OPS1.235 Процедури за намаляване на шума: Не се прилагат за полети по ПВП на самолети с един двигател.	CAT.OP.MPA.130	Без промяна
10. OPS1.240 Маршрути и зони за експлоатация: Буква а), точка 1 не се прилага за полети по ПВП, през деня, от А до А, на самолети с един двигател.	CAT.OP.135(с)	Без промяна
11. OPS1.250 Установяване на минимални височини на полета: За полети по ПВП през деня това изискване се прилага, както следва. Операторът гарантира, че експлоатацията се извършва само по такива маршрути и в такива зони, за които може да се поддържа разрешение за безопасен терен, и отчита фактори като температура, терен, неблагоприятни метеорологични условия (например TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени. Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(а)	Без промяна

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
силна турбуленция и низходящи въздушни течения, корекции за температурни разлики и разлики в налягането спрямо стандартните стойности).		
<p>12. OPS1.250 Политика за горивото:</p> <p>i) За полети от А до А — операторът определя минималното съдържание на гориво, с което трябва да завърши полетът. Този минимален краен резерв от гориво не трябва да бъде по-малък от количеството, необходимо за полет от 45 минути.</p> <p>ii) За полети от А до Б — операторът гарантира, че предполетните изчисления на необходимото използваемо гориво за полет включват:</p> <p>А) гориво за рулиране — гориво, изразходвано преди излитане, ако е значително количество; и</p> <p>Б) гориво за изпълнение на полета (гориво за достигане на местоназначението); и</p> <p>В) резервно гориво —</p> <p>1. Гориво за случайни отклонения — количество гориво, което е не по-малко от 5% от планираното за полета гориво, или в случай на промяна на полетния план по време</p>	<p>за i):</p> <p>Предложено: нова CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>б) Независимо от буква а), за операции със самолети с опростена тяга с MTOM равна на или по-малка от 2 000 kg, които излитат и кацат на едно и също летище или експлоатационна площадка, операторът определя минимален краен резерв от гориво в ръководството за експлоатация, който не трябва да бъде по-малък от количеството, необходимо за полет от 45 минути.</p> <p>предишната буква б) става буква в)</p> <p>за ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	<p>Изменено</p> <p>Ограничено до самолети с опростена тяга с MTOM равна на или по-малка от 2 000 kg.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>на полета — 5% от горивото за полета за остатъка от полета; и</p> <p>2. Резервно гориво при кацане — количество гориво за допълнителен полет от 45 минути (бутални двигатели) или от 30 минути (турбинни двигатели); и</p> <p>Г) гориво до резервното летище — гориво за достигане до резервното летище през основното летище, ако се изисква резервно летище; и</p> <p>Д) допълнително гориво — гориво, което може да бъде заявено от командира в допълнение към горивото по букви от А) до Г) по-горе.</p>		
<p>13. OPS1.265 Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица:</p> <p>За полети по ПВП на самолети с един двигател и когато полетът не е предназначен за превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица, операторът не е задължен да установи процедури за превоз на такива пътници.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Транспонирано отчасти.</p> <p>От текста е очевидно, че процедури на оператора се изискват само при превоза на СКП.</p> <p>Независимо от факта, че пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници и задържани лица може рядко да се превозват в самолети с един двигател по ПВП като САТ, няма основание, свързано с безопасността, защо не следва да се изискват процедури на оператора за такива полети.</p>
14. OPS1.280 Настаняване на	CAT.OP.MPA.165	Не е транспонирано

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>пътниците:</p> <p>Не се прилага при полети по ПВП на самолети с един двигател.</p>		<p>Очевидно е, че за операции със самолети с опростена тяга установяването на процедурите трябва да следва пропорционален и прагматичен подход. Изглежда, че облекчение не е необходимо.</p>
<p>15. OPS1.285 Инструктаж за пътниците: Демонстрация и информация се предоставят в зависимост от вида на експлоатацията. При експлоатация на самолет с един пилот, той/тя може да не бъдат натоварени със задачи, които отвличат вниманието му/й от полетните задължения.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Предложено да се добави AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ЕДНОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ БЕЗ КАБИНЕН ЕКИПАЖ</p> <p>За еднопилотна експлоатация без кабинен екипаж командирът следва да инструктира пътниците за безопасността, но не по време на критичните фази на полета.</p>	<p>Без промяна</p>
<p>16. OPS1.290 Подготовка на полета:</p> <p>i) експлоатационен план на полета за експлоатация от А до А — не се изисква.</p> <p>ii) експлоатация от А до Б за полети по ПВП през деня — операторът гарантира, че за всеки полет се попълва експлоатационен план на полета в опростен формат, съответстващ на вида експлоатация.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	<p>Без промяна</p>
<p>17. OPS1.295 Избор на летища:</p> <p>Не се прилагат за полети,</p>	<p>CAT.OP.MPA.180</p>	<p>Не е транспонирано</p> <p>Действащият в момента текст вече изключва</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
извършвани по правилата за визуални полети. Необходимите инструкции за използването на летища и площадки за излитане и кацане трябва да бъдат издадени при отчитане на OPS 1.220.		полети, извършвани по правилата за визуални полети.
<p>18. OPS1.310 Членове на екипажа по работни места:</p> <p>За полети, извършвани по правилата за визуални полети, се изискват инструкции по тези въпроси само когато се провежда експлоатация с двама пилоти.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Не е транспонирано</p> <p>Действащото правило вече разглежда само многопилотна експлоатация. Освен това, няма логическа връзка между изискването за безопасност и класовете летателни характеристики или правилата за полети, които биха могли да се вземат предвид.</p>
<p>19. OPS1.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет:</p> <p>Не се изисква допълнение 1 към OPS 1.375 да бъде прилагано при полети, извършвани по правилата за визуални полети, на самолети с един двигател през деня.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Не е транспонирано</p> <p>Допълнение 1 към OPS 1.375 не съществува.</p>
<p>20. OPS1.405 Започване и продължаване на подхода за кацане:</p> <p>Не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Не е транспонирано</p> <p>Изискването се занимава с полети по правилата за полети по прибори. Няма нужда от изрично облекчение за полети по правилата за визуални полети.</p>
<p>21. OPS1.410 Експлоатационни процедури – височина на пресичане</p>	CAT.OP.MPA.310	Не е транспонирано

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>на прага:</p> <p>Не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети.</p>		<p>Изискването засяга експлоатация с използване на точен подход. Няма нужда от изрично облекчение за полети по правилата за визуални полети.</p>
<p>22. OPS 1.430 — 1.460, включително допълненията:</p> <p>Не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Не е транспонирано</p> <p>С изключение на изискването за установяване на експлоатационни минимума за полети по ПВП, правилото за прилагане и съответните AMC се отнасят за полети по правилата за полети по прибори. Няма нужда от изрично облекчение за полети по правилата за визуални полети.</p>
<p>23. OPS1.530 Излитане:</p> <p>і) Буква а) се прилага при следното допълнение. Органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, създадени от оператора и основаващи се на доказателства и/или документиран опит. Букви б) и в) се прилагат при следното допълнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, органът може за всеки отделен случай да приеме</p>	<p>CAT.POL.A.305</p>	<p>Не е транспонирано</p> <p>Всяко облекчение за конкретен случай ще изисква процедура по член 14.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.</p> <p>ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), трябва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:</p> <p>А) се определя типът на самолета;</p> <p>Б) се определя видът на експлоатацията;</p> <p>В) се определят съответните летища и писти за излитане и кацане;</p> <p>Г) се включва ограничение излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;</p> <p>Д) се определя квалификацията на екипажа; и</p> <p>Е) се включва ограничение само за самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1</p>		

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>януари 2005 г.</p> <p>iii) Експлоатацията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположено летището.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя:</p> <p>i) Буква а), точки 3, 4 и 5, буква б), точка 2, буква в), точки 1 и 2 и приложението не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети през деня.</p> <p>ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори или правилата за визуални полети, букви б) и в) се прилагат със следните изменения:</p> <p>А) визуалната насока за курса се счита за налична, когато видимостта е равна или по-голяма от 1500 m;</p> <p>Б) максималната необходима широчина на коридора е 300 m, когато видимостта е равна или по-голяма от 1 500 m.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>За транспониране на i) се предлага следното изменение в CAT.POL.A.310:</p> <p>добавя се буква д)</p> <p>д) изискванията в буква а), точки 3, 4 и 5, буква б), точка 2 и буква в), точка 2 не се прилагат за полети, извършвани по правилата за визуални полети през деня.</p> <p>За частично транспониране на ii) се предлага следното изменение в AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>в края на буква а) се добавя:</p> <p>За полети по ПВП през нощта визуална насока за курса се счита за налична, когато видимостта е равна или по-голяма от 1 500 m.</p>	<p>Транспонирано отчасти.</p> <p>i) не е транспонирано позоваването на буква в), точка (1). В противен случай правилото няма да обхваща траектория на полета, която изисква наклони по-големи от 15°.</p> <p>ii) не е транспонирано позоваването на правилата за полети по прибори и Б). Няма налице основание, свързано с безопасността, за такива облекчения.</p>
<p>25. OPS1.545 Кацане — летище по местоназначение и резервни летища:</p> <p>i) Настоящият параграф се прилага</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>Всяко облекчение за конкретен случай ще изисква процедура по член 14.</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>при следното допълнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните характеристики са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.</p> <p>ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), трябва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:</p> <p>А) се определя типът на самолета; Б) се определя видът на експлоатацията; В) се определят съответните летища и писти за излитане и кацане;</p>		

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>Г) се включва ограничение излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;</p> <p>Д) се определя квалификацията на екипажа; и</p> <p>Е) се включва ограничение само за самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.</p> <p>iii) Експлоатацията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположено летището.</p>		
<p>26. OPS1.550 Кацане—мокри писти:</p> <p>i) Настоящият параграф се прилага при следното допълнение. Когато изискванията на настоящия параграф не могат да бъдат изпълнени поради физически ограничения, свързани с удължаване на пистата за излитане и кацане, и има ясен обществен интерес и необходимост от експлоатацията, органът може за всеки отделен случай да приеме други данни за експлоатационните характеристики, които не противоречат на данните от ръководството за летателна експлоатация на самолета, свързани със специални процедури, и тези други данни за експлоатационните</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>Всяко облекчение за конкретен случай ще изисква процедура по член 14.</p>

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>характеристики са създадени от оператора и се основават на доказателства и/или документиран опит.</p> <p>ii) Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с подточка i), трябва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. В това одобрение:</p> <p>А) се определя типът на самолета;</p> <p>Б) се определя видът на експлоатацията;</p> <p>В) се определят съответните летища и писти за излитане и кацане;</p> <p>Г) се включва ограничение излитането да бъде извършено при метеорологични условия на видимост;</p> <p>Д) се определя квалификацията на екипажа; и</p> <p>Е) се включва ограничение само за самолети, за които първоначалният типов сертификат е издаден преди 1 януари 2005 г.</p> <p>iii) Експлоатацията трябва да бъде приета от държавата, в която е разположено летището.</p>		
27. Резервирано		

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>28. OPS1.650 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня:</p> <p>Параграф 1.650 се прилага при следното допълнение. Самолетите с един двигател, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 22 май 1995 г., могат да бъдат освободени от изискванията по букви е), ж), з) и и) от органа, ако изпълнението на тези изисквания налага допълнителен монтаж.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Без промяна
<p>29. Част-М, параграф М.А.704, Управленско описание за непрекъснатата летателна годност</p> <p>Управленското описание за непрекъснатата летателна годност може да бъде адаптирано към експлоатацията, която трябва да се извършва.</p>		Не се разглежда в регламента относно въздушните операции.
<p>30. Част М, параграф М.А.306 Технически дневник на оператора:</p> <p>Органът може да одобри съкратена форма на техническия борден дневник в съответствие с вида на извършваната експлоатация.</p>		Не се разглежда в регламента относно въздушните операции.
31. OPS1.940 Състав на полетния		Не е транспонирано

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>екипаж:</p> <p>Буква а), точки 2 и 4 и буква б) не се прилагат при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня, с изключение на това, че изискванията по буква а), точка 4 трябва да се прилагат изцяло, когато по OPS 1 се изискват двама пилоти.</p>		<p>Приложимостта/неприложимостта са ясни от текста.</p>
<p>32. OPS1.945 Преподготовка и проверка:</p> <p>i) Буква а), точка 7 — полети в рейсови условия под контрол на инструктор могат да се извършват на всеки самолет от приложимия клас. Броят на необходимите полети в рейсови условия под контрол на инструктор зависи от сложността на експлоатацията, която трябва да се извърши.</p> <p>ii) Буква а), точка 8 не се изисква.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2)+ съответстващото AMC1 точка е.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>
<p>33. OPS1.955 Назначаване като командир:</p> <p>Буква б) се прилага, както следва. Органът може да приеме съкратен курс за обучение на командири в съответствие с вида на извършваната експлоатация. Буква а), точка 1, i) не се прилага при експлоатация на</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
самолета по правилата за визуални полети през деня.		
34. OPS1.960 Командири, притежаващи свидетелство за правоспособност на професионален пилот		ORO.FC.A.250 (b)
<p>35. OPS1.965 Периодично обучение и проверка:</p> <p>i) Буква а), точка 1 се прилага, както следва, при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня. Обучението и проверките съответстват на вида на експлоатацията и класа на самолета, който се експлоатира от членовете на полетния екипаж, като се отчита използваното специализирано оборудване.</p> <p>ii) Буква а), точка 3, ii) се прилага, както следва. Обучението в самолета може да се извършва от екзаминатор за квалификационен клас за клас (CRE), екзаминатор за полети (FE) или екзаминатор за квалификационен клас за тип (TRE).</p> <p>iii) Буква а), точка 4, i) се прилага, както следва. Квалификационната проверка на оператора може да бъде</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, точка а.5</p> <p>ORO.FC.145 (а)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p>

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>извършена от екзаминатор за квалификационен клас за тип (TRE), екзаминатор за квалификационен клас за клас (CRE) или от подходящо квалифициран командир, определен от оператора и приемлив за органа, обучен за концепции по управление на ресурсите на екипажа (CRM) и оценка на уменията за управление на ресурсите на екипажа.</p> <p>iv) Буква б), точка 2 се прилага, както следва, при експлоатация на самолета по правилата за визуални полети през деня. В тези случаи, когато експлоатацията се извършва през сезони, не по-дълги от осем последователни месеца, квалификационната проверка на оператора е достатъчна. Тази квалификационна проверка трябва да бъде извършена преди започване на търговските полети.</p>		<p>ORO.FC.230 (b)(3)</p>
<p>36. OPS1.968 Квалификация на пилот за допускане до работа от двете пилотски места:</p> <p>Допълнение 1 не се прилага при експлоатация на самолети с един двигател по правилата за визуални полети през деня.</p>		<p>Не е транспонирано Не се нуждае от обяснение</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>37. OPS 1.975 Компетентност по маршрут и летища:</p> <p>i) За полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня, не се прилагат букви б), в) и г), с изключение на това, че операторът гарантира, че в случаите, когато се изисква специално одобрение от държавата, в която се намира летището, съответните изисквания се спазват.</p> <p>ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, и за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през нощта, като алтернатива на изискванията от букви б) — г), компетентността за маршрута и летището може да се преоцени, както следва:</p> <p>(А) с изключение на полети до летищата с най-големи изисквания — чрез извършване на най-малко 10 сектора в дадената област на експлоатация през предшестващите 12 месеца в допълнение към изискван самостоятелен брифинг.</p> <p>(В) Полети до летищата с най-големи изисквания могат да бъдат изпълнявани само ако:</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 (с)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (с)</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>1. командирът има съответната квалификация за летището, тъй като през последните 36 месеца е летял до него като член на полетния екипаж или като наблюдаващ;</p> <p>2. подходът е изпълнен при визуални метеорологични условия от приложимата минимална височина на сектора; и</p> <p>3. преди полета е извършен подходящ самостоятелен брифинг.</p>		
<p>38. OPS1.980 Експлоатация на повече от един тип или вариант на самолет:</p> <p>i) Не се прилага, ако експлоатацията е ограничена до еднопилотни самолети с бутални двигатели за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.</p> <p>ii) За полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори, и за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през нощта, изискването в допълнение 1 към OPS 1.980, буква г), точка 2, i) за 500 часа на съответния пост в екипажа, преди да се използват правата на две заверки в лиценза, се намалява на 100 часа или сектори, ако една от заверките е свързана с клас. Преди</p> <p>TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.</p> <p>Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
на пилота да бъдат възложени задълженията на командир на самолета, е необходимо да се проведе проверовъчен полет.		
39. OPS 1.981 Експлоатация на хеликоптери и самолети: Буква а), точка 1 не се прилага, ако експлоатацията е ограничена до еднопилотни самолети с бутални двигатели.		ORO.FC.240 (с)
40. Резервирано		
41. OPS1.1060 Експлоатационен полетен план: Не се изисква за полети от А до А, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня. За полети от А до Б, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня, изискването се прилага, но експлоатационният план за полета може да бъде в опростен формат в съответствие с вида на извършваната експлоатация (вж. OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175 (с) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (а)	Транспонирано Различие: EASA OPS се отнася за правилата за визуални полети, а не за правилата за визуални полети през деня. Обхватът на полетите от А до А обаче е ограничен до ПВП през деня.
42. OPS1.1070 Управленското описание за непрекъснатата летателна годност Управленското описание за непрекъснатата летателна годност		Не се разглежда в регламента относно въздушните операции.

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 1.005(а)	Референция в EASA OPS	Описание на различието
може да бъде адаптирано към експлоатацията, която трябва да се извършва.		
43. OPS1.1071 Техническия борден дневник на самолета: Прилага се, както се изисква по част М, параграф М.А.306 Технически дневник на оператора.		Не се разглежда в регламента относно въздушните операции.
44. Резервирано		
45. Резервирано		
46. OPS1.1240 Програми за обучение: Програмите за обучение се адаптират към вида на извършваната експлоатация. Програма за самообучение може да бъде приемлива за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети.	-	Не е транспонирано В приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008.
47. OPS1.1250 Контролен лист за процедура за претърсване на самолет: Не се прилага за полети, изпълнявани по правилата за визуални полети през деня.	-	Не е транспонирано В приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008.

Допълнение 1 към 3.005(f) – малки вертолет, експлоатация по правилата за визуални полети през деня

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолет, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различieto
<p>а) Терминология.</p> <p>(1) Местна експлоатация. Полет в границите на местен и определен географски район приемлив за органа, който започва и завършва в един и същи район в един и същи ден.</p>	Приложение I – Определения	<p>Изменено</p> <p>Определението в EASA OPS е по-конкретно.</p> <p>Малките вертолет (според определението в JAR-OPS 1) се третира като вертолет с опростена тяга (по смисъла на Основния регламент).</p>
<p>б) Одобрение. Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с настоящото допълнение, трябва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. Това одобрение посочва:</p> <p>(1) типа вертолет и</p> <p>(2) вида на експлоатацията.</p> <p>(3) Географските ограничения на местната експлоатация в контекста на настоящото допълнение (вж. ACJ към допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(f), буква б), точка (3)).</p>	ORO.AOC	<p>Не е транспонирано</p> <p>Не е необходимо изричното транспониране на това правило. Експлоатацията и без това е част от свидетелството за авиационен оператор и е включена в режима за надзор на органа.</p>
<p>в) Забрана. Следните дейности са забранени:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3 065. Превоз на бойно оръжие и бойни мунициии.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Не е транспонирано</p> <p>Това облекчение не се счита от значение.</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолети, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
		Малко вероятно е бойно оръжие и бойни мунициии да се превозват в условията на CAT с малък вертолет.
(2) JAR-OPS 3 265. Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица.	CAT.OP.MPA.155	Не е транспонирано Не е от значение. Превозът на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица с вертолет с опростена тяга и по време на местни полети с вертолет е малко вероятно.
(3) JAR-OPS 3 305. Презареждане/източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване.	CAT.OP.MPA.195	Не е транспонирано Настоящото правило вече забранява презареждане/източване на гориво с Avgas (авиационен бензин) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплавателното средство. Следователно по-голямата част от вертолетите с опростена тяга са вече разгледани в това правило.
(4) JAR-OPS 3 335. Тютюнопушене на борда	CAT.OP.MPA.240	Не е транспонирано Действащото правило ефективно вече забранява тютюнопушенето и осигурява достатъчно защита.
г) Облекчение. Следните правила са облекчени:		

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различията
<p>(1) JAR-OPS 3.100 Допускане в пилотската кабина:</p> <p>i) Операторът трябва да установи правила за превоз на пътници на пилотската седалка, ако е приложимо.</p> <p>ii) Командирът трябва да гарантира, че:</p> <p>А) превозът на пътници на пилотска седалка не предизвиква отклоняване на вниманието и/или смущения при провеждането на полета; и</p> <p>Б) пътникът, който е настанен на пилотска седалка, е запознат със съответните ограничения и процедури за безопасност.</p>	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Без промяна
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Налична на борда допълнителна информация и документи:</p> <p>i) За местна експлоатация на борда трябва да са налични следните документи:</p> <p>А) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Експлоатационен полетен план</p> <p>Б) JAR-OPS 3.135(a)(2) - Технически борден дневник (освен ако се изисква кацане на друго място)</p> <p>В) JAR-OPS 3.135(a)(4) - НОТАМ/АИО информация</p> <p>Г) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Метеорологична</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>за i) изменено</p> <p>Облекченията в CAT.GEN.MPA.180 включват и сертификата за шум;</p> <p>разрешение за използване на бордните радиостанции; и</p> <p>документацията за масата и центровката.</p> <p>за ii) без промяна.</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различieto
<p>информация</p> <p>Д) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Информация за специални категории пътници и т.н.</p> <p>Е) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Информация за специални товари и т.н.</p> <p>ii) За неместна експлоатация:</p> <p>А) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Експлоатационен полетен план Полетният план може да бъде в опростен формат в съответствие с вида на извършваната експлоатация и приемлив за органа.</p> <p>Б) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Информация за специални категории пътници. Не се изисква.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Информация, съхранявана на земята</p> <p>Информацията трябва да се съхранява на земята, когато се използват други методи на записване.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Не е транспонирано</p> <p>Целта на облекчението е неясна и не е достатъчно определена, за да отговаря на условията за правило за прилагане. Освен това, действащото правило вече посочва, че информацията се запазва, докато бъде копирана на място, в което ще бъде съхранявана.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Лизинг.</p> <p>Приложимо само когато съществува формално споразумение за лизинг.</p> <p>Забележка: Случаят, когато договорът за</p>	ORO.AOC.110	<p>Не е транспонирано</p> <p>Общоприето е, че лизингът изисква формално споразумение за лизинг.</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>превоз на пътници се прехвърля на друг оператор, на когото пътниците ще заплатят за транспорта, не се счита за лизинг.</p>		
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Използване на обслужване на въздушното движение.</p> <p>Не е приложимо, освен ако това не го налагат изискванията за въздушното пространство и при условие че организацията на обслужването по търсене и спасяване е приемлива за органа.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Без промяна
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Одобряване на вертолетни от оператора.</p> <p>Операторът установява процедура за квалифициране на командирите за избор на вертолетни и площадки за кацане, подходящи за типа вертолет и вида експлоатация.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Изменено</p> <p>Съдържанието на EASA OPS правилото е приложимо за всички операции с вертолетни за площадки, които не са предварително картографирани, което се счита за целта на правилото.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Политика за горивото.</p> <p>Букви б) – г) не се прилагат, когато политиката за горивото, посочена в JAR-OPS 3.255, буква а), гарантира, че при завършване на полета или серия от полети оставащото гориво е не по-малко от количеството гориво, достатъчно за 30-минутен полет с нормална крейсерска скорост (може да бъде намален до 20 минути, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснати и подходящи предпазни площадки за кацане). Резервното гориво при кацане трябва да се посочи в</p>	CAT.OP.MPA.151(b)	Без промяна

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолети, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различieto
ръководството за експлоатация, за да бъдат изпълнени изискванията на JAR-OPS 3.375(c).		
(8) JAR-OPS 3.280 Настаняване на пътниците. Не се изисква установяването на процедури. Забележка: Целта на този параграф се постига чрез обикновена преценка на пилота. JAR-OPS 3.260 е приложимо и се счита, че то разглежда необходимостта от процедури.	CAT.OP.MPA.165	Не е транспонирано Очевидно е, че за операции с вертолети с опростена тяга установяването на процедурите трябва да следва пропорционален и прагматичен подход. Изглежда, че облекчение не е необходимо.
(9) JAR-OPS 3.285 Инструктаж на пътниците. i) Буква а), точка (1). Когато това не би било безопасно, пътниците се инструктират устно за въпросите по безопасността, като част от инструктажа или целият инструктаж може да бъде представен под формата на аудиовизуална презентация. За използването на преносими електронни устройства трябва да бъде дадено предварително съгласие.	CAT.OP.MPA.170 Предложено да се добави AMC2 CAT.OP.MPA.170 ЕДНОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ БЕЗ КАБИНЕН ЕКИПАЖ За еднопилотна експлоатация без кабинен екипаж командирът следва да инструктира пътниците за безопасността, но не по време на критичните фази на полета. CAT.GEN.MPA.140	Изменено Приема се, че AMC транспонира целта на правилото. Целта на това облекчение е неясна. CAT.GEN.MPA.140 вече предполага, че за използването на преносими електронни устройства е необходимо разрешение от оператора.
(10) JAR-OPS 3.290 Подготовка на полета. i) За местна експлоатация: А) JAR-OPS 3.290(a). Експлоатационен полетен	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Без промяна

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>план не се изисква.</p> <p>ii) За неместна експлоатация:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290(a). Експлоатационният полетен план може да се изготви в опростен формат в съответствие с вида на експлоатацията.</p>		
<p>(11) JAR-OPS 3.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет.</p> <p>Не трябва да се прилага допълнение 1 към JAR-OPS 3.375 (вж. буква г), точка (14) по-долу).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Без промяна</p>
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Използване на допълнителен кислород.</p> <p>С предварителното одобрение на органа могат да се предприемат кратковременни движения между 10 000 ft и 16 000 ft без използване на допълнителен кислород, в съответствие със съдържащите се в ръководството за експлоатация процедури. (В такива случаи операторът трябва да гарантира пътниците да бъдат информирани, че няма да бъде осигурен допълнителен кислород.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Не е транспонирано</p> <p>Не беше сметено за безопасно да се даде отворено освобождаване относно използването на кислород, а за вертолетни това не съответства и на приложение 6 на ICAO. Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.</p>
<p>(13) Допълнение 1 към JAR-OPS 3.270 Натоварване на ръчен багаж и карго.</p> <p>Според вида експлоатация и типа вертолет.</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Не е транспонирано</p> <p>Общоприето е, че процедурата трябва да бъде определена според вида експлоатация и типа</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолети, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
		вертолет.
(14) Допълнение 1 към JAR-OPS 3.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет. Не е приложимо.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Без промяна AMC, което транспонира допълнението, не е приложимо за полети с малки вертолети и местни полети с вертолети.
(15) JAR-OPS 3.630 Общи положения. Прибори и оборудване. Органът може да приеме алтернативно оборудване, което не отговаря на действащите в момента стандарти по JTSO, но отговаря на стандарта за безопасност на оригиналното оборудване.		Не е транспонирано Извън приложното поле. Изискванията за одобрение или съответствие с ETSO попадат в приложното поле на Регламент (ЕО) № 1702/2003. Облекченията, ако са приемливи, следва да бъдат регулирани там.
(16) JAR-OPS 3.775 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина. С предварително одобрение на органа могат да се предприемат кратковременни движения между 10 000 ft и 16 000 ft без използване на допълнителен кислород, в съответствие със съдържащи си в ръководството за експлоатация процедури.	CAT.IDE.H.240	Не е транспонирано Не беше сметено за безопасно да се даде отворено освобождаване относно използването на кислород, а за вертолети това не съответства и на приложение 6 на ICAO. Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.
(17) Допълнение 1 към JAR-OPS 3.775 Допълнителен кислород за вертолети с нехерметична кабина. Не е приложимо съгласно точки (12) и (16) по-горе.	CAT.IDE.H.240	Не е транспонирано Не беше сметено за безопасно да се даде отворено освобождаване относно използването на кислород, а за вертолети това не съответства и на приложение 6 на ICAO.

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различията
		Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Назначаване като командир.</p> <p>Органът може да приеме съкратен курс за обучение на командири в съответствие с вида на извършваната експлоатация.</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>Не са дадени условия за такъв съкратен курс</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Скорошен опит.</p> <p>Като алтернатива на изискването на JAR-OPS 3.970(a), с предварително одобрение от органа, изискването за 90-дневен скорошен опит може да бъде удовлетворено, ако пилотът е изпълнил 3 излитания, 3 полета по кръга и 3 кацания с вертолет от същата определена група през предходните 90 дни (вж. ACJ към допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(f) буква г), точка (19)).</p> <p>Квалификацията за скорошен опит за типа вертолет, който ще се експлоатира, зависи от следните условия:</p> <p>i) квалификационна проверка на квалификацията за достъп до работа със съответния тип вертолет (TRPC), за типа, който е валиден; и</p> <p>ii) 2 часа полетно време на типа вертолет или на негов вариант в рамките на последните 6 месеца; и</p>		FCL.060

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолетни, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>iii) OPC валиден за един от вертолетите в определената група; и</p> <p>iv) стриктна ротация на OPC за всички вертолетни, с които се лети в определената група; и</p> <p>v) съставянето на определени групи и процедурите за даване на валидност, съдържащи се в ръководството за експлоатация, на TPRC, OPC и на скорошен опит.]</p>		
<p>[[20]] Допълнение 1 към JAR-OPS 3.965 Периодично обучение и проверка.</p> <p>Органът може да приеме учебна програма, приложима за вида експлоатация.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>[[21]] JAR-OPS 3.1060 Експлоатационен полетен план.</p> <p>Вж. (2)(i)(A) и (2)(ii)(A) по-горе.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Без промяна
<p>[[22]] JAR-OPS 3.1235 Изисквания за сигурност.</p> <p>Приложимо само при експлоатация в държави, където националната програма за сигурност се прилага за операциите, обхванати в това допълнение.</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>В приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008.</p>
<p>[[23]] JAR-OPS 3.1240 Програми за обучение.</p> <p>Програмите за обучение се адаптират към вида</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>В приложното поле на Регламент (ЕО)</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(f) – малки вертолети, експлоатация по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
на извършваната експлоатация. Подходяща програма за самообучение може да бъде приемлива за органа.		№ 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Контролен списък на проверките на процедурата за търсене на вертолета. Не се изисква контролен списък на проверките.		Не е транспонирано В приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008.

Допълнение 1 към 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>а) Одобрение. Оператор, който желае да извършва експлоатация в съответствие с настоящото допълнение, трябва да има предварително одобрение от органа, който е издал свидетелството за авиационен оператор. Това одобрение посочва:</p> <p>(1) типа вертолет</p> <p>(2) вида на експлоатацията</p> <p>(3) Географските ограничения на експлоатацията в контекста на настоящото допълнение (вж. ACJ към допълнение 1 към JAR-OPS 3.005(g), буква а), точка (3)).</p>	ORO.AOC	<p>Не е транспонирано</p> <p>Не е необходимо изричното транспониране на това правило. Експлоатацията и без това е част от свидетелството за авиационен оператор и е включена в режима за надзор на органа.</p>
<p>б) Забрана. Следните дейности са забранени:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3 065. Превоз на бойно оръжие и бойни мунициии.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Не е транспонирано</p> <p>Това облекчение не се счита от значение. Малко вероятно е бойно оръжие и бойни мунициии да се превозват в условията на CAT по време на местни полети с вертолет.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3 265. Превоз на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Не е транспонирано</p> <p>Не е от значение. Превозът на пътници с ограничени права за достъп, депортирани пътници или задържани лица с вертолет с опростена тяга и по време на местни полети с вертолет е малко вероятно.</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
(3) JAR-OPS 3 305. Презареждане/източване на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане.	CAT.OP.MPA.195	Не е транспонирано Настоящото правило вече забранява презареждане/източване на гориво с Avgas (авиационен бензин) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизане от въздухоплавателното средство. Следователно по-голямата част от вертолетите с опростена тяга са вече разгледани в това правило.
(4) JAR-OPS 3 335. Пушене на борда.	CAT.OP.MPA.240	Не е транспонирано Действащото правило ефективно вече забранява тютюнопушенето и осигурява достатъчно защита.
в) Облекчение. Следните правила са облекчени:		
(1) JAR-OPS 3.135 Налична на борда допълнителна информация и документи: (i) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Експлоатационен полетен план Полетният план може да бъде в опростен формат в съответствие с вида на извършваната експлоатация и приемлив за органа. (ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - NOTAM/АИО информация. Не се изисква. (iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Метеорологична информация Не се изисква. (iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Информация за специални	CAT.GEN.MPA.180 (b) CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Облекченията в CAT.GEN.MPA.180 включват и сертификата за шум; разрешение за използване на бордните радиостанции; и документацията за масата и центровката. Транспонирано е облекчението за експлоатационен полетен план.

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>категории пътници и т.н.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) - Информация за специални товари и т.н. Не се изисква.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Информация, съхранявана на земята</p> <p>Информацията трябва да се съхранява на земята, когато се използват други методи на записване.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Не е транспонирано</p> <p>Целта на облекчението е неясна и не е достатъчно определена, за да отговаря на условията за правило за прилагане. Освен това, действащото правило вече посочва, че информацията се запазва, докато бъде копирана на място, в което ще бъде съхранявана.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.165 Лизинг.</p> <p>Приложимо само когато съществува формално споразумение за лизинг.</p> <p>Забележка: Случаят, когато договорът за превоз на пътници се прехвърля на друг оператор, на когото пътниците ще заплатят за транспорта, не се счита за лизинг.</p>	ORO.AOC.110	<p>Не е транспонирано</p> <p>Общоприето е, че лизингът изисква формално споразумение за лизинг.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.215 Използване на обслужване на въздушното движение.</p> <p>Не е приложимо, освен ако това не го налагат изискванията за въздушното пространство и при условие че организацията на обслужването по търсене и спасяване е приемлива за органа.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Без промяна
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Одобряване на вертолети от оператора.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Изменено</p> <p>Съдържанието на EASA OPS правилото е приложимо</p>

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
Операторът установява процедура за квалифициране на командирите за избор на вертолети и площадки за кацане, подходящи за типа вертолет и вида експлоатация.		за всички операции с вертолети за площадки, които не са предварително картографирани, което се счита за целта на правилото.
(6) JAR-OPS 3.255 Политика за горивото. Букви б) – г) не се прилагат, когато политиката за горивото, посочена в JAR-OPS 3.255(a), гарантира, че при завършване на полета или серия от полети оставащото гориво е не по-малко от количеството гориво достатъчно за 30-минутен полет с нормална крейсерска скорост (може да бъде намален до 20 минути, когато полетът се извършва в район, който осигурява непрекъснати и подходящи предпазни площадки за кацане). Резервното гориво при кацане трябва да се посочи в ръководството за експлоатация, за да бъдат изпълнени изискванията на JAR-OPS 3.375(c).	CAT.OP.MPA.151(b)	Без промяна
(7) JAR-OPS 3.290(a). Виж точка B), (1), i) по-горе.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Без промяна
(8) JAR-OPS 3.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет. Не трябва да се прилага допълнение 1 към JAR-OPS 3.375 (вж. буква в), точка (10) по-долу).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Без промяна
(9) JAR-OPS 3.385 Използване на допълнителен кислород.	CAT.OP.MPA.285	Не е транспонирано Не беше сметено за безопасно да се даде отворено

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
С предварителното одобрение на органа могат да се предприемат кратковременни движения между 10 000 ft и 13 000 ft без използване на допълнителен кислород, в съответствие със съдържащите се в ръководството за експлоатация процедури. (В такива случаи операторът трябва да гарантира пътниците да бъдат информирани преди излитане, че няма да бъде осигурен допълнителен кислород.)		освобождаване относно използването на кислород, а за вертолети това не съответства и на приложение 6 на ICAO. Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.
(10) Допълнение 1 към JAR-OPS 3.375 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет. Не е приложимо.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Без промяна AMC, което транспонира допълнението, не е приложимо за полети с малки вертолети и местни полети с вертолети.
(11) JAR-OPS 3.630 Общи положения. Прибори и оборудване. Органът може да приеме алтернативно оборудване, което не отговаря на действащите в момента стандарти по JTSO, но отговаря на стандарта за безопасност на оригиналното оборудване.		Не е транспонирано Извън приложното поле. Изискванията за одобрение или съответствие с ETSO попадат в приложното поле на Регламент (ЕО) № 1702/2003. Облекченията, ако са приемливи, следва да бъдат регулирани там.
(12) JAR-OPS 3.775 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина. С предварително одобрение на органа могат да се предприемат кратковременни движения между 10 000 ft и 16 000 ft без използване на допълнителен кислород, в съответствие със съдържащи си в ръководството за експлоатация процедури.	CAT.IDE.H.240	Не е транспонирано Не беше сметено за безопасно да се даде отворено освобождаване относно използването на кислород, а за вертолети това не съответства и на приложение 6 на ICAO. Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.

Допълнение 1 към OPS 3.005(g) – местни полети с вертолет по правилата за визуални полети през деня	Референция в EASA OPS	Описание на различието
<p>(13) Допълнение 1 към JAR-OPS 3.775 Допълнителен кислород за вертолети с нехерметична кабина.</p> <p>Не е приложимо съгласно точки (9) и (12) по-горе.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Не е транспонирано</p> <p>Не беше сметено за безопасно да се даде отворено освобождаване относно използването на кислород, а за вертолети това не съответства и на приложение 6 на ICAO. Освобождаване се дава при строги условия и с предварителното одобрение на компетентния орган единствено за част-SPO.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.1060 Експлоатационен полетен план.</p> <p>Виж точка B), (1), i) по-горе.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Без промяна
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Изисквания за сигурност.</p> <p>Приложимо в държави, където националната програма за сигурност се прилага за операциите, обхванати в това допълнение.</p>		<p>Не е транспонирано</p> <p>В приложното поле на Регламент (ЕО) № 300/2008.</p>

**Приложение 2: списък на облекчения и правилата, които не се прилагат за CAT
(от А до А)**

Част-CAT

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
	CAT.GEN.MPA.115	Персонал или членове на екипажа, различни от кабинния екипаж в пътническия салон	Не е от значение за операциите CAT от А до А
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Персонал или членове на екипажа, различни от кабинния екипаж в пътническия салон МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ОБЪРКВАНЕ НА ПЪТНИЦИТЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Персонал или членове на екипажа, различни от кабинния екипаж в пътническия салон ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА НА ПОЛЕТИ ЗА ПОЗИЦИОНИРАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А
	CAT.GEN.MPA.180	Налични на борда документи, ръководства и информация	Облекчения за операции от А до А с въздухоплавателни средства с опростена тяга и местни полети
	CAT.GEN.MPA.195	Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства	Не е приложимо за операциите CAT от А до А - въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства ОПЕРАТИВНИ ПРОВЕРКИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А - въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства ОТСТРАНЯВАНЕ НА ЗАПИСВАЩИТЕ УСТРОЙСТВА	Не е приложимо за операциите CAT от А до А - въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		СЛЕД ПОДЛЕЖАЩОТО НА ДОКЛАДВАНЕ СЪБИТИЕ	
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства ПРОВЕРКА НА ЗАПИСИТЕ ОТ ПОЛЕТНИТЕ ЗАПИСВАЩИ УСТРОЙСТВА	Не е приложимо за операциите CAT от А до А - въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.OP.MPA.100(b)	Използване на обслужване на въздушното движение	Облекчения за въздухоплавателни средства с опростена тяга по време на полети по ПВП през деня и местни полети с вертолети.
	CAT.OP.MPA.105	Използване на летища и експлоатационни площадки	Облекчения за самолети с опростена тяга
	CAT.OP.MPA.110(b)	Експлоатационни минимума на летищата	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата ПРОЦЕДУРИ ПО ИЗЛИТАНЕ ОТ ЛЕТИЩА НА СУШАТА - ВЕРТОЛЕТИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
GM2	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата ОСВЕТИТЕЛНИ СИСТЕМИ НА ПОДХОДА – ICAO, FAA	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
GM3	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата ОПЕРАЦИИ С SBAS	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата ИЗЛИТАНЕ - САМОЛЕТИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата ИЗЛИТАНЕ - ВЕРТОЛЕТИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А - по правилата за полети по прибори
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Експлоатационни минимума на летищата	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 66 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		НРА, АРV, САТ I ЕКСПЛОАТАЦИЯ	за полети по прибори
АМС4	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата КРИТЕРИИ ЗА УСТАНОВЯВАНЕ НА RVR/СMV	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС5	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МИНИМУМИ ЗА RVR/СMV/VIS ЗА НРА, АРV, САТ I – САМОЛЕТИ	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС6	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МИНИМУМИ ЗА RVR/СMV/VIS ЗА НРА, АРV, САТ I – ВЕРТОЛЕТИ	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС7	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата ВИЗУАЛЕН КРЪГ СЛЕД ИНСТРУМЕНТАЛЕН ПОДХОД – САМОЛЕТИ	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС8	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата ВИЗУАЛЕН КРЪГ СЛЕД ИНСТРУМЕНТАЛЕН ПОДХОД НА СУШАТА – ВЕРТОЛЕТИ	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС10	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата КОНВЕРТИРАНЕ НА ДОКЛАДВАНА МЕТЕОРОЛОГИЧНА ВИДИМОСТ В RVR	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС11	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ МИНИМУМИТЕ ЗА КАЦАНЕ НА НАЗЕМНО ОБОРУДВАНЕ С ОТКАЗ ИЛИ КЛАСИФИЦИРАНО В ПО-НИСЪК КЛАС	Не е от значение за операциите САТ от А до А – по правилата за полети по прибори
АМС12	САТ.ОР.МРА.110	Експлоатационни минимуми на летищата	Облекчения за въздухоплавателни средства с

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		ПОЛЕТИ ПО ПВП С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ ТЕЗИ СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА	опростена тяга
	CAT.OP.MPA.115	Летателна техника при подход за кацане — самолети	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Летателна техника при подход за кацане — самолети ФИНАЛЕН ПОДХОД С НЕПРЕКЪСНАТО СНИЖЕНИЕ (CDFA)	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Летателна техника при подход за кацане — самолети НЕТОЧЕН ПОДХОД, ИЗПЪЛНЯВАН БЕЗ ТЕХНИКАТА ЗА CDFA	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Летателна техника при подход за кацане — самолети ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ И ИНСТРУКЦИИ И ОБУЧЕНИЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.115	Летателна техника при подход за кацане — самолети ФИНАЛЕН ПОДХОД С НЕПРЕКЪСНАТО СНИЖЕНИЕ (CDFA)	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.120	Подходи за кацане с борден радар (ARA) при операции над вода — вертолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Подходи за кацане с борден радар (ARA) при операции над вода — вертолети ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.120	Подходи за кацане с борден радар (ARA) при операции над вода — вертолети ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.125	Инструментални процедури за	Не е от значение за операциите

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 68 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		излитане и подход	CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Процедури за намаляване на шума – самолети ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА ПРОЦЕДУРИТЕ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА	Не е приложимо за самолети с опростена тяга, ПВП
GM1	CAT.OP.MPA.130	Процедури за намаляване на шума – самолети ТЕРМИНОЛОГИЯ ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ ПРИМЕР	Не е приложимо за самолети с опростена тяга, ПВП
	CAT.OP.MPA.130	Процедури за намаляване на шума – самолети	Не е приложимо за самолети с опростена тяга, ПВП
	CAT.OP.MPA.135(c)	Маршрути и зони за експлоатация – общи положения	Облекчения за самолети с опростена тяга, от А до А, ПВП, през деня.
	CAT.OP.MPA.140	Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS	Не е от значение за операциите CAT от А до А – експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS КРИТЕРИИ, СВЪРЗАНИ С ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА МАЛКИ САМОЛЕТИ С ДВА ДВИГАТЕЛЯ БЕЗ КАПАЦИТЕТ ЗА ETOPS	Не е от значение за операциите CAT от А до А – експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Максимално разстояние от подходящо летище за самолети с два двигателя без одобрение за ETOPS ПОЛЕТ С КРЕЙСЕРСКА СКОРОСТ С ЕДИН ОТКАЗАЛ ДВИГАТЕЛ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.OP.MPA.150	Политика за горивото	Отчасти не е приложимо за операциите CAT от А до А
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Политика за горивото КРИТЕРИИ ЗА ПЛАНИРАНЕ –	Не е приложимо за операциите CAT от А до А

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 69 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		САМОЛЕТИ	
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Политика за горивото РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА РЕЗЕРВНО ЛЕТИЩЕ ПО МАРШРУТА	Не е приложимо за операциите CAT от А до А
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Политика за горивото КРИТЕРИИ ЗА ПЛАНИРАНЕ – ВЕРТОЛЕТИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Политика за горивото ГОРИВО ПРИ ИЗМЕНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА НА ПОЛЕТА – САМОЛЕТИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Политика за горивото ГОРИВО ПРИ ИЗМЕНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА НА ПОЛЕТА	Не е приложимо за операциите CAT от А до А
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Политика за горивото РЕЗЕРВНО ЛЕТИЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО ЗА МЕСТОНАЗНАЧЕНИЕ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А
	CAT.OP.MPA.151(a)	Политика за горивото – облекчения	Облекчения за самолети с летателни характеристики клас В
	CAT.OP.MPA.151(b)	Политика за горивото – облекчения	Облекчения за самолети с опростена тяга, МТОМ равна на или по-малка от 2 000 kg, ПВП през деня
	CAT.OP.MPA.151(c)	Политика за горивото – облекчения	Облекчения за вертолети с опростена тяга и местни полети с вертолети
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Инструктаж на пътниците ЕДНОПИЛОТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ БЕЗ КАБИНЕН ЕКИПАЖ ИНСТРУКТАЖ НА ПЪТНИЦИТЕ	Облекчение за еднопилотна експлоатация без кабинен екипаж
	CAT.OP.MPA.175	Подготовка на полета	Облекчение за операции от А до А със самолети с опростена тяга по ПВП; местни полети с вертолети с опростена тяга по ПВП през деня.

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Подготовка на полета ЕКСПЛОАТАЦИОНЕН ПОЛЕТЕН ПЛАН – ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА	Не е приложимо за въздухоплавателни средства с опростена тяга.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Подготовка на полета ЕКСПЛОАТАЦИОНЕН ПОЛЕТЕН ПЛАН – ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ ТЕЗИ СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА И МЕСТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ	Не е приложимо за операции от А до А със самолети с опростена тяга по ПВП; местни полети с вертолетите с опростена тяга по ПВП през деня; Облекчения за операции, различни от А до А със самолети с опростена тяга по ПВП и местни полети, различни от тези с вертолетите с опростена тяга по ПВП през деня.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Подготовка на полета ТАБЛИЦИ ЗА ПРЕВРЪЩАНЕ	Не е приложимо за операции от А до А със самолети с опростена тяга по ПВП; местни полети с вертолетите с опростена тяга по ПВП през деня.
	CAT.OP.MPA.180	Избор на летища — самолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.181	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолетите	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.181	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолетите ПРОГНОЗА ЗА КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.181	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолетите РЕЗЕРВНИ ИЗВЪН СУШАТА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.181	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолетите ПРОГНОЗА ЗА КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолети КРАЙБРЕЖНО ЛЕТИЩЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Избор на летища и експлоатационни площадки — вертолети РЕЗЕРВНИ ИЗВЪН СУШАТА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.185	Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори – самолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.185	Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори – самолети ПЛАНОВИ МИНИМУМИ ЗА РЕЗЕРВНИ ЛЕТИЩА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM2	CAT.OP.MPA.185	Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори – самолети МЕТЕОРОЛОГИЧНИ ПРОГНОЗИ НА ЛЕТИЩЕТО	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.186	Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори – вертолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.OP.MPA.186	Планови минимуми за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори – самолети ПЛАНОВИ МИНИМУМИ ЗА РЕЗЕРВНИ ЛЕТИЩА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.210	Членове на екипажа по работни места	Отчасти не е от значение за операции CAT от А до А – многопилотна експлоатация, изпълнявана в условията на многочленен екипаж с кабинен екипаж
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Членове на екипажа по работни места МЕСТА ЗА СЯДАНЕ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – експлоатация с кабинен екипаж

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
	CAT.OP.MPA.220	Спомагателни средства за аварийна евакуация	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.OP.MPA.245	Метеорологични условия – всички въздухоплавателни средства	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.246	Метеорологични условия – самолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.255	Лед и други замърсители – полетни процедури	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полети при очаквани или действителни условия на обледеняване
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Лед и други замърсители – полетни процедури ПОЛЕТ ПРИ ОЧАКВАНИ ИЛИ ДЕЙСТВИТЕЛНИ УСЛОВИЯ НА ОБЛЕДЕНЯВАНЕ – САМОЛЕТИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полети при очаквани или действителни условия на обледеняване
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Лед и други замърсители – полетни процедури ПОЛЕТ ПРИ ОЧАКВАНИ ИЛИ ДЕЙСТВИТЕЛНИ УСЛОВИЯ НА ОБЛЕДЕНЯВАНЕ – ВЕРТОЛЕТИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полети при очаквани или действителни условия на обледеняване
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет – вертолети ВЕРТОЛЕТИ СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА, ЕКСПЛОАТАЦИЯ, РАЗЛИЧНА ОТ МЕСТНА ЕКСПЛОАТАЦИЯ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/експлоатация, различна от местна експлоатация
GM1	CAT.OP.MPA.290	Констатиране на близост със земята СИСТЕМА ЗА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА ПРОГНОЗНИ ОПАСНОСТИ ПО ТЕРЕНА (TAWS) ПРОГРАМИ ЗА ОБУЧЕНИЕ НА ПОЛЕТНИТЕ ЕКИПАЖИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
GM1	CAT.OP.MPA.295	Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS) ПРОГРАМИ ЗА ОБУЧЕНИЕ НА ПОЛЕТНИТЕ ЕКИПАЖИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.OP.MPA.295	Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS) ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.OP.MPA.295	Използване на бордовата система за избягване на сблъсък (ACAS)	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.OP.MPA.305	Започване и продължаване на подхода за кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Започване и продължаване на подхода за кацане ВИЗУАЛНИ ОРИЕНТИРИ ЗА ИНСТРУМЕНТАЛЕН ПОДХОД	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.OP.MPA.310	Експлоатационни процедури – височина на пресичане на прага – самолети	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.POL.A.200	Общи разпоредби ДАННИ ЗА МОКРИ И ЗАМЪРСЕНИ ПИСТИ ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.200	Общи разпоредби	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.205	Излитане ЗАГУБЕНА ЧАСТ ОТ ДЪЛЖИНАТА НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ ПОРАДИ ПОДРЕЖДАНЕ НА САМОЛЕТА ПРЕДИ ИЗЛИТАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.205	Излитане СЪСТОЯНИЕ НА ПИСТАТА ЗА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 74 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ	със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.205	Излитане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.210	Безопасна височина над препятствията при излитане БЕЗОПАСНА ВИСОЧИНА НАД ПРЕПЯТСТВИЯТА ПРИ ИЗЛИТАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.POL.A.210	Безопасна височина над препятствията при излитане ЕФЕКТ ОТ НАКЛОНА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC3	CAT.POL.A.210	Безопасна височина над препятствията при излитане НЕОБХОДИМА НАВИГАЦИОННА ТОЧНОСТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.210	Безопасна височина над препятствията при излитане ПРОЦЕДУРИ ПРИ ИЗВЪНРЕДНИ СЛУЧАИ ЗА БЕЗОПАСНА ВИСОЧИНА НАД ПРЕПЯТСТВИЯТА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.210	Безопасна височина над препятствията при излитане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.215	Полет по маршрута с един отказал двигател АНАЛИЗ НА МАРШРУТА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.215	Полет по маршрута с един отказал двигател	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.220	Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 75 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC2	CAT.POL.A.225	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища ПРЕМИНАВАНЕ НА ВТОРИ КРЪГ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.225	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.225	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища ИЗМЕРВАНЕ НА ВИСОЧИНА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.225	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища ПРЕМИНАВАНЕ НА ВТОРИ КРЪГ ГРАДИЕНТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.230	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища ОТЧИТАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ЛЕТАТЕЛНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА РАЗСТОЯНИЕ ЗА АВТОМАТИЧНО КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.230	Кацане — сухи писти за излитане и кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.230	Кацане — сухи писти за излитане и кацане МАСА ЗА КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.235	Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.240	Одобряване на операции, при които се прилагат увеличени ъгли на наклон	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
			със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.245	Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.250	Одобряване на операции, при които се прилага кацане на скъсени дистанции	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.310	Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя ТРАЕКТОРИЯ ЗА ИЗЛИТАНЕ — НАВИГАЦИЯ ЗА ВИЗУАЛНО НАСОЧВАНЕ	Облекчения за самолети с летателни характеристики клас В, ПВП през деня
	CAT.POL.A.310 (e)	Безопасна височина над препятствията при излитане — самолети с няколко двигателя	Облекчения за самолети с летателни характеристики клас В, ПВП през деня
	CAT.POL.A.345	Одобряване на операции, при които се прилага стръмен подход за кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/височина на прелитане над прага на пистата за излитане и кацане равна или по-голяма от 35 ft
	CAT.POL.A.400	Излитане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.400	Излитане СЪСТОЯНИЕ НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.400	Излитане ЗАГУБЕНА ЧАСТ ОТ ДЪЛЖИНАТА НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ ПОРАДИ ПОДРЕЖДАНЕ НА САМОЛЕТА ПРЕДИ ИЗЛИТАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC2	CAT.POL.A.400	Излитане НАКЛОН НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.405	Безопасна височина над препятствията при излитане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.405	Безопасна височина над препятствията при излитане ЕФЕКТ ОТ НАКЛОНА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.POL.A.405	Безопасна височина над препятствията при излитане НЕОБХОДИМА НАВИГАЦИОННА ТОЧНОСТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.410	Полет по маршрута — всички двигатели работят	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.415	Полет по маршрута с един отказал двигател	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.415	Полет по маршрута с един отказал двигател АНАЛИЗ НА МАРШРУТА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.420	Полет по маршрута с два отказали двигателя за самолети с три и повече двигатели	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.425	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.425	Кацане — летище за местоназначение и резервни летища	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		ИЗМЕРВАНЕ НА ВИСОЧИНА	със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.430	Кацане — сухи писти за излитане и кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.POL.A.430	Кацане — сухи писти за излитане и кацане ДИСТАНЦИЯ ЗА КАЦАНЕ ФАКТОРИ ЗА КОРЕКЦИЯ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.POL.A.430	Кацане — сухи писти за излитане и кацане НАКЛОН НА ПИСТАТА ЗА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.POL.A.430	Кацане — сухи писти за излитане и кацане МАСА ЗА КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.A.435	Кацане — мокри и замърсени писти за излитане и кацане	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.POL.H.110	Отчитане на препятствията	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.POL.H.210	Траектория на набор след излитане	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.POL.MAB.105	Документация и данни за масата и центровката	Облекчения за самолети с летателни характеристики клас В и вертолетите за местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката.
	CAT.IDE.A.120	Оборудване за чистене на челното стъкло на пилотската кабина	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – правило за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.IDE.A.120	Оборудване за чистене на челното стъкло на пилотската кабина СРЕДСТВО ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА ЧИСТ СЕКТОР ОТ ЧЕЛНОТО СЪТЪКЛО, ПОЗВОЛЯВАЩ ВИДИМОСТ В УСЛОВИЯ НА ВАЛЕЖ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – правило за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.130	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори; отчасти облекчение за въздухоплавателни средства с опростена тяга.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ИНДИКАТОР НА ПЛЪЗГАНЕТО	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ВИСОТОМЕРИ – ЕСПЛОАТАЦИЯ ПО ППП ИЛИ ПРЕЗ НОЩТА	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ИНДИКАТОР ЗА ПОВРЕДА В СРЕДСТВОТА ЗА ПРЕДПАЗВАНЕ ОТ ПОГРЕШНИ ПОКАЗАНИЯ НА СИСТЕМАТА ЗА ПОКАЗВАНЕ НА ВЪЗДУШНАТА СКОРОСТ ПОРАДИ КОНДЕНЗАЦИЯ ИЛИ ОБЛЕДЕНЯВАНЕ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване РЕЗЕРВЕН ИНДИКАТОР НА ПОЛОЖЕНИЕТО НА САМОЛЕТА	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ДЪРЖАТЕЛ НА КАРТИ И СХЕМИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.A.135	Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.A.140	Система за сигнализиране на височината	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ ОТКЛОНЕНИЯ ОТ НАКЛОНА НА ГЛИСАДАТА ЗА TAWS КЛАС А	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Бордна система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
	CAT.IDE.A.160	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9/самолети с херметична кабина
AMC1	CAT.IDE.A.160	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9/самолети с херметична кабина
	CAT.IDE.A.165	Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полети при очаквани или действителни условия на обледеняване
	CAT.IDE.A.170	Система за разговори между членовете на полетния екипаж	Не е от значение за операциите CAT от А до А – многопилотна експлоатация
AMC1	CAT.IDE.A.170	Система за разговори между членовете на полетния екипаж ТИП СИСТЕМА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – многопилотна експлоатация
	CAT.IDE.A.175	Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.175	Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина СПЕЦИФИКАЦИИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.180	Аудиосистема за осведомяване на пътниците	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.180	Аудиосистема за осведомяване на пътниците СПЕЦИФИКАЦИИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.185	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в	Не е приложимо за операциите CAT от А до А –

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 82 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		пилотската кабина	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.185	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2016 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 АПРИЛ 1998 г. И ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2016 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC3	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ ЗА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 АПРИЛ 1998 г. И ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2016 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC4	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ,	Не е приложимо за операциите CAT от А до А –

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 83 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЮНИ 1990 г. ДО И ВКЛЮЧИТЕЛНО 31 МАРТ 1998 г.	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC5	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ ЗА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЮНИ 1990 г. ДО И ВКЛЮЧИТЕЛНО 31 МАРТ 1998 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC6	CAT.IDE.A.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА САМОЛЕТИ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЮНИ 1990 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.195	Записване предаването на данни	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.195	Записване предаването на данни ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
GM1	CAT.IDE.A.195	Записване предаването на данни ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.200	Комбинирано записващо	Не е приложимо за операциите CAT от А до А –

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		устройство	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.200	Комбинирано записващо устройство ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.210	Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето	Не е от значение за операциите CAT от А до А – пътниците не могат да се виждат от местата на полетния екипаж
	CAT.IDE.A.215	Вътрешни врати и завеси	Не е от значение за операциите CAT от А до А – големи самолети
AMC1	CAT.IDE.A.215	Вътрешни врати и завеси ИНДИКАЦИЯ С ТАБЕЛИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – големи самолети
	CAT.IDE.A.225	Аварийен медицински комплект	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.225	Аварийен медицински комплект СЪДЪРЖАНИЕ НА АВАРИЙНИЯ МЕДИЦИНСКИ КОМПЛЕКТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.IDE.A.225	Аварийен медицински комплект СЪХРАНЕНИЕ ПРИ УСЛОВИЯ, ГАРАНТИРАЩИ ОГРАНИЧЕН ДОСТЪП	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC3	CAT.IDE.A.225	Аварийен медицински комплект ДОСТЪП ДО АВАРИЙНИЯ МЕДИЦИНСКИ КОМПЛЕКТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC4	CAT.IDE.A.225	Аварийен медицински комплект СЪХРАНЕНИЕ НА АВАРИЙНИЯ МЕДИЦИНСКИ КОМПЛЕКТ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.230	Кислород за първа помощ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полет на височина над 25 000 ft

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 85 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
GM1	CAT.IDE.A.230	Кислород за първа помощ ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полет на височина над 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина	Не е от значение за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина
AMC1	CAT.IDE.A.235	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина
AMC2	CAT.IDE.A.235	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина ИЗИСКВАНИЯ ЗА КИСЛОРОД ЗА ЛИЦА НА РАБОТНИ МЕСТА В ПИЛОТСКАТА КАБИНА И ЧЛЕНОВЕТЕ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ В ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ МИНИМАЛНО НЕОБХОДИМИЯ БРОЙ ЧЛЕНОВЕ НА КАБИННИЯ ЕКИПАЖ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина
GM1	CAT.IDE.A.235	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина МАСКИ ЗА БЪРЗО ПОСТАВЯНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина
	CAT.IDE.A.245	Оборудване за защита на дишането на екипажа	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина/въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.245	Оборудване за защита на дишането на екипажа ОБОРУДВАНЕ ЗА ЗАЩИТА НА ДИШАНЕТО	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина/въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.255	Брадва или средство за разсичане	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина/въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.IDE.A.255	Брадва или средство за разсичане СЪХРАНЕНИЕ НА БРАДВИТЕ И СРЕДСТВАТА ЗА РАЗСИЧАНЕ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – самолети с херметична кабина/въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.265	Средства за аварийна евакуация	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – височина на изходите по-голяма от 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Мегафони	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.A.270	Мегафони МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА МЕГАФОНИТЕ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.A.275	Аварийно осветление и маркировка	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Слушалки	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.A.325	Слушалки ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.IDE.A.325	Слушалки ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.A.335	Пулт за превключване на аудиоканалите	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по

TE.RPRO.00036-001© Европейска агенция за авиационна безопасност. Всички права запазени.

Документът е предмет на права на собственост. Копията не подлежат на контрол. Проверете статуса на версията през EASA-Internet/Intranet.

Страница 87 от 106

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация	прибори
AMC1	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ДВЕ НЕЗАВИСИМИ СРЕДСТВА ЗА КОМУНИКАЦИЯ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПРИЕМЛИВ БРОЙ И ТИП КОМУНИКАЦИОННО И НАВИГАЦИОННО ОБОРУДВАНЕ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПРИЕМЛИВ БРОЙ И ТИП КОМУНИКАЦИОННО И НАВИГАЦИОННО ОБОРУДВАНЕ	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		ПОВРЕДА В ОТДЕЛНА ЧАСТ	
AMC4	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация HF – ОБОРУДВАНЕ ПО ОПРЕДЕЛЕНИ MNPS МАРШРУТИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.IDE.A.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПРИЛОЖИМИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.115	Експлоатационни светлини	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.H.115	Експлоатационни светлини СВЕТЛИНИ ЗА КАЦАНЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.130	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ИНДИКАТОР ЗА ПОВРЕДА В СРЕДСТВАТА ЗА ПРЕДПАЗВАНЕ ОТ ПОГРЕШНИ ПОКАЗАНИЯ НА	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		СИСТЕМАТА ЗА ПОКАЗВАНЕ НА ВЪЗДУШНАТА СКОРОСТ ПОРАДИ КОНДЕНЗАЦИЯ ИЛИ ОБЛЕДЕНЯВАНЕ	
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ОСВЕТЛЕНИЕ НА РЕЗЕРВНОТО СРЕДСТВО ЗА ИЗМЕРВАНЕ И ПОКАЗВАНЕ ПОЛОЖЕНИЕТО НА ВЕРТОЛЕТА	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори или през нощта — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване ДЪРЖАТЕЛ НА КАРТИ И СХЕМИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.135	Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.160	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC1	CAT.IDE.H.160	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.165	Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта	Не е от значение за операциите CAT от А до А – полети при очаквани или действителни условия на обледеняване
	CAT.IDE.H.170	Система за разговори между членовете на полетния екипаж	Не е от значение за операциите CAT от А до А – многопилотна експлоатация

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.IDE.H.170	Система за разговори между членовете на полетния екипаж ТИП СИСТЕМА	Не е от значение за операциите CAT от А до А – многопилотна експлоатация
	CAT.IDE.H.175	Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина	Не е от значение за операциите CAT от А до А – когато има член на екипажа, който не е от полетния екипаж
AMC1	CAT.IDE.H.175	Система за вътрешна връзка между екипажа в пилотската и пътническата кабина СПЕЦИФИКАЦИИ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ	Не е от значение за операциите CAT от А до А – когато има член на екипажа, който не е от полетния екипаж
	CAT.IDE.H.180	Аудиосистема за осведомяване на пътниците	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.185	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.H.185	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.190	Полетно записващо устройство	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.H.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА ВЕРТОЛЕТИ С МСТОМ ПОВЕЧЕ ОТ 3 175 KG, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 2016 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC2	CAT.IDE.H.190	Полетно записващо устройство СПИСЪК НА ПАРАМЕТРИТЕ,	Не е приложимо за операциите CAT от А до А –

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
		КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА ВЕРТОЛЕТИ С МСТОМ ПОВЕЧЕ ОТ 3 175 KG, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 АВГУСТ 1999 г. И ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2016 г. И ВЕРТОЛЕТИ С МСТОМ ПОВЕЧЕ ОТ 7 000 KG ИЛИ МРСС НАД ДЕВЕТ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 1989 г. И ПРЕДИ 1 АВГУСТ 1999 г.	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC3	CAT.IDE.H.190	Полетно записващо устройство СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ ЗА ПАРАМЕТРИТЕ, КОИТО СЛЕДВА ДА СЕ ЗАПИСВАТ ЗА ВЕРТОЛЕТИ С МСТОМ ПОВЕЧЕ ОТ 3 175 KG, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 АВГУСТ 1999 г. И ПРЕДИ 1 ЯНУАРИ 2016 г. И ВЕРТОЛЕТИ С МСТОМ ПОВЕЧЕ ОТ 7 000 KG ИЛИ МРСС НАД ДЕВЕТ, ЧИЙТО ПЪРВОНАЧАЛЕН ИНДИВИДУАЛЕН СЕРТИФИКАТ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ Е ИЗДАДЕН НА ИЛИ СЛЕД 1 ЯНУАРИ 1989 г. И ПРЕДИ 1 АВГУСТ 1999 г.	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.195	Записване предаването на данни	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.H.195	Записване предаването на данни ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
			със сложна моторна тяга
GM1	CAT.IDE.H.195	Записване предаването на данни ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.200	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.H.200	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.240	Допълнителен кислород – вертолети с нехерметична кабина	Облекчение за вертолети с нехерметична кабина и опростена тяга
	CAT.IDE.H.270	Мегафони	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
AMC1	CAT.IDE.H.270	Мегафони МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА МЕГАФОНИТЕ	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.275	Аварийно осветление и маркировка	Не е приложимо за операциите CAT от А до А – въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
	CAT.IDE.H.335	Пулт за превключване на аудиоканалите	Не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
	CAT.IDE.H.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

	Номер на правилото	Наименование на правилото	Обяснение
AMC1	CAT.IDE.H.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ДВЕ НЕЗАВИСИМИ СРЕДСТВА ЗА КОМУНИКАЦИЯ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC2	CAT.IDE.H.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПРИЕМЛИВ БРОЙ И ТИП КОМУНИКАЦИОННО И НАВИГАЦИОННО ОБОРУДВАНЕ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
AMC3	CAT.IDE.H.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПОВРЕДА В ОТДЕЛНА ЧАСТ	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори
GM1	CAT.IDE.H.345	Комуникационно и навигационно оборудване за извършване на полети по правилата за полети по прибори или по правилата за визуални полети по маршрути, които не позволяват визуална навигация ПРИЛОЖИМИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО	Отчасти не е от значение за операциите CAT от А до А – по правилата за полети по прибори

Приложение 3: Използвани акроними и съкращения

AAC	аеронавигационни административни комуникации
AAD	отклонение спрямо предписаната височина
AAL	над нивото на летището
AC	променлив ток
ACAS II	бордна система за избягване на сблъсък във въздуха II
ADF	автоматичен радиопеленгатор (курсов радиофар)
ADG	задвижван с въздух генератор
ADS	автоматичен зависим обзор
ADS-B	автоматичен зависим обзор – радиопредаване
ADS-C	автоматичен зависим обзор – контракт
AeMC	авиомедицински център
AEO	всички двигатели работещи
AFCS	автоматична система за управление на полет
AFM	ръководство за летателна експлоатация на въздухоплавателно средство
AFN	уведомление за полета на ВС
AFN	уведомление за службите за ОВД
AGL	над нивото на земята
AHRS	референтна система за положение и насочване
AIS (АИО)	аеронавигационно информационно обслужване
ALS	осветителна система на подхода
ALSF	осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
AMC	приемливи начини за съответствие
AMSL	над средното морско равнище

ANP	действителни навигационни характеристики
AOC	свидетелство за авиационен оператор
APCH	подход
APU	спомагателна силова установка
APV	подход за кацане с използване на вертикална навигация
AR	контролирани маршрути
AR	изисква се разрешение
AR	изисквания към органите
ARA	подход за кацане с борден радар
ASC	Комитет за авиационна безопасност
ASDA	разполагаема дистанция за прекратено излитане
КВД	Контрол на въздушното движение
ATO	одобрена организация за обучение
ATPL	свидетелство за правоспособност на транспортен пилот
ATQP	алтернативна програма за обучение и квалификация
ОВД	обслужване на въздушното движение
AVGAS	авиационен бензин
AVTAG	други видове гориво
B-RNAV	основна зонална навигация
BALS	основно оборудване на осветителната система на подхода
CAP	контролни параметри за достъп
CDFA	финален подход с непрекъснато снижение
CDL	списък с отклонения на конфигурацията
CFIT	контролиран полет в терена
CG	центровка (център на тежестта)
cm	сантиметри

CM	управление на конфигурация/контекст
CMA	подход на постоянен мониторинг
CMV	конвертирана метеорологична видимост
CMPA	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
CofA	сертификат за летателна годност
CPA	най-близка точка на подхода
CPDLC	комуникация „ръководител на полети – пилот“ по линия за предаване на данни
CPL	свидетелство за правоспособност на професионален пилот
CRM	управление на ресурсите на екипажа
CRT	инструмент за отговор на коментари
CVR	магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина
DA	височина за вземане на решение
D-ATIS	автоматично летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DC	прав ток
DCL	разрешение за излитане
DDM	разлика в дълбочината на модулацията
D-FIS	полетно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DGOR	доклад за събитие за опасни товари
DH	височина на вземане на решение
DME	оборудване за дистанционно измерване на разстояние
D-OTIS	оперативно летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DR	разстояние за вземане на решение
DSTRK	желана пътна линия на ВС
EASP	Европейска програма за авиационна безопасност

EK	Европейска комисия
EFB	електронна система за бордова документация
EFIS	електронна пилотажно-приборна система
EGT	температура на изходящите газове
ELT(AD)	авариен предавател (с автоматично изхвърляне)
ELT(AF)	авариен предавател (автоматично фиксиран)
ELT(AP)	авариен предавател (автоматично преносим)
ELT(S)	автоматичен авариен предавател
EPE	оценка на грешката на позицията
EPR	съотношение на налягането на двигателя
EPU	оценка на несигурността на позицията
ERA	резервно летище по маршрута
ESSG	Ръководна група по европейската програма SAFA
ETOPS	Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя
ETSO	Европейски правила за технически стандарти
EUROCAE	Европейска организация за оборудване за гражданското въздухоплаване
EVS	усъвършенствана визуална система
FAA	Федерална администрация за въздухоплаване
FAF	точка за финален подход
FAK	комплект за оказване на първа помощ
FALS	пълно оборудване на осветителната система на подхода
FANS	бъдеща аеронавигационна система
FAP	точка за финален подход
FATO	зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане
FDM	наблюдение на полетните данни

FDR	полетно записващо устройство
FFS	тренажор за пълна имитация на полета
FI	полетен инструктор
FL	полетно ниво
FM	честотен модулатор
FMS	система за управление на полета
FOR	зрително поле
FOV	зрително поле
FSTD	летателен тренажор
ft	фута
FTD	средство за летателно обучение
g	грам
g	земно притегляне
GBAS	наземно базирана спомагателна система
GCAS	система за избягване на сблъсък със земята
GIDS	наземна система за откриване на лед
GLS	наземно базирана спомагателна система за кацане
GM	материали за ръководство
GNSS	глобална навигационна спътникова система
GPS	глобална система за позициониране
GPWS	система за предупреждение за опасно сближение със земята
HEMS	полет за спешно медицинско осигуряване с вертолет
HF	висока честота
HI/MI	висока интензивност / средна интензивност
HIALS	система на подхода с високоинтензивно осветление
HLL	списък на ограниченията на вертолетните площадки
HoT	време за действие на противообледенителна течност

hPa	хектопаскал
HUD	горен (челен) дисплей
HUDLS	система за насочване при кацане с индикация върху горен дисплей
IAF	точка за първоначален подход
IALS	средно оборудване на осветителната система на подхода
ICAO	Международна организация за гражданска авиация
IF	междинен ориентир
IFR	правила за полети по прибори
IGE	земно въздействие
ILS	инструментална система за кацане
IMC	инструментални метеорологични условия
inHg	инча живачен стълб
INS	инерционна навигационна система
IORS	вътрешна система за докладване на събития
IP	междинна точка
IR	правило за прилагане
IRNAV/IAN	интегрирана зонална навигация
IRS	инерциална референтна система
ISA	международна стандартна атмосфера
IV	интравенозен
JAA	Обединени авиационни власти
JAR	Общи авиационни изисквания
JET 1 / A / A1	керосин
JET B	други видове гориво
JIP	Обединена изпълнителна процедура
JP-4	други видове гориво

km	километри
kN	килонютон
KSS	Формула на Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	възел
LAT/LONG	географска ширина/дължина
LED	светодиод
LIFUS	полет в рейсови условия под надзор
LNAV	странична навигация
LoA	документ за съгласие
LOC	курсов излъчвател
LOE	оценка на изпълнението на полети в рейсови условия
LOFT	обучение с имитация на реални рейсови полети
LOS	повърхност с ограничени препятствия
LOUT	най-ниска температура за оперативно използване
LP	характеристики на курсовия предавател
LPV	точен подход със странична и вертикална навигация
LRNS	система за далечна навигация
LVO	експлоатация при намалена видимост
LVP	процедури при намалена видимост
LVTO	излитане при намалена видимост
m	метри
MALS	система на подхода със средно интензивно осветление
MALSF	система на подхода със средно интензивно осветление с последователни мигащи светлини
MALSR	система на подхода със средно интензивно осветление със светлини по продължение на пистата
MAPt	точка за преминаване на втори кръг
MCTOM	максимална сертифицирана излетна маса

MDA	минимална височина на снижаване
MDA/H	минимална височина на снижаване
MDH	минимална височина на снижаване
MEA	минимална безопасна височина по маршрута
MEL	списък на минималното оборудване
METAR	сведение за извършено редовно наблюдение на времето /в международен метеорологичен цифров код/
MGA	минимална безопасна височина по картната мрежа
MHz	мегахерц
MID	средна точка
ml	милилитра
MLS	микровълнова система за кацане
MMEL	базов списък на минималното оборудване
MNPS	спецификации на минималните навигационни характеристики
MOC	минимална височина над препятствията
MOCA	минимална височина на прелитане над препятствията
MOPS	стандарты за минималните експлоатационни характеристики
MORA	минимална безопасна височина извън маршрута
MPSC	максимално одобрена пътническа конфигурация
mSv	милисиверт
NADP	процедура за намаляване на шума при отлитане
NALS	отсъства оборудване на осветителната система на подхода
NAV	навигация
NDB	ненасочена приводна радиостанция
N _F	обороты на свободната силова турбина
NM	морски мили
NOTAM (НОТАМ)	известия за авиаторите

NPA	неточен подход
NVG	очила за нощно виждане
OAT	температура на външния въздух
OCH	относителна височина на прелитане над препятствията
OCL	минимална височина на прелитане над препятствия
ODALS	всенасочена осветителна система на подхода
OEI	един неработещ двигател
OFS	повърхност свободна от препятствия
OGE	извън зоната на влияние на земята
OIP	изместена точка на началото
OM	ръководство за експлоатация
ONC	оперативна навигационна карта
OSD	оперативни данни за ВС
otCMPA	въздухоплавателни средства различни от тези със сложна моторна тяга
PAPI	визуален индикатор за траектория на точен подход за кацане
PAR	радиолокатор за точен подход
PBE	защитна дихателна екипировка
PBN	навигация базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС
PCDS	система от устройства за превоз на хора
PDP	предварително определена точка
PNR	граница за връщане
POH	експлоатационен наръчник на пилота
PRM (ЛНП)	лице с намалена подвижност
QFE	атмосферно налягане на нивото на летището (или на прага на пистата за излитане и кацане)
QNH	настройване на висотомера за отчитане на превишението спрямо морското ниво, когато въздухоплавателното средство е

	на земята
R/T	радиотелефония
RA	инструкции за разрешаване на конфликти
RAT	турбина, задвижваща се от насрещния въздушен поток
RCC	координационни центрове за спасяване
RCF	намалено гориво за случайни отклонения
RCLL	осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане
RFC	маршрутна карта
RNAV	зонална навигация
RNAV 5	B-RNAV, основна зонална навигация
RNP	изискуеми навигационни характеристики
RNPX	изискуеми навигационни характеристики X
ROD	скорост на снижаване
RTCA	Радиотехническа комисия по авионавтика
RTZL	светлини в зоната за опиране на пистата за излитане и кацане
RVR	далечина на видимост на пистата за излитане и кацане
RVSM	намалени минимуми за вертикална сепарация
SACA	оценка на безопасността на ВС на Общността
SAFA	оценка на безопасността на чуждестранни ВС
SAE ARP	препоръчителни практики за въздушното пространство на Асоциацията на автомобилните инженери
SALS	обикновена осветителна система на подхода
SALSF	къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SAP	стабилизиран подход
SAP	параметри за достъп до системата (системни параметри за достъп)
SAR	търсене и спасяване

SBAS	спътникова система за повишаване на точността
SCP	специални категории пътници
SID	стандартно отлитане по прибори
SMS	система за управление на безопасността
SPECI	авиационно избран специален доклад за въздухоплаването
SRA	подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор
SRE	обзорен радиолокатор, съставна част от системата за кацане
SSALF	опростена къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SSALR	опростена къса осветителна система със светлини по продължение на пистата
SSALS	опростена къса осветителна система на подхода
SSP	национална програма за безопасност
SSR	вторичен обзорен радиолокатор (указващ барометричната височина)
STC	допълнителен типов сертификат
SVS	синтетична визуална система
TA	консултативни съобщения за въздушната обстановка
TAC	карта за подход към летището
TAFS	прогноза за времето в района на летището
TAS	действителна въздушна скорост
TAWS	система за предупреждение за опасно сближаване с терена
TCAS	система за алармиране за други въздухоплавателни средства и избягване на сблъскване
TCCA	Транспорт Канада, гражданско въздухоплаване
TDP	точка на вземане на решение за излитане
TDZ	зона за опиране
THR	праг
TODA	разполагаема дистанция за излитане

TORA	разполагаема дистанция за разбег при излитане
TRI	инструктор за квалификация за тип
TSE	тотална системна грешка
TVE	тотална вертикална грешка
TWIP	метеорологична информация от летището за пилоти
UMS	система за мониторинг на използването
UTC	универсално координирано време
UTR	система за обезопасяване на горната част на торса
V _{AT}	приборна въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане
VDF	UHF радиопеленгатор
VFR	правила за визуални полети
VHF	UHF честотен диапазон (30 до 300 MHz)
VIS	видимост
VMC	визуални метеорологични условия
V _{MO}	максимална оперативна скорост
VNAV	вертикална навигация
VOR	ултракъсовълнов всенасочен радиофар
V _{S1G}	1 g скорост на срыв
V _{SO}	скорост на пропадане
V _γ	максимална вертикална скорост
WAC	аеронавигационна карта на света
WXR	метеорологичен радиолокатор
ZFT	нулево полетно време
ZFTT	обучение за нулево полетно време