

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, ...
С

Проект

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../.. НА КОМИСИЯТА

от [...]

относно изискванията към авиационния персонал

(текст от значение за ЕИП)

Проект

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../.. НА КОМИСИЯТА

от [...]

относно изискванията към авиационния персонал

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година 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/ЕО¹, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г.² (наричан по-долу „основен регламент“) и по-специално член 7 от него,

като има предвид, че:

- (1) Основният регламент установява общи съществени изисквания за осигуряване на еднакво високо ниво на безопасност в гражданската авиация и защита на околната среда; в него е предвидено изискване Комисията да приеме необходимите правила за прилагане, за да се осигури еднакво прилагане; с него се създава Европейска агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“), която да подпомага Комисията при разработването на такива правила за прилагане.
- (2) Необходимо е да се приемат общи технически изисквания и административни процедури за лицензиране на пилоти, предмет на Основния регламент; такива изисквания и процедури трябва да конкретизират условията за издаване, поддържане, изменение, спиране или отмяна на съответните свидетелства за правоспособност и удостоверения.
- (3) При приемането на мерки за изпълнение на общи съществени изисквания в сферата на лицензиране на пилоти, Комисията трябва да се грижи тези мерки да отразяват съвременното състояние на техниката, включително най-добрите практики, както и научния и техническия прогрес в сферата на обучението на пилоти.
- (4) Нуждата да се осигури еднакво прилагане на общите изисквания за лицензиране на пилоти изисква общите процедури да се следват от компетентните органи на държавите-членки и, когато е приложимо, от Агенцията за оценка на съответствие с тези изисквания; Агенцията следва да изготвя приемливи начини за съответствие и материали с инструкции за подпомагане на необходимото уеднаквяване на регулаторната уредба.

¹ ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

² ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51.

- (5) Необходимо е да се позволи плавно преминаване към нова регулаторна рамка на Агенцията при осигурено поддържане на високо и еднакво ниво на безопасност в гражданското въздухоплаване на Общността; необходимо е въздухоплавателната промишленост и администрациите на държавите-членки да разполагат с достатъчно време да се адаптират към тази нова рамка и да признаят продължаващата валидност на свидетелства за правоспособност и удостоверения, издадени преди влизането в сила на настоящия регламент в съответствие с член 69 от Основния регламент.
- (6) Мерките на настоящия регламент се основават на становището, формулирано от Агенцията в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Основния регламент.
- (7) Мерките в настоящия регламент са в съответствие със становището на Комитета на Европейската агенция за авиационна безопасност, създаден на основание член 54, параграф 3 от Основния регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цел и приложно поле

Настоящият регламент установява общи технически изисквания за:

1. лицензиране, обучение и изпитване на пилоти, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства по член 4, параграф 1, букви б) и в) от Основния регламент;
2. сертифициране на персонала, отговарящ за предоставяне на летателно обучение или обучение на летателен тренажор и за оценка на пилотските умения;
3. лицензиране, обучение и изпитване на пилоти на въздухоплавателни средства, посочени в буква а), подточка ii) и букви г) и з) от приложение II към Основния регламент, когато са използвани за търговски въздушен транспорт.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

1. „приложение 1 на ИКАО“ означава приложение 1 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.;
2. „JAA“ означава Обединени авиационни администрации;
3. „свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства (LAPL)“ означава свидетелство за правоспособност на любител пилот, предвиден в член 7 от Основния регламент;
4. „Част-21“ означава приложението към Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации;

5. „Част-AR“ означава правилата за прилагане към Основния регламент, установяващи изисквания за компетентните органи;
6. „Част-OR“ означава правилата за прилагане към Основния регламент, установяващи изисквания за организациите.

Член 3

Лицензиране на пилоти

Персоналът, посочен в член 1, е квалифициран в съответствие с разпоредбите на приложение I към настоящия регламент, наричано по-долу Част-FCL.

Член 4

Национални свидетелства за правоспособност на пилоти

1. Националните свидетелства за правоспособност на пилоти, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения, издадени или признати от държава-членка в съответствие с изискванията и процедурите на JAA преди влизането в сила на настоящия регламент, се считат за издадени в съответствие с настоящия регламент.
2. До датата на приложимост на съответните разпоредби на Част-FCL в съответствие с член 10, компетентният орган на държавата-членка, издала националното свидетелство за правоспособност на пилот, преобразува националните свидетелства за правоспособност на притежателите им, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения, в свидетелства за правоспособност съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения.
3. Националните свидетелства за правоспособност на пилоти, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения:
 - а) за самолети и вертолети се преобразуват в свидетелства за правоспособност съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения в съответствие с разпоредбите на приложение II към настоящия регламент;
 - б) за други категории въздухоплавателни средства се преобразуват в свидетелства за правоспособност съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения в съответствие с принципите, установени в доклад за преобразуване.
4. Споменатият в параграф 3, буква б) доклад за преобразуване:
 - а) се разработва от компетентния орган на държавата-членка, издала националното свидетелство за правоспособност на пилот, включително свързаните с него квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения, и се одобрява от Агенцията;
 - б) описва националните правила, на чиято база са издадени националните свидетелства за правоспособност на пилоти ;
 - в) описва обхвата на правата, които са дадени на пилотите;
 - г) посочва за кои изисквания на Част-FCL трябва да има признаване;

- д) посочва ограниченията, които се налага да бъдат включени в свидетелствата за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, и кои изисквания трябва да изпълни пилотът, за да бъдат отменени тези ограничения;
 - е) включва копия от всички документи необходими за доказване на горните елементи, включително копия от съответните национални изисквания и процедури.
5. Обхватът на правата, дадени на пилотите, чиито национални свидетелства за правоспособност, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения, са преобразувани в свидетелства за правоспособност съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, трябва да покрива минимум обхвата на дейностите, които пилотите предприемат на датата на влизане в сила на настоящия регламент, при условие че не се нарушава нивото на безопасност.
6. Независимо от разпоредбите на параграф 1 и параграф 3, буква а) свидетелството за инструктор за обучение за квалификация за клас или проверяващ за клас на притежателите, които имат права за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, се преобразуват в свидетелство за инструктор за обучение за квалификация за тип или проверяващ за тип за еднопилотни самолети.

Член 5

Пилоти, които извършват полетни изпитания

1. Без ущърб на разпоредбите на член 4 за пилотите, които към датата на влизане в сила на настоящия регламент са извършвали полетни изпитания категория 1 и 2, посочени в част 21, или са били инструктори на пилоти, които извършват полетни изпитания, националните им квалификации за полетни изпитания се преобразуват от компетентния орган на държавата-членка, издала националните квалификации за полетни изпитания, в квалификации по Част-FCL и, ако е приложимо, свидетелства за инструктори на пилоти, които извършват полетни изпитания.
2. Това преобразуване се извършва в съответствие с принципите на доклад за преобразуване, който следва изискванията на член 4, параграфи 4 и 5, до датата на приложимост на съответните разпоредби на Част-FCL в съответствие с член 10.

Член 6

Бордни инженери

1. Притежателите на национални свидетелства за правоспособност на бордни инженери, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения, издадени в съответствие с приложение 1 на ИКАО, които желаят да преобразуват своите национални свидетелства за правоспособност на бордни инженери в свидетелства за правоспособност на пилоти съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, кандидатстват пред компетентния орган на държавата-членка, издала националните свидетелства за правоспособност на бордни инженери.

2. Националните свидетелства за правоспособност на бордни инженери, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения могат да бъдат преобразувани в свидетелства за правоспособност на пилоти съгласно Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения в съответствие с доклад за преобразуване, който следва изискванията на член 4, параграфи 4 и 5 и, когато кандидатът желае да кандидатства за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) за самолети, съответства на разпоредбите за признаване в FCL.510.A, буква в), точка (2) от Част-FCL.

Член 7

Свидетелства за правоспособност, издадени от трети страни

1. Независимо от разпоредбите на член 1 държавите-членки могат да признават свидетелства за правоспособност, издадени от трети страни, включително свързаните с тях квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения и медицински свидетелства, издадени от трети страни или от тяхно име, в съответствие с разпоредбите на приложение III към настоящия регламент.
2. Кандидатите за свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, които вече притежават равностойно свидетелство за правоспособност, издадено в съответствие с приложение I на ИКАО от трета страна, отговарят на всички изисквания на Част-FCL, с изключение на това, че изискванията за продължителност на курса, брой часове и часове специално обучение могат да бъдат намалени.

Признаването, което се дава на кандидата, се определя от компетентния орган на държавата-членка, пред която пилотът кандидатства, въз основа на препоръка от одобрена организация за обучение.

3. ATPL, издадени от трети страни или от тяхно име в съответствие с приложение I на ИКАО, на притежателите които са изпълнили изискванията за опит за издаването на ATPL в съответната категория въздухоплавателно средство, предвидени в подчаст Е от Част-FCL, могат да бъдат изцяло признати с изискването притежателите да преминат курс на обучение преди да се явят на изпитите за теоретични познания и летателна проверка, ако свидетелството за правоспособност от третата страна съдържа валиден квалификация за тип за въздухоплавателното средство, което ще се използва за летателната проверка за ATPL.
4. Квалификации за тип самолет или вертолет могат да бъдат издавани на притежателите на свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, които отговарят на изискванията за издаване на тези квалификации, установени от трета страна.

Такива квалификации ще бъдат ограничени до въздухоплавателните средства, регистрирани в тази трета страна.

Това ограничение може да отпадне, когато пилотът отговаря на изискванията, предвидени в параграф В.1 от приложение III към настоящия регламент.

Член 8

Признаване на обучение

1. Обучение, започнато преди влизането в сила на настоящия регламент в съответствие с изискванията и процедурите на JAA, се признава изцяло за издаването на свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, при условие че обучението и изпитването са завършени преди *(4 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент)*.
2. Обучение, започнато преди влизането в сила на настоящия регламент в съответствие с приложение I на ИКАО, може да бъде признато за издаването на свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения въз основа на доклад за признаване, изготвен от компетентния орган и одобрен от Агенцията.

Докладът описва обхвата на обучението, посочва за кои изисквания на Част-FCL има признаване и, ако е приложимо, на кои изисквания е необходимо да отговарят кандидатите, за да им бъдат издадени свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения.

Докладът включва копия от всички документи необходими за доказване на обхвата на обучението и на националните регламенти и процедури, съгласно които е започнато обучението.

Член 9

Признаване на военна служба

1. Членове на военни летателни екипажи, които желаят да получат свидетелства за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, кандидатстват пред компетентния орган на държавата-членка, в която са служили.
2. Знанията, опитът и уменията, натрупани по време на военната служба се признават при покриването на съответните изисквания на Част-FCL в съответствие с принципите на доклад за признаване, изготвен от компетентния орган и одобрен от Агенцията.

Докладът за признаване:

- а) описва националните правила, въз основа на които са издадени военните свидетелства за правоспособност, квалификации, удостоверения, разрешения и/или одобрения;
- б) описва обхвата на правата, които са дадени на пилотите;
- в) посочва за кои изисквания на Част-FCL трябва да има признаване;
- г) посочва ограниченията, които се налага да бъдат включени в свидетелствата за правоспособност по Част-FCL и свързаните с тях квалификации и удостоверения, и кои изисквания трябва да изпълнят пилотите, за да бъдат отменени тези ограничения;
- е) включва копия от всички документи необходими за доказване на горните елементи, придружени от копия от съответните национални изисквания и процедури.

Член 10

Влизане в сила и приложимост

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след датата на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз и се прилага от 8 април 2012 г.
2. Чрез дерогация от параграф 1 държавите-членки могат да решат да не прилагат следните разпоредби от Част-FCL до (3 години след влизането в сила на настоящия регламент):
 - а) разпоредбите свързани със свидетелства за правоспособност и свързаните с тях квалификации и удостоверения на пилоти на въздухоплавателни средства, задвижвани от силови установки, целелини, аеростати и планери;
 - б) разпоредбите от подчаст Б (LAPL) и раздел 2 (LAFI), раздел 8 (MCCI) в случая с вертолетите, раздел 10 (инструктор за планински терени) и раздел 11 (инструктори на пилоти, които извършват полетни изпитания) от подчаст Й;
 - в) разпоредбите на параграфи FCL.800 (квалификация за фигурен пилотаж), FCL.805 (квалификации за теглене на планери и теглене на рекламни плакати), FCL.815 (квалификация за планински терени) и FCL.820 (квалификация за полетни изпитания).
3. Чрез дерогация от член 4, параграф 2 държавите-членки могат да решат да не преобразуват своите национални свидетелства за правоспособност за самолети и вертолети до (2 години след влизането в сила на настоящия регламент).

Настоящият регламент влиза в сила на [...] ден след датата на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

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

Съставено в Брюксел, [...]

За Комисията

[...]

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I
КЪМ РЕГЛАМЕНТА ЗА ПРИЛАГАНЕ
ЧАСТ-FCL
ПОДЧАСТ A
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

FCL.001 Компетентен орган

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

FCL.005 Приложно поле

Настоящата част установява изискванията за издаването на свидетелства за правоспособност на пилоти и свързаните с тях квалификации и удостоверения, както и условията за тяхната валидност и използване.

FCL.010 Определения

За целите на настоящата част се прилагат следните определения:

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

„самолет“ означава задвижвано от силова установка, по-тежко от въздуха ВС, получаващо подемната си сила в полет главно от аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при определени условия на полета;

„самолет, в екипажа на който се изисква втори пилот“ означава тип самолет, в екипажа на който е необходим втори пилот, според изискванията на Ръководството за летателна експлоатация или сертификата на авиационния оператор;

„въздухоплавателно средство“ означава всяка машина, която може да се поддържа в атмосферата от реакциите на въздуха, различни от реакциите на въздуха срещу земната повърхност;

„летателен професионализъм“ означава цялостното използване на правилна оценка и добри познания, умения и подход за постигане на целите на полета;

„цепелин“ означава силово задвижвано по-леко от въздуха ВС, с изключение на дирижаблите с горещ въздух, които, за целите на тази част, са включени в определението за аеростат (въздушен балон);

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

„оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)“ означава наземен тренажор, който представлява работното място на обучаемия пилот за клас самолети. Може да използва основни екранни приборни табла и пружинно натоварени системи за управление, осигуряващи платформа на обучение най-малко за процедурните аспекти на полета по прибори.

„категория на ВС“ означава категоризация на ВС според конкретни основни характеристики, т.е. самолет, вертолет, планер, свободен балон.

„клас самолет“ означава категоризация на еднопилотни самолети, не изискваща типова квалификация.

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

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

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

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

„част от компетентност“ означава дискретна функция, състояща се от определен брой елементи на компетентност.

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

„признаване“ означава признаване на предишен опит или квалификации;

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

„заместващ втори пилот в полет“ означава пилот, който замества втория пилот на уредите за управление по време на хоризонтален полет на полет в многопилотни операции над FL 200;

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

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

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

„тренажор за пълна имитация на полета (FFS)“ означава точно копие в пълен размер на специфична по тип, марка, модел или серия пилотска кабина на ВС, включваща монтажа на цялостното оборудване и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и полетната експлоатация на ВС, визуалната система, осигуряваща наблюдение извън пилотската кабина, и сили, имитирани от система за движение на симулатора;

„полетно време“:

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

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

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

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

за аеростати означава цялото време от момента, в който кошът се отдели от земята, за да изпълни излитане, до момента, в който окончателно спре в края на полета;

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

„средство за летателно обучение (FTD)“ означава точно копие в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и уреди за управление в отворена зона с кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на самолета в летателни условия на земята и във въздуха до степен, осигурявана от монтираните в оборудването системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система и система за движение със силов ориентир, освен в случай на нива 2 и 3 на оборудване за летателна подготовка за вертолети, когато се изисква визуална система;

„тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT)“ означава фиксирано наземно тренажорно средство, което пресъздава пилотската кабина, включително приборите и компютърните програми, необходими за представяне на ВС или на клас ВС в летателната експлоатация;

„група аеростати“ означава категоризация на аеростати, като се вземат предвид размерът и капацитетът на обшивката на балона;

„вертолет“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет основно чрез реакция на въздуха с един или няколко носещи винта, завъртани от силова установка около оси, намиращи се в приблизително вертикално положение;

„време на полет по прибори“ означава времето, през което пилотът контролира ВС в полет, разчитайки единствено на показанията на приборите;

„време на наземна тренировка по прибори“ означава време, през което пилотът се обучава в симулиран полет по прибори на уреди за комплексна подготовка (FSTD);

„време по прибори“ означава време на полет по прибори или време на наземна тренировка по прибори;

„многопилотна експлоатация“:

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

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

„взаимодействие в многочленен екипаж“ означава функционирането на екипажа като екип от взаимодействащи си членове, водени от командир;

„многопилотно ВС“:

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

за вертолет, дирижабъл/цепелин и ВС, задвижвано от силова установка означава тип ВС, в екипажа на което е необходим втори пилот, според изискванията на Ръководството за летателна експлоатация или сертификата на авиационния оператор или на еквивалентен документ;

„нощ“ означава периода между края на цивилното здрачаване и началото на цивилното зазоряване, или друг период между залеза и изгрева на слънцето, който е дефиниран от държавата-членка;

„други средства за обучение (OTD)“ означава средства за обучение, различни от полетни симулатори, полетни средства за обучение или тренажори за полетни и навигационни процедури, които предоставят възможности за обучение, без да е необходимо цялостно симулиране на кабината на ВС;

„критерии за ефективност“ означава просто оценъчно изложение на изисквания резултат по елемент на компетентността и описание на критерия, използван за оценка, дали необходимото ниво на ефективност е постигнато;

„командир (PIC)“ означава пилота, определен за командир и натоварен с безопасното провеждане на полета;

„командир под наблюдение (PICUS)“ означава втори пилот, изпълняващ функциите на командир на полет под наблюдение от командира;

„ВС, задвижвано от силова установка“ означава всяко ВС, получаващо вертикална подемна сила и тяга/подемна сила по време на полет от витла с изменяема геометрия или моторни/тягови устройства, прикрепени към или съдържащи се в тялото или крилата на ВС;

„мотопланер“ означава ВС, оборудвано с един или няколко двигателя, което при неработещ(и) двигател(и) има характеристиките на планер;

„любител пилот“ означава пилот, притежаващ свидетелство, което забранява извършването на полети срещу заплащане с изключение на дейности по обучение и изпитване, установени в настоящата част;

„проверки на професионалната подготовка“ означава демонстрации на умения с цел потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации, включващи и усстен изпит по усмотрение на проверяващия;

„подновяване“ (например на квалификация или свидетелство) означава административно действие, предприето след като дадена квалификация или свидетелство е изтекло, което подновява правата на квалификацията или свидетелството за определен период, след удовлетворяването на конкретни изисквания;

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

„полетен сектор“ означава полет, включващ излитане, крейсерски полет не по-малко от 15 минути, заход и кацане;

„планер“ означава въздухоплавателно средство, по-тежко от въздуха, което се поддържа в полет чрез аеродинамичната реакция върху повърхности, оставащи неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател;

„еднопилотно ВС“ означава ВС, сертифицирано за експлоатация от един пилот;

„летателна проверка“ означава показването на уменията, необходими за издаването на свидетелство или квалификация, включващи и усстен изпит по усмотрение на проверяващия;

„самостоятелно полетно време“ означава полетно време, през което обучаемият пилот е сам във ВС;

„обучаем командир (SPIC)“ означава обучаем пилот, действащ като командир при полет с инструктор, когато инструкторът само наблюдава обучаемия пилот и не участва в управлението на ВС;

„заплаха“ означава събития или грешки, случващи се извън контрола на екипажа, засилващи сложността на ситуацията, които трябва да бъдат овладени за поддържане на безопасността;

„справяне със заплаха“ означава процеса на откриване и реагиране на заплахите с контрадействия, които намаляват или премахват последствията от тях и намаляват вероятността от грешки или нежелани състояния на ВС;

„туристически мотопланер“ означава планер, снабден с вграден неприбираем двигател и неприбираемо витло. Той трябва да може да излита и набира височина, използвайки собствената си тяга, в съответствие с неговото ръководство за летателна експлоатация;

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

FCL.015 Кандидатстване и издаване на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения

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

FCL.020 Обучаем пилот

- а) Обучаемият не трябва да лети сам, освен ако е упълномощен и наблюдаван от инструктор.
- б) Преди първия си самостоятелен полет обучаемият трябва да е най-малко:
 - (1) в случая на самолети, вертолети и цепелини: 16-годишен;

- (2) в случая на планери и аеростати: 14-годишен.

FCL.025 Изпити за проверка на теоретичните познания за издаване на свидетелства за правоспособност

а) *Задължения на кандидата*

- (1) Кандидатите трябва да издържат пълния набор от изпити за конкретно свидетелство или квалификация в една държава-членка.
- (2) Кандидатите се явяват на изпит само когато бъдат представени от одобрената организация за обучение (АТО), отговорна за тяхното обучение, след като са завършили на задоволително ниво съответните дисциплини, включени в курса за теоретична подготовка.
- (3) Препоръката от АТО е валидна 12 месеца. Ако кандидатът не се яви поне веднъж на теоретичен изпит в рамките на този срок на валидност, АТО определя, въз основа на нуждите на кандидата, дали е необходимо допълнително обучение.

б) *Стандарти за успешно преминаване*

- (1) Успешното преминаване на дадена дисциплина се зачита, ако кандидатът е посочил поне 75 % от възможните верни отговори на изпитния формуляр. Не се дават наказателни точки за грешни отговори.
- (2) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, даден кандидат е положил успешно задължителния изпит за проверка на теоретичните познания за съответното пилотско свидетелство или квалификация, ако успешно е преминал всички задължителни дисциплини в рамките на 18 месеца, считано от края на календарния месец, в който кандидатът се е явил на първия си изпит.
- (3) Ако кандидатът направи четири неуспешни опита да премине даден изпит или ако не премине успешно всички изпити в рамките на шест изпитни сесии или в рамките на периода, посочен по-горе в точка (2), той трябва да се яви отново на всички изпити.

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

в) *Срок на валидност*

- (1) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания е валидно:
 - i) за издаването на свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства, на любител пилот, на пилот на планери и на пилот на аеростати за период от 24 месеца;
 - ii) за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот и квалификация за полети по прибори (IR) за период от 36 месеца;
 - iii) сроковете, предвидени в подточки i) и ii), започват да текат от деня, когато пилотът премине успешно теоретичния изпит в съответствие с буква б), точка 2).
- (2) Успешното преминаване на изпитите за проверка на теоретичните познания за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL) ще остане

валидно за издаването на ATPL за период от 7 години от последната дата на валидност на:

- i) IR, въведен в свидетелството, или
- ii) в случая на вертолети – квалификацията за тип вертолет, въведен в това свидетелство.

FCL.030 Практически летателни проверки

- a) Преди явяването на летателна проверка за издаване на свидетелство, квалификация или удостоверение, кандидатът трябва да е преминал съответната проверка на теоретичните познания. Изключения могат да бъдат направени за кандидати, преминаващи интегриран курс на летателно обучение.

Във всички случаи теоретичното обучение задължително трябва да е приключило преди летателната проверка.

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

FCL.035 Признаване на полетно време и теоретични знания

- a) *Признаване на полетно време*

- (1) Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, полетното време, което ще бъде признато за свидетелство, квалификация или удостоверение, трябва да е било пролетяно на въздухоплавателно средство от същата категория, за което се иска свидетелство или квалификация.
- (2) Обучаем командир или пилот
 - i) При покриването на общото полетно време, необходимо за издаване на свидетелство, квалификация или удостоверение, на кандидата за съответното свидетелство, квалификация или удостоверение се признава цялото самостоятелно полетно време и полетно време с инструктор като обучаем пилот или обучаем командир.
 - ii) Завършен интегриран курс на летателно обучение за АТР дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир при покриването на изисквано полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.
 - iii) Завършен интегриран курс на летателно обучение за CPL/IR дава право на признаване на до 50 часа от полетното време по прибори като обучаем командир при покриването на изискваното полетно време като командир на полет за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот и квалификация за многодвигателен тип или клас.
- (3) Полетно време като втори пилот. Освен ако в настоящата част не е предвидено друго, притежател на свидетелство за пилот, действащ като втори пилот или втори пилот под наблюдение, има право на признаване на цялото полетно

време като втори пилот при покриването на изискваното общо полетно време за издаване на свидетелство за пилот от по-висока степен.

б) Признаване на теоретични знания

- (1) На кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, се признават теоретични познания за свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства, на любител пилот, на професионален пилот и, с изключение на случая с вертолети, IR в същата категория въздухоплавателни средства.
- (2) На кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за свидетелство за правоспособност на професионален пилот, се признават теоретични познания за свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства и на любител пилот в същата категория въздухоплавателни средства.
- (3) На притежател на IR или кандидат, преминал успешно теоретичния изпит за полети по прибори за категория въздухоплавателно средство, се признават изцяло теоретичното обучение и изпитът за IR в друга категория въздухоплавателни средства.
- (4) На притежател на свидетелство за правоспособност на пилот се признават теоретичното обучение и изпитът за свидетелство в друга категория въздухоплавателно средство в съответствие с приложение 1 към настоящата част.

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

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

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

FCL.045 Задължение за носене и представяне на документи

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

FCL.050 Записване на полетно време

Пилотите записват подробности за всички извършени полети във форма и по начин, установени от компетентния орган.

FCL.055 Езикова компетентност

- а) Общи положения. Пилотите на самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, и целелини, от които се изисква да използват радиовръзка, не могат да упражняват правата, предоставени им от техните свидетелства, ако нямат заверка за езикова компетентност – за английски или друг език, използван при поддържането на радиовръзка по време на полета. Заверката посочва езика, степента на владееенето му и дата на валидност.
- б) Кандидатите за заверка за езикова компетентност демонстрират, в съответствие с приложение 2 към настоящата част, най-малко работно ниво на владееене на езика за използване на летателната фразеология и за обикновен текст. За тази цел кандидатите демонстрират способности:
- (1) да комуникират добре в ситуации, в които събеседникът не се вижда, и в такива, в които се вижда;
 - (2) да разговарят по общи и професионални теми с точност и яснота;
 - (3) да използват подходящи комуникативни стратегии, да обменят съобщения и да разпознават и коригират недоразумения в общ или професионален контекст;
 - (4) да се справят успешно с езикови усложнения, появили се от усложнен или неочакван обрат на събитията, произтичащи в контекста на обичайна работна ситуация или комуникативна задача, с която те иначе са добре запознати; и
 - (5) да използват диалект или акцент, който е разбираем от авиационната общност.
- в) С изключение на пилотите, които са демонстрирали владееене на езика на експертно ниво, в съответствие с приложение 2 към настоящата част, заверката за езикова квалификация се проверява на всеки:
- (1) 4 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е работно ниво, или
 - (2) 6 години, ако показаното ниво на езикова компетентност е разширено ниво.
- г) Специални изисквания за притежателите на квалификация за полети по прибори (IR). Без ущърб на разпоредбите на горните параграфи притежателите на IR трябва да покажат способност да използват английски език на ниво, което им позволява:
- (1) да разбират цялата информация, свързана с осъществяването на всички етапи от полета, включително и предполетната подготовка;
 - (2) да използват радиовръзка по време на всички етапи от полета, включително аварийни ситуации;
 - (3) да комуникират с другите членове на екипажа по време на всички етапи от полета, включително и предполетната подготовка.
- д) Демонстрирането на езиковата компетентност и използването на английски език за притежателите на IR се извършва чрез метод на оценка, определен от компетентния орган.

FCL.060 Скорошен опит

- а) Аеростати. Пилот не може да експлоатира аеростат за търговски въздушен транспорт или превоз на пътници, освен ако през последните 180 дни е извършил:
- (1) най-малко 3 полета като пилот на аеростат, от които поне 1 на аеростат от съответния клас и група, или

- (2) 1 полет със съответния клас и група аеростат под надзора на инструктор, квалифициран в съответствие с подчаст Й.
- б) Самолети, вертолети, ВС, задвижвани от силова установка, целелини и планери. Пилот не може да експлоатира въздухоплавателно средство за търговски въздушен транспорт или превоз на пътници:
- (1) като командир или втори пилот, освен ако през последните 90 дни не е извършил поне 3 излитания, заходи и кацания с въздухоплавателно средство от същия тип или клас или FFS, представящ този тип или клас. Трите излитания и кацания се извършват при многопилотни или еднотипни операции, в зависимост от правата, които притежава пилотът, и
- (2) като командир през нощта, освен ако пилотът:
- i) през последните 90 дни е извършил поне 1 излитане, заход и кацане през нощта като пилот на въздухоплавателно средство от същия тип или клас или FFS, представящ този тип или клас, или
- ii) притежава IR;
- (3) като заместващ втори пилот в полет, освен ако пилотът:
- i) отговаря на изискванията, посочени в буква б), точка (1), или
- ii) през последните 90 дни е извършил поне 3 сектора като заместващ втори пилот в полет на същия тип или клас въздухоплавателно средство, или
- iii) е провел опреснителен курс за летателни умения на FFS на интервали не повече от 90 дни. Този опреснителен курс може да се съчетае с опреснителен курс на оператор, предвиден в Част-OR.OPS.
- (4) Когато пилотът има право да експлоатира повече от един тип несложен вертолет със сходни характеристики на управление и експлоатация, определени в съответствие с Част-21, трите излитания, подходи и кацания, изисквани в точка (1), могат да бъдат извършени само с един от типовете, при условие че пилотът е завършил поне 2 часа полет на всеки от типовете вертолети през последните 6 месеца
- в) Специални изисквания за търговски въздушен транспорт
- (1) В случая на търговски въздушен транспорт 90-дневният срок, предвиден в буква б), точки (1) и (2) по-горе, може да бъде удължен до максимум 120 дни, при условие че пилотът предприеме полети в рейсови условия под контрола на инструктор за обучение за квалификация за тип или проверяващ за тип.
- (2) Когато пилотът не отговаря на изискването, предвидено в точка (1), той завършва летателно обучение с въздухоплавателното средство или FFS на типа ВС, който ще се използва, което включва поне изискванията, описани в буква б) точки (1) и (2), преди да може да упражнява своите права.

FCL.065 Редуциране на правата на притежателите на свидетелства на възраст над 60 години в търговския въздушен транспорт

- а) Възраст 60–64 г. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за пилот, който е навършил 60 години, не трябва да действа като пилот на ВС в търговския въздушен транспорт, освен:
- (1) като член на многопилотен екипаж и

- (2) при условие че той е единственият пилот в летателния екипаж, който е навършил 60 години.
- б) Възраст 65 г. Притежател на свидетелство за пилот, който е навършил 65 години, не трябва да действа като пилот на ВС в търговския въздушен транспорт.

FCL.070 Отнемане, временно прекратяване и ограничения на свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения

- а) Свидетелства за правоспособност, квалификации и удостоверения, издадени в съответствие с настоящата част, могат да бъдат ограничавани, временно прекратявани или отнемани от компетентния орган, когато пилотът не отговаря на изискванията на настоящата част, Част-Медицински изисквания или приложимите функционални изисквания, в съответствие с условията и процедурите, предвидени в Част-AR.
- б) Когато свидетелството за правоспособност е временно прекратено или отнето, пилотът незабавно връща свидетелството или удостоверението на компетентния орган.

ПОДЧАСТ Б
СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ НА ЛЕКИ
ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА – LAPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.100 LAPL – Минимална възраст

Кандидатите за LAPL трябва да са навършили:

- а) в случая на самолети и вертолети – 17 години;
- б) в случая на планери и аеростати – 16 години.

FCL.105 LAPL – Права и условия

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

FCL.110 LAPL – Признаване за същата категория въздухоплавателно средство

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

FCL.115 LAPL – Курс на обучение

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

FCL.120 LAPL – Теоретичен изпит

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

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

- летателни характеристики и планиране,
- общи познания за ВС и
- навигация.

FCL.125 LAPL – Летателна проверка

- а) Кандидатите за LAPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.
- б) Кандидатите за летателна проверка трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, на който ще се проведе проверката. Правата ще бъдат ограничени до класа или типа, на който е проведена летателната проверка, до вписването на други разширения в свидетелството в съответствие с настоящата подчаст.
- в) Положителни оценки
 - (1) Летателната проверка се разделя на различни части, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на ВС, с което се извършва полетът.
 - (2) Неиздържането на който и да било елемент от дадена част означава, че кандидатът не е издържал тази част. Ако даден кандидат не издържи само 1 част, той се явява отново само на тази част. Неиздържането на повече от 1 част означава, че кандидатът не е издържал проверката.
 - (3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка (2), неиздържането на която и да част, включително издържани успешно предишния път части, означава, че кандидатът не е издържал проверката.
 - (4) При неиздържане на всички части на проверката от 2 опита се изисква допълнителна практическа подготовка.

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за основно LAPL – Самолет

FCL.105.BLAPL Основно LAPL – Права

Правата на притежателя на основно LAPL за самолети са да действа като командир на едновигателни, бутални самолети-земя или TMG с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 кг, на местни полети в рамките на максимум 30 км (15 морски мили) от летището на излитане без междинни кацания и когато, отчитайки условията на полета, пилотът е винаги в състояние да се върне на летището на излитане.

Правата на основно LAPL не включват превоз на пътници.

FCL.110.BLAPL Основно LAPL – Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за основно LAPL за самолети трябва да имат най-малко 20 часа летателно обучение на класа самолет, на който ще се извърши летателната проверка, включително най-малко:
 - (1) 10 часа полетно време с инструктор,
 - (2) 4 часа самостоятелно полетно време под наблюдение,
 - (3) 3 часа полетно време по маршрут с инструктор.

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

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

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

FCL.135.BLAPL Основно LAPL – Разширяване на правата за друг клас или вариант самолет

- а) Правата на основно LAPL са ограничени до класа самолет, на който е проведена летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил на друг клас самолет:

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

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

FCL.140.BLAPL Основно LAPL – Изисквания за скорошен опит

Притежателите на основно LAPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, само когато отговарят на изискванията за скорошен опит, предвидени в FCL.140.A.

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за LAPL за самолети – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Права

Правата на притежателя на LAPL за самолети са да действа като командир на полет на едновигателни, бутални самолети-земя или TMG с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 кг, превозващи максимум 3 пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 души.

FCL.110.A LAPL(A) – Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за LAPL(A) трябва да имат най-малко 30 часа летателно обучение на самолети или TMG, включително най-малко:
- (1) 15 часа полетно време с инструктор на класа самолет, на който ще се проведе летателната проверка;
 - (2) 6 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително най-малко 3 часа самостоятелно по маршрути, от които поне един да е с дължина 150 км (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на самолета на летище, различно от летището на излитане.
- б) Специфични изисквания за кандидати, които притежават основно LAPL за самолети. Кандидати за LAPL(A), които притежават основно LAPL за самолети, трябва да имат най-малко 10 часа летателно обучение, включително най-малко:
- (1) 5 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 4 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително 3 часа самостоятелно по маршрути, от които поне един да е с дължина 150 км (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на самолета на летище, различно от летището на излитане.
- в) Специфични изисквания за кандидати, които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG. Кандидати за LAPL(A), които притежават LAPL(S) с разширение на правата за TMG, трябва да имат най-малко 21 часа полетно време на TMG след вписването на разширението за TMG и да отговарят на изискванията, предвидени в FCL.135.BLAPL, буква а) за самолети.
- г) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае към изискванията, посочени в буква а).
- Степента на признаване се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:
- (1) не надвишава общо полетното време като командир;
 - (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани в буква а);
 - (3) няма да включва изискванията, предвидени в буква а), точка (2).

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

Правата на LAPL(A) са ограничени до класа и варианта самолети или TMG, на който е проведена летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.BLAPL.

FCL.140.A LAPL(A) – Изисквания за скорошен опит

- а) Притежателите на LAPL(A) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, само когато през последните 24 месеца са извършили като пилоти на самолети или TMG:

- (1) най-малко 12 часа полетно време като командир на полет, в т.ч. 12 излитания и кацания, и
 - (2) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.
- б) Притежателите на LAPL(A), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а):
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ, преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството, или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за LAPL за вертолети – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Права

Правата на притежателя на LAPL за вертолети са да действат като командир на полет на едновигателни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса от 2 000 кг, превозващи максимум 3 пътници, така че на борда никога да няма повече от 4 души.

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

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

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

- а) Правата на LAPL(H) са ограничени до конкретния тип и вариант вертолет, на който е проведена летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил:

- (1) 5 часа летателно обучение, в т.ч.:
- i) 15 излитания, заходи и кацания с инструктор;
 - ii) 15 самостоятелни излитания, заходи и кацания под наблюдение;
 - iii) летателна проверка, за да покаже адекватно ниво на практически умения на новия тип вертолет. По време на летателната проверка кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за другия тип по следните дисциплини:
 - оперативни процедури,
 - летателни характеристики и планиране,
 - общи познания за ВС.
- б) За да може притежателят на LAPL(H) да упражнява правата, дадени му съгласно свидетелството, на вариант вертолет различен от този, на който е проведена летателната проверка, пилотът преминава обучение за разлики и за запознаване, определено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с част 21. Обучението за разлики трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

FCL.140.H LAPL(H) – Изисквания за скорошен опит

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

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за LAPL за планери – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Права и условия

- а) Правата на притежателя на LAPL за планери са да действа като командир на полет на планери и мотопланери. За да упражнява правата на TMG, притежателят трябва да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.S.
- б) Притежателите на LAPL(S) превозват пътници само, след като след издаването на свидетелството са извършили 10 часа полетно време или 30 излитания като командир на планери или мотопланери.

FCL.110.S LAPL(S) – Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за LAPL(S) трябва да имат най-малко 15 часа летателно обучение на планери или мотопланери, включително най-малко:
 - (1) 10 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 2 часа самостоятелно полетно време под наблюдение;
 - (3) 45 излитания и кацания;
 - (4) 1 самостоятелен полет по маршрут с дължина поне 50 км (27 морски мили) или 1 полет с инструктор по маршрут с дължина поне 100 км (55 морски мили).
- б) От изискваните в буква а) 15 часа максимум 7 часа могат да бъдат извършени на TMG.
- в) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет този опит може да се признае към изискванията, посочени в буква а).

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

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

FCL.130.S LAPL(S) – Методи на излитане

- а) Правата на LAPL(S) са ограничени до метода на излитане, включен в летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил:
 - (1) в случая на излитане с лебедка и с автомобил – най-малко 10 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение.
 - (2) в случая на автономно излитане или теглене със самолет – най-малко 5 излитания при летателно обучение с инструктор и 5 самостоятелни излитания под наблюдение. В случай на автономно излитане летателното обучение с инструктор може да бъде извършено на TMG;
 - (3) в случай на излитане с бърдане – минимум 3 излитания, извършени при летателно обучение с инструктор или самостоятелно под наблюдение.

- б) Извършването на допълнителните обучителни излитания трябва да се отбележи в летателната книжка и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.
- в) За да запазят правата си за всеки метод на излитане, пилотите трябва да имат най-малко 5 излитания през последните 24 месеца с изключение на излитането с бърнджи, в който случай излитанията трябва да са само 2.
- г) Когато пилотът не отговаря на изискванията, предвидени в буква в), той извършва допълнителния брой излитания, като лети с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да си възстанови правата.

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

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

- а) 6 часа летателно обучение на TMG, в т.ч.:
 - (1) 4 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 1 самостоятелен полет по маршрут с дължина поне 150 км (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на планера на летище, различно от летището на излитане.
- б) летателна проверка, за да покаже адекватно ниво на практически умения на TMG. По време на летателната проверка кандидатът демонстрира пред проверяващия и адекватно ниво на теоретични познания за TMG по следните дисциплини:
 - принципи на полета,
 - оперативни процедури,
 - летателни характеристики и планиране,
 - общи познания за ВС,
 - навигация.

FCL.140.S LAPL(S) – Изисквания за скорошен опит

- а) Планери и мотопланери. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, на планери или мотопланери само когато през последните 24 месеца са извършили на планери или мотопланери, без TMG, поне:
 - (1) 5 часа полетно време като командир, включително 15 излитания;
 - (2) 2 обучителни полета с инструктор;
- б) TMG. Притежателите на LAPL(S) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, на TMG само, когато:
 - (1) през последните 24 месеца имат на TMG:
 - i) най-малко 12 часа полетно време като командир на полет, в т.ч. 12 излитания и кацания, и
 - ii) опреснително обучение от поне 1 час от общото полетно време с инструктор.

- (2) Когато притежателят на LAPL(S) има и права да лети на самолети, изискванията, предвидени в точка (1), могат да бъдат изпълнени на самолети.
- в) Притежателите на LAPL(S), които не отговарят на изискванията, предвидени в букви а) или б), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството:
- (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на планер или TMG, според случая, или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в букви а) или б).

РАЗДЕЛ 6

Специфични изисквания за LAPL за аеростати – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Права

Правата на притежателя на LAPL за аеростати са да действат като командир на полет на аеростати с горещ въздух или дирижабли с горещ въздух с максимум 3 400 м³ капацитет на обшивката на балона или аеростати с газ с максимум 1 200 м³ капацитет на обшивката на балона, превозващи максимум 3 пътници, така че на борда на въздухоплавателното средство никога да няма повече от 4 души.

FCL.110.B LAPL(B) – Изисквания за опит

- а) Кандидатите за LAPL(B) трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на аеростати от същия клас, включително най-малко:
- (1) 12 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 10 надувания и 20 излитания и кацания, и
 - (3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.
- б) Признаване. На кандидати с предишен опит като командир на полет на аеростати този опит може да се признае към изискванията, посочени в буква а).
- Степента на признаване се определя от АТО, в която се обучава пилотът, въз основа на предварителна летателна проверка, но при всички случаи:
- (1) не надвишава общо полетното време като командир на аеростати;
 - (2) не надвишава 50 % от часовете, изисквани в буква а);
 - (3) няма да включва изискванията, предвидени в буква а), точки (2) и (3).

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

- а) Правата на LAPL(B) са ограничени до непривързани полети. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил поне 3 привързани полета с инструктор.
- б) Извършването на допълнителното обучение трябва да се отбележи в летателната книжка и съответно да се удостовери с подпис на инструктора.

- в) За да запазят това право, през последните 24 месеца пилотите трябва да изпълнят поне 2 привързани полета.
- г) Когато пилотът не отговаря на изискванията, предвидени в буква в), той извършва допълнителния брой привързани полети, като лети с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да си възстанови правата.

FCL.135.B LAPL(B) – Разширяване на правата за друг клас аеростати

Правата на LAPL(B) са ограничени до класа аеростат, на който е проведена летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът е изпълнил на друг клас в АТО поне:

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

FCL.140.B LAPL(B) – Изисквания за скорошен опит

- а) Притежателите на LAPL(B) упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, само когато през последните 24 месеца са извършили на един клас аеростати поне:
 - (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т.ч. 10 излитания и кацания, и
 - (2) 1 обучителен полет с инструктор;
 - (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас аеростати, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат най-малко 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, включително 3 излитания и кацания.
- б) Притежателите на LAPL(B), които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството:
 - (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

ПОДЧАСТ В

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

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.200 Минимална възраст

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

FCL.205 Условия

Кандидатите за издаване на PPL трябва да са покрили изискванията за квалификация за клас или тип на въздухоплавателното средство, на който се провежда летателната проверка, както е предвидено в подчаст 3.

FCL.210 Курс на обучение

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

FCL.215 Теоретичен изпит

Кандидатите за BPL, SPL и PPL демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, чрез полагане на изпити по следните дисциплини:

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

FCL.235 Летателна проверка

- а) Кандидатите за BPL, SPL и PPL демонстрират способност да изпълняват като командир на полет на съответната категория ВС съответните процедури и маневри със степен на компетентност, съответстваща на даваните права.
- б) Кандидатите за летателна проверка трябва да са обучавани на същия клас или тип ВС, или група аеростати, на който ще се проведе проверката.
- в) Положителни оценки

- (1) Летателната проверка се разделя на различни части, които представляват различните етапи на полета, съответстващи на ВС, с което се извършва полета.
- (2) Неиздържането на който и да било елемент от дадена част означава, че кандидатът не е издържал тази част. Неиздържането на повече от 1 част означава, че кандидатът не е издържал проверката. Ако даден кандидат не издържи само 1 част, той се явява отново само на тази част.
- (3) Когато е необходимо проверката да бъде повторена съгласно точка (2), неиздържането на която и да част, включително взети успешно предишния път части, означава, че кандидатът не е издържал проверката.
- (4) При неиздържане на всички части на проверката от 2 опита се изисква допълнителна подготовка.

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за PPL за самолети - PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Права

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

FCL.210.A PPL(A) – Изисквания за опит и признаване

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

морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на самолета на летища, различни от летището на излитане.

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

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за PPL за вертолети - PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Права

- а) Правата на притежателя на PPL(H) са да действа без възнаграждение като командир на полет или втори пилот на вертолети, използвани в нетърговски операции.
- б) Независимо от разпоредбите на горния параграф притежателят на PPL(H), който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
- (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(H) или PPL(H);
 - (2) провеждането на летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства;
 - (3) класификационните класове и удостоверения, свързани с тези свидетелства.

FCL.210.H PPL(H) – Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за PPL(H) трябва да имат най-малко 45 часа летателно обучение на вертолети, 5 от които може да са на FNPT или FFS, включително най-малко:
- (1) 25 часа полетно време с инструктор и
 - (2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително най-малко 5 часа самостоятелно по маршрути, от които поне един да е с дължина 185 км (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на вертолета на летища, различни от летището на излитане.
 - (3) 35 от 45 часа летателно обучение трябва да са на същия тип вертолет, като използвания за летателната проверка.
- б) Специфични изисквания за кандидати, които притежават LAPL(H). Кандидатите за PPL(H), които притежават LAPL(H), завършват курс на обучение в АТО. Този курс на обучение включва най-малко 5 часа полетно

време с инструктор и най-малко 1 час самостоятелно по маршрути от поне 185 км (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на вертолета на летища, различни от летището на излитане.

- в) На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на аеростати, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 6 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в буква а), точка (2).

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за PPL за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка - PPL(PL)

Запазено

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за PPL за цепелини - PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Права

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

FCL.210.As PPL(As) – Изисквания за опит и признаване

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

РАЗДЕЛ 6

Специфични изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на планер (SPL)

FCL.205.S SPL – Права и условия

- а) Правата на притежателя на SPL са да действат като командир на полет на планери и мотопланери. За да упражнява правата на TMG, притежателят трябва да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.S.
- б) Притежателите на SPL:
 - (1) превозват пътници само когато след издаването на свидетелството са извършили най-малко 10 часа полетно време или 30 излитания като командир на планери или мотопланери;
 - (2) са ограничени да работят без възнаграждение в нетърговски операции, докато:
 - i) навършат 18 години;
 - ii) извършат след издаването на свидетелството 75 часа полетно време или 200 излитания като командир на планери или мотопланери;
 - iii) преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ.
- в) Независимо от разпоредбите на буква б), точка (2) притежателят на SPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
 - (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(S) или SPL;
 - (2) провеждането на летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства;
 - (3) класификационните класове и удостоверения, свързани с тези свидетелства.

FCL.210.S SPL - Изисквания за опит и признаване

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

На кандидати за SPL, които са притежавали LAPL(S) в рамките на 2 години преди кандидатстването, се признава изцяло покриването на изискванията за теоретични знания и летателно обучение.
- в) *Признаване.* На кандидати, които притежават свидетелство за правоспособност за друга категория ВС, с изключение на аеростати, се признават 10 % от общото полетно време като командир на полет на такова ВС, но не повече от 7 часа. Във всички случаи признаването не включва изискванията, предвидени в FCL.110.S буква а), точки (2) до (4).

FCL.220.S SPL - Методи на излитане

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

FCL.230.S SPL - Изисквания за скорошен опит

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

РАЗДЕЛ 7

Специфични изисквания за свидетелство за правоспособност на пилот на аеростат (BPL)

FCL.205.B BPL– Права и условия

- а) Правата на притежателя на BPL са да действат като командир на полет на аеростати и дирижабли с горещ въздух.
- б) Притежателите на BPL са ограничени да работят без възнаграждение в нетърговски операции, докато:
 - (1) навършат 18 години;
 - (2) извършат 50 часа полетно време и 50 излитания и кацания като командир на полет на аеростати;
 - (3) преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ на аеростат от конкретния клас.
- в) Независимо от разпоредбите на буква б) притежателят на BPL, който има права на инструктор или проверяващ, може да получава възнаграждение за:
 - (1) предоставянето на летателно обучение за LAPL(B) или BPL;
 - (2) провеждането на летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за тези свидетелства;
 - (3) класификационните класове и удостоверения, свързани с тези свидетелства.

FCL.210.B BPL - Изисквания за опит и признаване

- а) Кандидатите за BPL трябва да имат най-малко 16 часа летателно обучение на аеростати от същия клас и група, включително най-малко:
 - (1) 12 часа полетно време с инструктор;
 - (2) 10 надувания и 20 излитания и кацания, и
 - (3) 1 самостоятелен полет под наблюдение с минимално полетно време от поне 30 минути.
- б) На кандидати за BPL, които притежават LAPL(B), се признава изцяло покриването на изискванията за издаването на BPL.

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

FCL.220.B BPL – Разширяване на правата за привързани полети

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

FCL.225.B BPL – Разширяване на правата за друг клас или група аеростати

Правата на BPL са ограничени до класа и групата аеростати, на който е проведена летателната проверка. Това ограничение може да отпадне, когато пилотът:

- а) в случая на разширение за друг клас в рамките на същата група отговаря на изискванията, предвидени в FCL.135.B;
- б) в случая на разширение за друг група в рамките на същия клас аеростати е извършил поне:
 - (1) 2 полета с инструктор на аеростат от съответната група и
 - (2) следните часове полетно време като командир на полет на аеростати:
 - i) за аеростати с капацитет на обшивката на балона от 3 401 м³ до 6 000 м³ – най-малко 100 часа;
 - ii) за аеростати с капацитет на обшивката на балона от 6 001 м³ до 10 500 м³ – най-малко 200 часа;
 - iii) за аеростати с капацитет на обшивката на балона над 10 500 м³ – най-малко 300 часа;
 - iv) за аеростати с газ с капацитет на обшивката на балона над 1 260 м³ – най-малко 50 часа.

FCL.230.B BPL - Изисквания за скорошен опит

- а) Притежателите на BPL упражняват правата, дадени им съгласно свидетелството, само когато през последните 24 месеца са извършили на един клас аеростати поне:
 - (1) 6 часа полетно време като командир на полет, в т.ч. 10 излитания и кацания, и
 - (2) 1 обучителен полет с инструктор на аеростат от съответния клас и с максимален капацитет на обшивката на балона, за който имат права;
 - (3) освен това, ако пилотите са квалифицирани да летят на повече от един клас аеростати, за да упражнят своите права за другия клас, те трябва да имат най-малко 3 часа полетно време на този клас през последните 24 месеца, включително 3 излитания и кацания.
- б) Притежателите на BPL, които не отговарят на изискванията, предвидени в буква а), преди да възобновят упражняването на правата, дадени им от свидетелството:
 - (1) преминават проверка на професионалната подготовка с проверяващ на аеростат от съответния клас и с максимален капацитет на обшивката на балона, за който имат права, или
 - (2) изпълняват допълнително полетно време или излитания и кацания, летейки с инструктор или самостоятелно под наблюдението на инструктор, за да изпълнят изискванията, предвидени в буква а).

ПОДЧАСТ Г

Свидетелство за правоспособност на професионален пилот - CPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.300 CPL – Минимална възраст

Кандидатът за CPL трябва да е навършил 18 години;

FCL.305 CPL – Права и условия

- а) Права. Правата на притежателя на CPL, в рамките на съответната категория ВС, са:
- (1) да упражнява правата на притежател на LAPL и PPL;
 - (2) да действа като командир на полет или втори пилот на всяко ВС в операции, различни от търговски въздушен транспорт;
 - (3) да действа като командир на полет на всички едномоторни ВС при търговски въздушен транспорт, при ограниченията, посочени в FCL.060 и в настоящата подчаст;
 - (4) да действа като втори пилот при търговски въздушен транспорт, при ограниченията, посочени в FCL.060.
- б) Условия. Кандидатът за издаване на CPL трябва да е изпълнил изискванията за квалификация за клас или тип ВС, използвано при летателната проверка.

FCL.310 CPL – Теоретични изпити

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

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

FCL.315 CPL – Курс на обучение

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

FCL.320 CPL – Летателна проверка

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

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за категорията самолети – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Специфични условия за притежателите на MPL

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

- а) да е пролетял на самолети 70 часа:
 - (1) като командир на полет или
 - (2) не по-малко от 10 часа като командир на полет, а останалото полетно време като командир на полет под наблюдение (PICUS).

От тези 70 часа 20 часа следва да са полетно време като командир на полет при полет по маршрут, изпълняван по правилата за визуални полети (VFR), или полетно време по маршрут, състоящо се от не по-малко от 10 часа като командир на полет и 10 часа като командир на полет под наблюдение. Това включва VFR полет като командир, по маршрут с дължина най-малко 540 км (300 морски мили), по време на който следва има кацания до пълно спиране на самолета на две различни летища.
- б) да е завършил компонентите на модулния курс за CPL(A), както е указано в параграф 10, буква а) и параграф 11 от приложение 3, Д към настоящата част, и
- в) да е преминал летателна проверка за CPL(A) в съответствие с FCL.320.

ПОДЧАСТ Д
СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТ В
МНОГОПИЛОТЕН ЕКИПАЖ – MPL

FCL.400.A MPL – Минимална възраст

Кандидатът за MPL трябва да е навършил 18 години.

FCL.405.A MPL – Права

- а) Правата на притежателя на MPL са да действа като втори пилот на самолет, за който се изисква да бъде управляван с втори пилот.
- б) Притежателят на MPL може да получи допълните права на:
 - (1) притежател на PPL(A), при условие че са покрити изискванията за PPL(A), описани в подчаст В;
 - (2) притежател на CPL(A), при условие че са покрити изискванията, описани в FCL.325.A.
- в) Правата на IR(A) на притежателя на MPL са ограничени до самолети, за които се изисква да бъдат управлявани с втори пилот. Правата на IR(A) могат да бъдат разширени за полети с еднопилотни самолети, при условие че притежателят на свидетелството за правоспособност е завършил необходимото обучение, за да действа като командир на полети в еднопилотна експлоатация, изпълнявани само по прибори, и е преминал летателната проверка на IR(A) като един пилот.

FCL.410.A MPL – Курс на обучение и теоретични изпити

- а) Курс. Кандидатът за MPL трябва да е завършил теоретично и летателно обучение в АТО в съответствие с приложение 5 към настоящата част.
- б) Изпит. Кандидатът за MPL(A) трябва да е демонстрирал ниво на знанията, съответстващо на правата на притежател на ATPL(A), в съответствие с FCL.515, и на квалификация за многопилотен тип.

FCL.415.A MPL – Практически умения

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

ПОДЧАСТ Е
СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТЕН ПИЛОТ –
ATPL

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.500 ATPL – Минимална възраст

Кандидатите за ATPL трябва да са навършили 21 години;

FCL.505 ATPL – Права

- а) Правата на притежателя на ATPL, в рамките на съответната категория ВС, са:
- (1) да упражнява правата на притежател на LAPL, PPL и CPL;
 - (2) да действа като командир на полет на ВС в търговския въздушен транспорт.
- б) Кандидатите за издаване на ATPL трябва да са изпълнили изискванията за квалификация за типа ВС, използвано при летателната проверка.

FCL.515 ATPL – Курс на обучение и теоретични изпити

- а) Курс. Кандидатите за ATPL трябва да са завършили курс на обучение в АТО. Курсът трябва да е интегриран или модулен в съответствие с приложение 3 към настоящата част.
- б) Изпит. Кандидатите за ATPL демонстрират ниво на знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:
- въздушно право,
 - общи познания за ВС – конструкция/системи/двигатели,
 - общи познания за ВС – прибори,
 - маса и центровка,
 - характеристики,
 - планиране и контролиране на полета,
 - човешки възможности,
 - метеорология,
 - обща навигация,
 - радионавигация,
 - оперативни процедури,
 - принципи на полета,
 - комуникации по правилата за визуални полети (VFR),
 - комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за категорията самолети – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Ограничение на правата за пилоти, които преди това са притежавали MPL

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

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

- а) Предварителни условия. Кандидатите за ATPL(A) трябва да притежават:
- (1) MPL или
 - (2) CPL(A) и квалификация IR за многодвигателни самолети. В този случай кандидатът трябва да е завършил и курс по MCC.
- б) Опит. Кандидатите за ATPL(A) трябва да имат най-малко 1 500 часа полетно време на самолети, включително най-малко:
- (1) 500 часа многопилотна експлоатация на самолети;
 - (2) i) 500 часа като командир на полет под наблюдение или
ii) 250 часа като командир на полет, или
iii) 250 часа, състоящи се от поне 70 часа като командир на полет и останалите като командир на полет под наблюдение;
 - (3) 200 часа полети по маршрут, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
 - (4) 75 часа полети по прибори, от които не повече от 30 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори, и
 - (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.
- От 1500-те часа полетно време до 100 часа полетно време могат да бъдат изпълнени на FFS и FNPT. От тези 100 часа максимум 25 часа могат да бъдат изпълнени на FNPT.
- в) Признаване.
- (1) На притежателите на свидетелство за правоспособност за друга категория ВС се признава полетно време максимум от:
 - i) за TMG или планери – 30 часа като командир на полет;
 - ii) за вертолети – 50 % от всички изисквания за полетно време, описани в буква б)
 - (2) На притежатели на свидетелство за бордни инженери, издадено в съответствие с приложимите национални правила, се признава 50 % от полетното време като бордни инженери, но максимум 250 часа. Тези 250 часа могат да бъдат признати към изискването за 1 500 часа, посочено в буква а), и изискването за 500 часа, посочено в буква б), точка (1), при условие че общо признатите часове, към които и да е от тези параграфи, не надвишават 250 часа.
- г) Опитът, изискван съгласно буква б), трябва да е придобит преди да бъде проведена летателната проверка за ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) – Летателна проверка

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

Летателната проверка се провежда на самолета или на подходящо квалифициран FFS, представящ същия тип.

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за категорията вертолети - ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Предварителни условия, опит и признаване

Кандидатите за ATPL(H) трябва:

- а) да притежават CPL(H) и квалификация за многопилотни вертолети и да са завършили курс по MCC.
- б) да имат като пилот на вертолети най-малко 1 000 часа полетно време, включително най-малко:
 - (1) 350 часа на многопилотни вертолети;
 - (2)
 - i) 250 часа като командир на полет, или
 - ii) 100 часа като командир на полет и 150 часа като командир на полет под наблюдение, или
 - iii) 250 часа като командир на полет под наблюдение на многопилотни вертолети. В този случай правата на ATPL(H) ще бъдат с многопилотно ограничение, докато не бъдат извършени 100 часа като командир на полет.
 - (3) 200 часа полети по маршрут, от които поне 100 часа трябва да са като командир на полет или като командир на полет под наблюдение;
 - (4) 30 часа полети по прибори, от които не повече от 10 часа могат да бъдат време на наземна тренировка по прибори, и
 - (5) 100 часа нощни полети като командир на полет или втори пилот.

От тези 1 000 часа полетно време до 100 часа могат да бъдат изпълнени на FSTD, от които максимум 25 часа могат да бъдат изпълнени на FNPT.
- в) Полетното време на самолети се признава до 50 % към изискването за полетно време, описано в буква б).
- г) Опитът, изискван съгласно буква б), трябва да е придобит преди да бъде проведена летателната проверка за ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) – Летателна проверка

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

Летателната проверка се провежда на вертолета или на подходящо квалифициран FFS, представящ същия тип.

ПОДЧАСТ Ж

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ПОЛЕТИ ПО ПРИБОРИ – IR

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.600 IR – Общи положения

Операции съгласно IFR на самолети, вертолети, цепелини или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, се извършват само от притежатели на PPL, CPL, MPL и ATPL с IR подходящ за категорията ВС или когато преминават летателна проверка или обучение с инструктор.

FCL.605 IR – Права

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

FCL.610 IR – Предварителни условия и признаване

Кандидатите за IR трябва:

- а) да притежават:
 - (1) най-малко PPL за съответната категория ВС и:
 - i) права да летят през нощта в съответствие с FCL.810 i или
 - ii) ATPL за друга категория ВС, или
 - (2) CPL за съответната категория ВС.
- б) да имат най-малко 50 часа полети по маршрут като командир на полет на самолети, вертолети или цепелини, от които поне 10 часа, или за цепелини 20 часа, трябва да са на съответната категория ВС.
- в) Само за вертолети. Кандидати, които са завършили интегриран курс на обучение за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H), се освобождават от изискванията, описани в буква б).

FCL.615 IR – Теоретични знания и летателно обучение

- а) Курс. Кандидатите за IR трябва да са получили теоретични знания и летателно обучение в АТО. Курсът трябва да бъде:

- (1) интегриран курс на обучение, който включва обучение за IR в съответствие с приложение 3 към настоящата част, или
 - (2) модулен курс в съответствие с приложение 6 към настоящата част.
- б) Изпит. Кандидатите демонстрират ниво на теоретични знания, съответстващо на даваните права, по следните дисциплини:
- въздушно право,
 - общи познания за ВС – прибори,
 - характеристики на полета и контрол,
 - човешки възможности,
 - метеорология,
 - радионавигация,
 - комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

FCL.620 IR – Летателна проверка

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

FCL.625 IR – Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване

- а) Валидност. IR е с валидност 1 година.
- б) Потвърждаване на валидността.
- (1) Валидността на IR се потвърждава в рамките на 3 месеца непосредствено преди датата на изтичане на валидността на квалификацията.
 - (2) Кандидати, които не преминат успешно съответната част на проверка на професионалната подготовка за IR преди датата на изтичане на IR, не могат да упражняват правата, предоставени от IR, докато не преминат проверката.
- в) Подновяване. Ако срокът на валидност на IR е изтекъл, за да възстановят правата си, кандидатите:
- (1) преминават опреснително обучение в АТО, за да достигнат ниво на уменията необходимо за успешното преминаване на частта с прибори от летателната проверка в съответствие с приложение 9 към настоящата част, и
 - (2) преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към настоящата част на съответната категория ВС.

- г) Ако валидността на IR не е потвърдена или подновена в рамките на последните 7 години, притежателят трябва отново да премине успешно теоретичен изпит и летателна проверка за IR.

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за категорията самолети

FCL.625.A IR(A) – Потвърждаване на валидността

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

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за категорията вертолети

FCL.625.H IR(H) – Потвърждаване на валидността

- а) Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(H):
- (1) когато се съчетае с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, преминават проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към настоящата част за съответния тип вертолет;
 - (2) когато не се съчетава с потвърждаване на валидността на квалификация за тип, трябва да изпълнят изискванията само на раздел 5 и съответните части от раздел 1 от проверката на професионалната подготовка, описана в приложение 9 към настоящата част за съответния тип вертолет. В този случай може да се използва FTD II/III или FFS, представящ съответния тип вертолет, но всяка втора проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на IR(H) при тези обстоятелства трябва да се изпълни на вертолет.

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

FCL.630.H IR(H) – Разширяване на правата от едновигателни за многодвигателни вертолети

Притежателите на IR(H) валиден за едновигателни вертолети, които желаят за първи път да разширят правата на квалификацията за многодвигателни вертолети, трябва да преминат:

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

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за категорията въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

Запазено

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за категорията целелини

FCL.625.As IR(As) – Потвърждаване на валидността

Кандидатите за потвърждаване на валидността на IR(As):

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

ПОДЧАСТ 3
КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС И КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП
РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

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

- а) С изключение на случаите с LAPL, SPL и BPL притежателите на свидетелство за пилот нямат право да летят като пилот на ВС, ако нямат валидна квалификация за съответния клас или тип, освен когато преминават летателна проверка или проверка на професионалната подготовка за подновяване на квалификацията за клас или тип, или се обучават.
- б) Независимо от разпоредбите на буква а) в случай на полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове ВС, пилотите могат да притежават специално удостоверение, издадено от компетентния орган, с което им се разрешава да извършват полетите. Валидността на това разрешение трябва да е ограничена за конкретните полети.
- в) Без ущърб на разпоредбите на букви а) и б) в случай на полети, свързани с въвеждането или модификацията на типове ВС, провеждани от проектантски и производствени организации в рамките на обхвата на техните права, както и полети с инструктор за издаване на квалификация за полетни изпитания, когато изискванията на тази подчаст могат да не бъдат изпълнени, пилотите могат да притежават квалификация за полетни изпитания, издаден в съответствие с FCL.820.

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

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

FCL.710 Квалификация за клас и тип – варианти

- а) За да разшири своите права за друг вариант ВС в рамките на един квалификация за клас или тип, пилотът преминава обучение за разлики и за запознаване. В случай на варианти в рамките на квалификация за тип, обучението за разлики и за запознаване включва съответните дисциплини, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с част 21.
- б) Ако не са изпълнявани полети на ВС от съответния вариант в рамките на 2 години след обучението за разлики, ще се изисква да се премине допълнително обучение за разлики или проверка на професионалната подготовка на ВС от съответния вариант, за да се запазят правата, освен за типове или варианти в рамките на квалификация за клас едновигателни, бутални ВС и TMG.
- в) Обучението за разлики трябва да се отбележи в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостовери с подпис на инструктора според случая.

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

- а) *Курс на обучение.* Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да завърши курс на обучение в АТО. Курсът на обучение за квалификация за тип

включва задължителните дисциплини за съответния тип, определени в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с част 21.

- б) *Теоретичен изпит.* Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине теоретичен изпит, организиран от АТО, за да покаже ниво на теоретични знания, необходими за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.
- (1) За многопилотни ВС теоретичният изпит е писмен и се състои от най-малко 100 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между основните теми от програмата за обучение.
 - (2) За еднопилотни, многодвигателни ВС теоретичният изпит е писмен и броят на въпросите, с възможност за избор на правилен отговор зависи от сложността на ВС.
 - (3) За еднодвигателни ВС теоретичният изпит се провежда устно от проверяващия по време на летателната проверка, за да се определи дали кандидатът притежава задоволителни знания или не.
 - (4) За еднопилотни самолети, класифицирани като самолети с високи летателни характеристики, изпитът е писмен и се състои от най-малко 60 въпроса с възможност за избор на правилен отговор, подходящо разпределени между основните теми от програмата за обучение.
- в) *Летателна проверка.* Кандидатът за квалификация за клас или тип трябва да премине летателна проверка в съответствие с приложение 9 към настоящата част, за да покаже уменията, необходими за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС.
- Кандидатът трябва да премине летателна проверка в срок от 6 месеца след започване на обучението за квалификация за клас или тип и в срок от 6 месеца преди кандидатстването за издаване на квалификация за клас или тип.
- г) Кандидат, който вече притежава квалификация за даден тип ВС, с права за еднопилотна или многопилотна експлоатация, се счита за изпълнил теоретичните изисквания, когато кандидатства за добавяне на право за другата форма на експлоатация на същия тип ВС.
- д) Независимо от разпоредбите на горните параграфи, пилоти, притежаващи квалификация за полетни изпитания, издаден в съответствие с FCL.820, които са участвали в разработването, сертифицирането и произвеждането на полетни изпитания за даден тип ВС, и имат 50 часа общо полетно време или 10 часа полетно време като командир на такива полети на този тип, имат право да кандидатстват за издаването на квалификация за съответния тип, при условие че отговарят на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на квалификация за този тип, установени в настоящата подчаст за съответната категория ВС.

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

- а) Срокът на валидност на квалификацията за клас и тип е 1 година с изключение на този за клас еднопилотни, еднодвигателни ВС, за които този срок е 2 години, освен ако е определено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с част 21.

- б) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на квалификацията за клас или тип е изтекъл, кандидатът:
- (1) преминава опреснително обучение в АТО, когато е необходимо да достигне необходимата степен на професионална квалификация за безопасна експлоатация на съответния клас или тип ВС, и
 - (2) преминава проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към настоящата част.

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за категорията самолети

FCL.720.A Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за клас и тип - самолети

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

- а) *Еднопилотни, многодвигателни самолети.* Кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас на едномилотен, многодвигателен самолет трябва да има най-малко 70 часа като командир на полет на самолети.
- б) *Еднопилотни несложни самолети с високи летателни характеристики.* Преди да започне летателно обучение кандидатът за придобиване на първа квалификация за тип или клас едномилотен самолет, класифициран като самолет с високи характеристики трябва:
 - (1) да има общ летателен опит най-малко 200 часа, от които 70 часа като командир на полет на самолети, и
 - (2)
 - i) да притежава свидетелство за успешно завършен курс за допълнителни теоретични познания, преминат в АТО, или
 - ii) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(A), в съответствие с изискванията на настоящата част, или
 - iii) освен свидетелство, издадено в съответствие с изискванията на настоящата част, да притежава ATPL(A) или CPL(A)/IR с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО;
 - (3) освен това пилотите, които искат да имат право да експлоатират самолета при многопилотни операции, трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква г) точка (4).
- в) *Еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики.* Кандидатите за придобиване на първа квалификация за тип сложен едномилотен самолет, класифициран като самолет с високи характеристики, освен че трябва да отговарят на изискванията, посочени в буква б), трябва да притежават и IR(A) за многодвигателни самолети.
- г) *Многопилотни самолети.* Кандидатът за курса за придобиване на първа квалификация за тип за многопилотен самолет трябва да е обучаем пилот,

който понастоящем преминава курс на обучение за MPL или отговаря на следните изисквания:

- (1) да има най-малко 70 часа летателен опит като командир на полет на самолети;
 - (2) да притежава IR(A) за многодвигателни самолети;
 - (3) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(A), в съответствие с изискванията на настоящата част, и
 - (4) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс за MCC:
 - i) да има удостоверение за успешно завършен курс за MCC на самолети, или
 - ii) да има удостоверение за успешно завършен курс за MCC на вертолети и повече от 100 часа летателен опит като пилот на многопилотни вертолети, или
 - iii) да има най-малко 500 часа като пилот на многопилотни вертолети, или
 - iv) да има най-малко 500 часа като пилот в многопилотни операции на еднотелни, многодвигателни самолети, в търговски въздушен транспорт в съответствие с изискванията за авиационна експлоатация.
- д) *Допълнителна квалификация за тип многопилотни и еднотелни сложни самолети с високи летателни характеристики.* Кандидатът за придобиване на допълнителна квалификация за тип за многопилотни самолети и еднотелни сложни самолети с високи летателни характеристики трябва да притежава IR(A) за многодвигателни самолети.
- е) Когато в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с част 21, е предвидено, упражняването на правата на квалификация за тип първоначално може да е ограничено до полети под наблюдение на инструктор. Летателните часове под наблюдение трябва да се отбележат в летателната книжка или еквивалентен документ и съответно да се удостоверят с подпис на инструктора. Ограничението се отменя, когато пилотът докаже, че летателните часове под наблюдение, изисквани от данните за експлоатационна годност, са извършени.

FCL.725.A Теоретични знания и летателно обучение за издаване на квалификация за клас и тип – самолети

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

- а) Еднотелни, многодвигателни самолети.
- (1) Теоретичното обучение за квалификация за клас еднотелни, многодвигателни самолети трябва да включва не по-малко от 7 часа обучение за полети на многодвигателни самолети.
 - (2) Курсът летателно обучение за квалификация за клас или тип еднотелни, многодвигателни самолети трябва да включва най-малко 2

часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор на многодвигателни самолети в нормални условия и не по-малко от 3 часа и 30 мин. летателно обучение с инструктор за действия при отказ на двигател и техника на пилотиране при полет с несиметрична тяга.

- б) *Еднопилотни самолети-море.* Курсът за квалификации за еднопилотни самолети-море включва теоретични знания и летателно обучение. Летателното обучение за квалификация за клас или тип-море за еднопилотни самолети-море включва най-малко 8 часа летателно обучение с инструктор, ако кандидатът притежава квалификация за клас или тип-земя, или 10 часа, ако не притежава такава квалификация.

FCL.730.A Специфични изисквания за пилоти, които преминават курс за придобиване на квалификация за тип с летателно обучение само на земя (ZFTT) – самолети

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

FCL.735.A Курс за взаимодействие в многочленен екипаж – самолети

- а) Курсът за MCC се състои най-малко от:
- (1) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия, и
 - (2) 20 часа практическо обучение за MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за АТР.

Използва се FNPT II MCC или FFS. Когато обучението за MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип, практическото обучение за MCC може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FFS за обучение за MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип.

- б) Курсът за MCC трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.
- в) Освен ако курсът за MCC е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за тип, след завършването му кандидатът получава свидетелство за завършен курс за MCC.
- г) Кандидат, преминал обучение за MCC за всякаква друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка (1).

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

а) *Потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип.* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас многодвигателни самолети и квалификации за тип кандидатът трябва:

- (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с приложение 9 към настоящата част, на съответния клас или тип самолет или FSTD, представящ този клас или тип, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация, и
- (2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията най-малко:
 - i) 10 полета по маршрут като пилот на съответния клас или тип самолет, или
 - ii) 1 полет по маршрут като пилот на съответния клас или тип самолет или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този полет по маршрут може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.
- (3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за авиационна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип, се освобождава от изискванията, описани в точка (2).
- (4) Потвърждаване на валидността на IR(A) може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за клас или тип.

б) *Потвърждаване на валидността на квалификации за клас еднопилотни, едновдигателни самолети.*

(1) *Квалификации за клас за едновдигателни, бутални самолети и квалификации за TMG* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас еднопилотни, едновдигателни, бутални самолети и квалификации за клас TMG кандидатът трябва:

- i) да премине проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас съгласно приложение 9 към настоящата част в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация, или
- ii) в рамките на 12 месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация, да пролети 12 часа полетно време на съответния клас, включително:
 - 6 часа като командир на полет;
 - 12 излитания и 12 кацания, и
 - учебен полет с продължителност най-малко 1 час с инструктор (FI) или инструктор за обучение за квалификация за клас (CRI). Кандидатите могат да бъдат освободени от този

полет, ако са преминали проверка на професионалната подготовка или летателна проверка за квалификация за клас или тип на всякакъв друг клас или тип самолет.

- (2) Когато кандидатите притежават квалификация за клас еднопилотни, едновигателни, бутални самолети-земя и клас TMG, те могат да изпълнят изискванията, посочени в точка (1), за един от класовете и да удовлетворят изискванията за потвърждаване на валидността на квалификация за двата класа.
 - (3) *Еднопилотни, едновигателни, турбовитлови самолети.* За потвърждаване на валидността на квалификации за клас едновигателни, турбовитлови самолети, кандидатите трябва да преминат проверка на професионалната подготовка с проверяващ на съответния клас съгласно приложение 9 към настоящата част в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответната квалификация.
- в) Кандидати, които не успеят да преминат успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификация за клас или тип, не могат да упражняват правата си до успешно завършване на проверката.

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за категорията вертолети

FCL.720.H Изисквания за опит и предварителни условия за издаване на квалификация за тип – вертолети

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

- а) *Многопилотни вертолети.* Кандидатът за курс за придобиване на първа квалификация за тип многопилотен вертолет трябва:
- (1) да има най-малко 70 часа като командир на полет на вертолети;
 - (2) освен когато курсът за придобиване на квалификация за тип е съчетан с курс за MCC:
 - i) да притежава удостоверение за успешно завършен курс за MCC на вертолети, или
 - ii) да има най-малко 500 часа като пилот на многопилотни самолети, или
 - iii) да има най-малко 500 часа като пилот в многопилотни операции на многодвигателни вертолети;
 - (3) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(H).
- б) На кандидат за курс за придобиване на първа квалификация за тип многопилотен вертолет, който е завършил интегриран курс за ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR или CPL(H) и който не отговаря на изискването, описано в

буква а), точка (1), се издава квалификация за тип с ограничение на правата за полети само като втори пилот. Това ограничение отпада, когато пилотът:

- (1) има най-малко 70 часа като командир на полет или командир на полет под наблюдение на вертолети;
- (2) премине летателна проверка като командир на полет в многопилотен екипаж на съответния тип вертолет.

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

- (1) преди да започне летателно обучение:
 - i) да е преминал теоретичните изпити за ATPL(H) или
 - ii) да притежава свидетелство за завършен предварителен курс, проведен от АТО. Курсът трябва да обхваща следните предмети от теоретичния курс за ATPL(H):
 - общи познания за ВС: конструкция/системи/двигатели и прибори/електроника,
 - летателни характеристики и планиране: маса и центровка, характеристики;
- (2) в случая на кандидати, които не са завършили интегриран курс на обучение за ATP(H)/IR, ATP(H) или CPL(H)/IR, трябва да имат най-малко 70 часа като командир на полет на вертолети.

FCL.735.H Курс за взаимодействие в многочленен екипаж – вертолети

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

- (1) за MCC/IR:
 - i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия и
 - ii) 20 часа практическо обучение за MCC или 15 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP(H)/IR. Когато обучението за MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение за MCC може да се съкрати до не по-малко от 10 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение за MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип;
- (2) за MCC/VFR:
 - i) 25 часа теоретична подготовка и практически занятия и
 - ii) 15 часа практическо обучение за MCC или 10 часа в случая на обучаеми пилоти, посещаващи интегриран курс за ATP(H)/IR. Когато обучението за MCC се съчетае с първоначалното обучение за придобиване на квалификация за тип многопилотен вертолет, практическото обучение за MCC може да се съкрати до не по-малко от 7 часа, ако се използва един и същ FSTD за обучение за MCC и обучение за придобиване на квалификация за тип.

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

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

- в) Освен ако курсът за MCC не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип вертолет, след завършването му кандидатът получава удостоверение за завършен курс за MCC.
- г) Кандидат, преминал обучение за MCC за всякаква друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а), точка (1), подточка i) или буква а), точка (2), подточка i), според случая.
- д) Кандидат за обучение за MCC/IR, който е завършил курс за MCC/VFR, се освобождава от изискването, предвидено в буква а), точка (1), подточка i) и трябва да завърши 5 часа практическо обучение за MCC/IR.

FCL.740.H Потвърждаване на валидността на квалификация за тип – вертолети

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

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

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

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

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

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

- (5) Пилот, който премине успешно летателна проверка за придобиване на допълнителна квалификация за тип, получава потвърждаване на валидността за съответните квалификации в общите групи, в съответствие с точки (3) и (4).
 - (6) Потвърждаване на валидността на IR(H) може да се съчетае с проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип.
- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификация за тип, не може да упражнява правата си до успешно завършване на проверката. В случая на буква а) точки (3) и (4) кандидатът не може да упражнява правата си на никой от типовете вертолети.

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за категорията въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка

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

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

- а) за пилоти на самолети:
 - (1) да притежава CPL/IR(A) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL(A);
 - (2) да притежава удостоверение за завършен курс за MCC;
 - (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни самолети;
 - (4) да има 40 часа летателно обучение на вертолети;
- б) за пилоти на вертолети:
 - (1) да притежава CPL/IR(H) с покрити изисквания за теоретична подготовка за ATPL или ATPL/IR(H);
 - (2) да притежава удостоверение за завършен курс за MCC;
 - (3) да има повече от 100 часа като пилот на многопилотни вертолети;
 - (4) да има 40 часа летателно обучение на самолети;
- в) за пилоти, квалифицирани да летят на самолети и вертолети:
 - (1) да притежава поне CPL(H);
 - (2) да притежава IR и теоретична подготовка за ATPL или ATPL за самолети или за вертолети;
 - (3) да притежава удостоверение свидетелство за завършен курс за MCC на вертолети или самолети;

- (4) да има най-малко 100 часа като пилот на многопилотни вертолети или самолети;
- (5) да има 40 часа летателно обучение на самолети или вертолети, според случая, ако пилотът няма опит като ATPPL или на многопилотни ВС.

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

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

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

- а) *Потвърждаване на валидността.* За потвърждаване на валидността на квалификации за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатът трябва:
 - (1) да премине проверка на професионалната подготовка, в съответствие с приложение 9 към настоящата част, на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на придобитата квалификация;
 - (2) да изпълни по време на срока на валидност на квалификацията най-малко:
 - i) 10 полета по маршрут като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, или
 - ii) 1 полет по маршрут като пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, или на FFS, изпълнен с проверяващ. Този полет по маршрут може да бъде изпълнен по време на проверката на професионалната подготовка.
 - (3) Пилот, работещ за оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за авиационна експлоатация, който е преминал проверката на професионалната подготовка на оператора, съчетана с проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността на квалификация за тип, се освобождава от изискванията, описани в точка (2).
- б) Кандидат, който не успее да премине успешно всички части на проверката на професионалната подготовка преди датата на изтичане срока на валидност на квалификация за тип, не може да упражнява правата си до успешно завършване на проверката.

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за категорията целелини

FCL.720.As Предварителни условия за издаване на квалификация за тип – целелини

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

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

FCL.735.As Курс за взаимодействие в многочленен екипаж – цепелини

- а) Курсът за МСС се състои най-малко от:
- (1) 12 часа теоретична подготовка и практически занятия и
 - (2) 5 часа практическо обучение за МСС;
 - (3) Използват се FNPT II или III, квалифицирани за МСС, FTD 2/3 или FFS.
- б) Курсът за МСС трябва да се завърши в рамките на 6 месеца в АТО.
- в) Освен ако курсът за МСС не е съчетан с обучение за придобиване на квалификация за многопилотен тип вертолет, след завършването му кандидатът получава удостоверение за завършен курс за МСС.
- г) Кандидат, преминал обучение за МСС за всякаква друга категория ВС, се освобождава от изискванията, предвидени в буква а).

FCL.740.As Потвърждаване на валидността на квалификация за тип - цепелини

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

ПОДЧАСТ II

ДОПЪЛНИТЕЛНИ КВАЛИФИКАЦИИ

FCL.800 Квалификация за фигурен пилотаж

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

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

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

свидетелството. Най-малко 30 от тези часове трябва да са на самолети, ако дейността ще се извършва със самолети, или на TMG, ако дейността ще се извършва с TMG.

- (2) курс на обучение в АТО, включително:
 - i) теоретична подготовка относно операциите и процедурите по теглене;
 - ii) най-малко 10 полета обучение по теглене на рекламен плакат, включително най-малко 5 полета с инструктор.
- г) Правата на квалификацията за теглене на планери и теглене на рекламни плакати са ограничени до самолети или TMG, в зависимост от това на кое ВС е проведено летателното обучение. Правата ще бъдат разширени, ако пилотът притежава свидетелство за правоспособност за самолети или TMG и успешно е извършил най-малко 3 полета с инструктор, които покриват цялата учебна програма за теглене на едно от ВС, според случая.
- д) За може да упражнява правата, дадени му съгласно квалификацията за теглене на планери или теглене на рекламни плакати, притежателят на квалификацията трябва да има най-малко 5 тегления през последните 24 месеца.
- е) Когато пилотът не отговаря на изискването, описано в буква д), преди да възобнови упражняването на своите права пилотът трябва да изпълни недостигащите тегления с инструктор или под наблюдение на инструктор.

FCL.810 Квалификация за нощни полети

- а) Самолети, TMG, целелини.
 - (1) Ако правата на LAPL или PPL за самолети, TMG или целелини ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да се преминали курс на обучение в АТО. Курсът трябва да се състои от:
 - i) теоретична подготовка;
 - ii) най-малко 5 часа на съответната категория ВС през нощта, което включва най-малко 3 часа време като обучаем, включително най-малко 1 час полет по маршрут, и 5 самостоятелни излитания и 5 кацания до пълно спиране на ВС.
 - (2) Преди да преминат обучението през нощта притежателите на LAPL трябва да са преминали основното обучение за полети по прибори, необходимо за издаване на PPL.
 - (3) Когато кандидатите притежават квалификация за клас еднопилотни, едновигателни, бутални самолети (земя) и клас TMG, те могат да изпълнят изискванията на точка (1) по-горе за един от класовете или за двата класа.
- б) *Вертолети*. Ако правата на PPL за вертолети ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатът трябва:
 - (1) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот на вертолети след издаване на свидетелството, включително най-малко 60 часа като командир на полет на вертолети и 20 часа полети по маршрут;

- (2) да е завършил курс на обучение в АТО. Курсът трябва да се завърши в рамките на 6 месеца и се състои от:
 - i) 5 часа теоретична подготовка;
 - ii) 10 часа обучение с инструктор за пилотиране на вертолет по прибори, и
 - iii) 5 часа полетно време през нощта, което включва най-малко 3 часа време като обучаем, включително най-малко 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни нощни полета по кръга. Всеки полет по кръга включва излитане и кацане.
- (3) На кандидат, който притежава или е притежавал IR за самолет или TMG, се признават 5 часа към изискванията, посочени в точка (2), подточка ii) по-горе.
- в) *Аеростати.* Ако правата на LAPL за аеростати или BPL ще се упражняват при условия на VFR през нощта, кандидатите трябва да имат най-малко 2 полета с инструктор през нощта с времетраене най-малко по 1 час всеки.

FCL.815 Квалификация за планински терени

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

Първоначалната квалификация за планински терени може да бъде придобита на:

 - (1) колела, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато не са покрити със сняг, или
 - (2) ски, за да се получи право за летене до и от такива повърхности, когато са покрити със сняг.
 - (3) Правата на първоначалната квалификация могат да бъдат разширени за права на колела или на ски, когато пилотът е преминал съответен допълнителен курс за запознаване, включващ теоретична подготовка и летателно обучение с инструктор за планински терени.
- б) *Курс на обучение.* Кандидатите за квалификация за планински терени трябва да са завършили в рамките на 24 месеца теоретично и летателно обучение в АТО. Съдържанието на курса трябва да е подходящо за желаните права.
- в) *Летателна проверка.* След завършване на обучението кандидатът преминава летателна проверка с FE, квалифициран за тази цел. Летателната проверка включва:
 - (1) устен теоретичен изпит;
 - (2) 6 кацания на поне 2 различни повърхности, определени като изискващи квалификация за планински терени, различни от повърхността на излитане.
- г) *Валидност.* Квалификацията за планински терени е валидна за срок от 24 месеца.

- д) *Потвърждаване на валидността.* За потвърждаване на валидността на квалификация за планински терени кандидатът трябва:
- (1) да е извършил поне 6 кацания на планински терени през последните 24 месеца, или
 - (2) да е преминал проверка на професионалната подготовка. Проверката на професионалната подготовка трябва да отговаря на изискванията, посочени в буква в).
- е) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на квалификацията е изтекъл, кандидатът трябва да отговаря на изискването, посочено в буква д), точка (2).

FCL.820 Квалификация за полетни изпитания

- а) Притежателите на свидетелство за правоспособност на пилот за самолети и вертолетите могат да работят като командир на полет в полетни изпитания категория 1 и 2, посочени в част 21, само когато притежават квалификация за полетни изпитания.
- б) Задължението за притежаване на квалификация за полетни изпитания, установено в буква а), се прилага единствено за полетни изпитания, провеждани на:
- (1) Вертолетите, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на CS-27 или CS-29, или еквивалентни кодове за летателна годност, или
 - (2) самолети, сертифицирани или които предстои да бъдат сертифицирани в съответствие със:
 - i) стандартите на CS-25 или еквивалентни кодове за летателна годност, или
 - ii) стандартите на CS-23 или еквивалентни кодове за летателна годност, с изключение на самолети с максимална излетна маса до 2 000 кг.
- в) Правата на притежателя на квалификация за полетни изпитания, в рамките на съответната категория ВС, са:
- (1) в случая на категория 1 квалификация за полетни изпитания, са да провежда всички категории полетни изпитания, определени в част 21, като командир на полет или втори пилот;
 - (2) в случая на категория 2 квалификация за полетни изпитания:
 - i) да провежда категория 1 полетни изпитания, определени в част 21:
 - като втори пилот или
 - като командир на полет, в случая със самолетите, посочени в буква б), точка (2), подточка ii), с изключение на комютри или имащи проектна скорост на пикиране над 0,6 Мах или максимален таван над 25 000 фута;
 - ii) да провежда всички останали категории полетни изпитания, определени в част 21, като командир на полет или втори пилот;

- (3) освен това, за категория 1 или 2 квалификации за полетни изпитания, да провежда полети специално свързани с дейността на проектантски и производствени организации в рамките на обхвата на техните права, когато не могат да бъдат изпълнени изискванията на подчаст 3.
- г) Кандидатите за първо придобиване на квалификация за полетни изпитания трябва:
- (1) да притежават най-малко CPL и IR в съответната категория ВС;
 - (2) да имат най-малко 1 000 часа полетно време в съответната категория ВС, от които поне 400 часа като командир на полет;
 - (3) да са завършили курс на обучение в АТО, подходящ за съответното ВС и категория полети. Обучението трябва да обхваща най-малко следните предмети:
 - характеристики;
 - стабилност и управляемост/характеристики на управляемост;
 - системи;
 - управление на изпитанието;
 - управление на риска/безопасността.
- д) Правата на притежателите на квалификация за полетни изпитания могат да бъдат разширени за друга категория изпитания и друга категория ВС, когато са завършили допълнителен курс на обучение в АТО.

ПОДЧАСТ Й

Инструктори

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.900 Свидетелства за правоспособност на инструктори

- а) Общи положения. Лице може да провежда:
- (1) летателно обучение на ВС само когато притежава:
 - i) свидетелство за правоспособност на пилот, издадено или признато съгласно настоящия регламент;
 - ii) свидетелство за правоспособност на инструктор, подходящо за провежданото обучение, издадено съгласно настоящата подчаст;
 - (2) тренажорно летателно обучение или МСС обучение, само когато притежава свидетелство за правоспособност на инструктор, подходящо за провежданото обучение, издадено съгласно настоящата подчаст.
- б) *Специални условия*
- (1) В случай на въвеждане на ново ВС в държавите-членки или в авиопарка на оператор, когато не е възможно изпълнението на изискванията, установени в настоящата подчаст, компетентният орган може да издаде специално свидетелство, даващо права за летателно обучение. Това удостоверение трябва да е ограничено за полетите необходими за въвеждането на новия тип ВС и неговата валидност във всички случаи не трябва да е повече от 1 година.
 - (2) Притежателите на удостоверение, издадено в съответствие с буква б), точка (1), които желаят да кандидатстват за издаване на свидетелство за правоспособност на инструктор, трябва да отговарят на предварителни условия и изискванията за потвърждаване на валидността, установени за тази категория инструктор.
- в) Обучение извън територията на държавите-членки
- (1) Независимо от разпоредбите на буква а), в случай на летателно обучение, провеждано в АТО, която се намира извън територията на държавите-членки, компетентният орган може да издаде свидетелство за правоспособност на инструктор на кандидат, който притежава свидетелство за правоспособност на пилот, издадено от трета страна в съответствие с приложение 1 на ИКАО, при условие че кандидатът:
 - i) притежава най-малко CPL в съответната категория ВС;
 - ii) отговаря на изискванията за издаване на съответното свидетелство за правоспособност на инструктор, установени в настоящата подчаст;
 - iii) демонстрира пред компетентния орган адекватно ниво на познаване на европейските правила за авиационна безопасност, за да бъде в състояние да упражнява правата на инструктор съгласно настоящата част.

(2) Свидетелството трябва да е ограничено за провеждане на летателно обучение:

- i) в АТО, която се намира извън територията на държавите-членки;
- ii) за обучаеми пилоти, които владеят достатъчно езика, на който се предоставя летателното обучение.

FCL.915 Общи предварителни условия и изисквания за инструктори

а) Общи положения. Кандидатът за свидетелство за правоспособност на инструктор трябва да е навършил 18 години.

б) *Допълнителни изисквания за инструкторите, провеждащи летателно обучение на ВС.* Кандидат за свидетелство за правоспособност на инструктор с права за провеждане на летателно обучение на ВС или притежателят на такова трябва:

(1) да притежава най-малко свидетелството и, според случая, квалификацията, за които се провежда летателното обучение;

(2) с изключение на инструктора за полетни изпитания, да:

- i) има най-малко 15 часа полети като пилот на класа или типа ВС, на който ще се провежда летателното обучение, от които най-много 7 часа може да са на FSTD, представящ класа или типа ВС, ако е приложимо, или
- ii) е преминал оценка на компетентност за съответната категория инструктор на този клас или тип ВС;

(3) има право да работи като командир на полет на ВС по време на летателното обучение.

в) Признаване към допълнителни квалификации и за целите на потвърждаване на валидността

(1) На кандидатите за допълнителни свидетелства за правоспособност на инструктор може да бъдат признати уменията им да преподават и обучават, вече демонстрирани за притежаваното свидетелство.

(2) Часовете, прелетени като проверяващ по време на летателни проверки и проверки на професионалната подготовка, се признават изцяло към изискванията за потвърждаване на валидността за всички притежавани свидетелства за правоспособност на инструктор.

FCL.920 Компетентност на инструкторите и оценка

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

- подготвят средства за обучение,
- създават подходящ климат за обучение,
- предават знания,
- обвързват управлението на грешките и опасностите (ТЕМ) с управление на ресурсите на екипажа,
- планират времето, за да постигнат целите на обучението,

- улесняват ученето,
- оценяват резултатите на обучаемите,
- следят и коментират напредъка,
- оценяват етапите на обучението,
- докладват за крайните резултати.

FCL.925 Допълнителни изисквания за инструктори за MPL

- а) Инструкторите, които провеждат обучение за MPL трябва:
- (1) успешно да са завършили курс за обучение на инструктори за MPL в АТО и
 - (2) допълнително, за основни, средни и напреднали етапи на интегрирания курс за MPL обучение:
 - i) да имат опит в многопилотна експлоатация и
 - ii) да са завършили първоначален курс по управление на ресурсите на екипажа с оператор на търговски транспортни полети, одобрен в съответствие с приложимите изисквания за авиационна експлоатация.
- б) Курс за обучение на инструктори MPL
- (1) Курсът за обучение на инструктори MPL трябва да включва не по-малко от 14 часа на обучение.
 - (2) След завършване курса на обучение кандидатът преминава оценка на компетентността на инструктора и на познания за подхода на обучение, който се основава на компетентност.
Оценката се състои от практическа демонстрация на летателно обучение в съответния етап от курса на обучението за MPL. Тя се провежда от проверяващ, квалифициран съгласно подчаст К.
 - (3) След успешното завършване на курса на обучението за MPL, АТО издава на кандидата удостоверение за квалификация на инструктор.
- в) За да запази правата, в рамките на последните 12 месеца инструкторът трябва да изпълни в рамките на курс за MPL обучение:
- (1) 1 сесия на симулатор с продължителност най-малко 3 часа или
 - (2) 1 въздушно упражнение от поне 1 час, съдържащо минимум 2 излитания и кацания.
- г) Ако инструкторът не отговаря на изискванията, посочени в буква в), преди да упражнява правата да провежда летателно обучение за MPL трябва:
- (1) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО, за да достигне нивото на компетентност необходимо за успешно преминаване на оценката за компетентността на инструктора, и
 - (2) успешно да премине оценката за компетентността на инструктора, както е посочено в буква б), точка (2).

FCL.930 Курс на обучение

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

FCL.935 Оценка на компетентност

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

FCL.940 Срок на валидност на свидетелствата за правоспособност на инструктори

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

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за полетни инструктори за леки въздухоплавателни средства – LAFI

FCL.905.LAFI LAFI – Права и условия

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

- а) основно LAPL за самолети;
- б) LAPL за съответната категория ВС;
- в) разширения за клас или тип, които ще бъдат вписани в LAPL, за съответната категория ВС;

- г) квалификации за нощни полети, за фигурен пилотаж и за теглене за съответната категория ВС, при условие че инструкторът притежава необходимия квалификация и е демонстрирал на инструктор, квалифициран в съответствие с буква д), способност да обучава за този квалификация;
- д) свидетелство за LAFI, при условие че инструкторът:
 - (1) е демонстрирал на проверяващ на полетен инструктор способност да обучава за свидетелство за LAFI по време на оценка на компетентност, проведена съгласно FCL.935 за съответната категория ВС, и
 - (2) в случая на LAFI за планери, има най-малко 50 часа или 150 излитания летателно обучение на планери;
 - (3) в случая на LAFI за аеростати, има 50 часа или 50 излитания летателно обучение на аеростати;
 - (4) за всички останали категории ВС има най-малко 150 часа летателно обучение на съответната категория ВС.

FCL.910.LAFI LAFI – Ограничени права

- а) Правата на LAFI са ограничени до това да не действа като инструктор за първи самостоятелни полети и първи самостоятелни навигационни полети и единствено до провеждането на летателно обучение за издаване на LAPL под наблюдение на LAFI или FI за същата категория ВС, определен от АТО за тази цел.
- б) Ограниченията, посочени в буква а) се премахват от свидетелството на LAFI, когато LAFI има:
 - (1) в случая на LAFI за самолети, най-малко 50 часа летателно обучение на едномоторен, бутален самолет или TMG и е ръководил най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;
 - (2) в случая на LAFI за вертолетите, най-малко 50 часа летателно обучение и е ръководил най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;
 - (3) в случая на LAFI за планери, най-малко 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за летателно обучение за издаването на LAPL за планери;
 - (4) в случая на LAFI за аеростати, най-малко 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за летателно обучение за издаването на LAPL за аеростати.

FCL.915.LAFI LAFI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за LAFI трябва да:

- а) в случая на LAFI за самолети:
 - (1) има най-малко 20 часа полети по маршрут на едномоторен, бутален самолет или TMG като командир на полет;
 - (2) има най-малко 200 часа полетно време, включително 150 часа като командир на полет на самолети или TMG;

- (3) има най-малко 30 часа полетно време като командир на полет на едновигателен, бутален самолет, когато кандидатът желае да провежда летателно обучение на едновигателни, бутални самолети;
 - (4) има най-малко 30 часа полетно време като командир на полет на TMG, когато кандидатът желае да провежда летателно обучение на TMG.
- б) в случая на LAFI за вертолети:
- (1) е преминал поне 10 часа обучение за полет по прибори на едновигателен, бутален вертолет, от които не повече от 5 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FSTD;
 - (2) има най-малко 20 часа полети по маршрут на вертолети като командир на полет;
 - (3) има най-малко 250 часа полетно време на вертолети, от които 200 часа като командир на полет;
 - (4) има най-малко 15 часа полетно време на типа вертолет, на който ще се провежда летателното обучение;
- в) в случая на LAFI за планери, да има най-малко 100 часа полетно време като командир на полет и 200 излитания като командир на полет на планери и мотопланери, без TMG. Допълнително, когато кандидатът желае да провежда летателно обучение на TMG, той трябва да има най-малко 30 часа полетно време като командир на полет на TMG и премината оценка на компетентност в съответствие с FCL.935 на TMG с LAFI, квалифициран съгласно FCL.905.LAFI буква д);
- г) в случая на LAFI за аеростати, да има най-малко 75 часа полетно време на аеростати като командир на полет, от които поне 15 часа трябва да са на класа аеростат, на който ще се провежда летателното обучение.

FCL.930.LAFI LAFI – Курс на обучение

- а) Кандидатите за свидетелство за LAFI трябва да са преминали предварителен полетен тест за оценка на способностите им да проведат курса на обучение.
- Предварителният полетен тест се провежда с LAFI, квалифициран съгласно FCL.905.LAFI буква д) или FI, квалифициран съгласно FCL.905.FI буква и), на съответната категория ВС.
- б) Курсът на обучение за LAFI включва поне:
- (1) за LAFI за самолети, TMG или вертолети:
 - i) 25 часа преподаване и обучение;
 - ii) 50 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки на напредъка;
 - iii) А) за LAFI за самолети или TMG: най-малко 12 часа летателно обучение с инструктор, включително 1 час летателно обучение изцяло по прибори. От 12-те часа 1 час може да бъде проведен на FSTD;

- Б) за LAFI за вертолети: най-малко 25 часа летателно обучение с инструктор, от които 5 часа може да бъдат проведени на FSTD.
 - iv) На пилоти, които притежават свидетелство за LAFI(A) или (H), или FI(A), (H) или (As), се признават 30 часа към 50 часа, посочени в буква б), точка (1), подточка ii).
 - v) На пилоти, които притежават свидетелство за LAFI(S) или (B), или FI(S), или (B), се признават 18 часа към 50 часа, посочени в буква б), точка (1), подточка ii).
 - vi) На пилоти, които притежават свидетелство за LAFI или FI за планери с разширение на правата за TMG, се признават 6 часа към изискването, посочено в буква б), точка (1), подточка iii), буква А);
- (2) за LAFI за планери или аеростати:
- i) 25 часа преподаване и обучение;
 - ii) 30 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки за напредъка;
 - iii) А) за LAFI за планери, най-малко 6 часа летателно обучение с инструктор или най-малко 20 излитания;
 - Б) за LAFI за планери, които провеждат обучение на TMG, най-малко 6 часа летателно обучение с инструктор на TMG;
 - В) за LAFI за аеростати, 3 часа летателно обучение с инструктор, включително най-малко 3 излитания;
 - Г) на пилоти, които притежават свидетелство за LAFI или FI за всякаква категория ВС, се признават 18 часа към изискването, посочено в буква б), точка (2), подточка ii).
- в) На пилоти, които са притежавали свидетелство за FI за същата категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а) и буква б) по-горе.

FCL.940.LAFI LAFI – Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) За потвърждаване на валидността на свидетелство за LAFI притежателят трябва да е изпълнил 2 от следните 3 изисквания:
- (1) да извърши най-малко:
- i) в случая на LAFI за самолети или вертолети, 45 часа или 120 излитания летателно обучение на съответната категория ВС като LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI или проверяващ по време на срока на валидност на свидетелството;
 - ii) в случая на LAFI за планери, 30 часа или 60 излитания летателно обучение на планери, мотопланери или TMG като LAFI, FI или проверяващ по време на срока на валидност на свидетелството;
 - iii) в случая на LAFI за аеростати, 6 часа летателно обучение на аеростати като LAFI, FI или проверяващ по време на срока на валидност на свидетелството;

- (2) да присъства на опреснителен семинар за инструктори по време на срока на валидност на свидетелството;
 - (3) да премине оценка на компетентност в съответствие с FCL.935 в рамките на дванадесетте месеца преди датата на изтичане срока на валидност на свидетелството за LAFI.
- б) Подновяване. Ако срокът на валидност на свидетелството за LAFI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да присъства на опреснителен семинар за инструктор;
 - (2) да премине оценка на компетентност в съответствие с FCL.935.

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за полетен инструктор – FI

FCL.905.FI FI – Права и условия

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

- а) PPL, SPL, BPL и LAPL за съответната категория BC;
- б) квалификация за клас и тип за еднопилотни, едновигателни BC, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, разширения за клас и група аеростати и разширения за клас планери;
- в) квалификация за тип за еднопилотен или многопилотен цепелин;
- г) CPL за съответната категория BC, при условие че FI има най-малко 500 часа полетно време като пилот на тази категория BC, включително поне 200 часа летателно обучение;
- д) квалификация за нощни полети, при условие че FI:
 - (1) е квалифициран да лети през нощта на съответната категория BC;
 - (2) е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и) по-долу, способността да обучава през нощта, и
 - (3) отговаря на изискването за опит с нощни полети, посочено в FCL.060 буква б), точка (2).
- е) квалификация за теглене или фигурен пилотаж, при условие че притежава тези права и FI е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с буква и) по-долу, способността да обучава за тази квалификация;
- ж) IR за съответната категория BC, при условие че FI:
 - (1) има най-малко 200 часа полетно време в съответствие с IFR, от които до 50 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FFS, FTD 2/3 или FNPT II;
 - (2) е завършил като обучаем пилот курс на обучение за IRI и е преминал летателната проверка за свидетелство за IRI, и
 - (3) освен това:
 - и) за едновигателни самолети, отговаря на условията за издаване на свидетелство за CRI;

- ii) за многодвигателни вертолети, отговаря на условията за издаване на свидетелство за TRI.
- з) квалификация за клас или тип еднопилотни, многодвигателни самолети, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, при условие че FI отговаря на:
 - (1) в случая на самолети, предварителните условия за курса на обучение за CRI, установени в FCL.915.CRI буква а) и изискванията, посочени в FCL.930.CRI и FCL.935;
 - (2) в случая на вертолети, изискванията, установени в FCL.910.TRI буква в), точка (1) и предварителните условия за курса на обучение за TRI(H), установени в FCL.915.TRI буква б), точка (2);
 - i) свидетелство за FI, IRI, CRI, STI, MI или LAFI, при условие че FI:
 - (1) има най-малко:
 - i) в случая на FI(S), 50 часа или 150 излитания летателно обучение на планери;
 - ii) в случая на FI(B), най-малко 50 часа или 50 излитания летателно обучение на аеростати;
 - iii) в случая на FI(A) или FI(H) обучение за LAFI(A) или (H), 150 часа летателно обучение на съответната категория BC;
 - iv) във всички останали случаи, 500 часа летателно обучение на съответната категория BC;
 - (2) е преминал оценка на компетентност в съответствие с FCL.935 за съответната категория BC, за да демонстрира на проверяващ на полетен инструктор (FIE) способност да обучава за свидетелство за FI;
 - й) MPL, при условие че FI:
 - (1) за основната полетна фаза на обучението е извършил поне 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително поне 200 часа летателно обучение;
 - (2) за основната фаза на обучението:
 - i) притежава IR за многодвигателен самолет и правото да обучава за IR, и
 - ii) има най-малко 1 500 часа полетно време при експлоатация в многопилотен екипаж.
 - (3) в случая на FI, вече квалифициран да обучава по ATP(A) или CPL(A)/IR интегрирани курсове, изискването, посочено в точка (2), подточка ii) може да бъде заменено със завършването на структуриран курс, състоящ се от:
 - i) квалификация за MCC;
 - ii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 3 на курс MPL;

- iii) наблюдаване на 5 сесии на летателно обучение във фаза 4 на курс MPL;
- iv) наблюдаване на 5 сесии на оператора за периодично обучение с имитация на реални рейсови полети;
- v) съдържанието на курса за MCCI за инструктори.

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

FCL.910.FI FI – Ограничени права

- a) Правата на FI са ограничени до провеждането на летателно обучение под наблюдение на FI за същата категория BC, определен от АТО за тази цел, в следните случаи:
 - (1) за издаване на PPL, SPL, BPL и LAPL;
 - (2) във всички интегрирани курсове на PPL ниво, в случая на самолети и вертолети;
 - (3) за квалификация за клас и тип за еднопилотни, едновигателни BC, разширения за клас и група аеростати и разширения за клас планери;
 - (4) за квалификации за нощни полети, за теглене и за фигурен пилотаж.
- б) Докато провежда обучение под наблюдение в съответствие с буква а), FI няма право да разрешава на обучаемите да извършват първи самостоятелни полети и първи самостоятелни полети по маршрут.
- в) Ограниченията, посочени в буква а) и буква б) се премахват от свидетелството на FI, когато FI има най-малко:
 - (1) за FI(A), 100 часа летателно обучение на самолети или TMG и освен това е ръководил най-малко 25 самостоятелни полета на обучаеми;
 - (2) за FI(H), 100 часа летателно обучение на вертолети и освен това е ръководил най-малко 25 самостоятелни въздушни упражнения на обучаеми;
 - (3) за FI(As), FI(S) и FI(B), 15 часа или 50 излитания летателно обучение, които покриват цялата учебна програма за издаване на PPL(As), SPL или BPL за съответната категория BC.

FCL.915.FI FI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за FI трябва:

- a) в случая на FI(A) и FI(H):
 - (1) да е преминал поне 10 часа обучение за полет по прибори на съответната категория BC, от които не повече от 5 часа могат да са време на наземна тренировка по прибори на FSTD;
 - (2) да има 20 часа полет като командир, по маршрут при условията на VFR на съответната категория BC, и
- б) допълнително за FI(A):

- (1) да притежава поне CPL(A) или
- (2) да притежава поне PPL(A) и:
 - i) да отговаря на изискванията за CPL теоретични знания, и
 - ii) да има най-малко 200 часа полетно време на самолети или TMG, от които 150 часа като командир на полет;
- (3) да има най-малко 30 часа на едновигателни самолети с бутален двигател, от които поне 5 часа трябва да са извършени през последните 6 месеца, предхождащи предварителната летателна проверка, посочена в FCL.930.FI, буква а);
- (4) да има VFR полет като командир по маршрут, включително полет с дължина най-малко 540 км (300 морски мили), по време на който следва да има кацания до пълно спиране на самолета на две различни летища;
- в) допълнително за FI(H) да има 250 часа общо полетно време като пилот на вертолети, от които:
 - (1) най-малко 100 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне CPL(H), или
 - (2) най-малко 200 часа като командир на полет, ако кандидатът притежава поне PPL(H) и отговаря на изискванията за CPL теоретични знания;
- г) за FI(As), да има 500 часа полетно време като командир на полет на цепелини, от които 400 часа трябва да са като командир, притежаващ CPL(As);
- д) за FI(S), да има 100 часа полетно време и 200 излитания като командир на полет на планери. Допълнително, когато кандидатът желае на провежда летателно обучение на TMG, той трябва да има 30 часа полетно време като командир на полет на TMG и оценка на компетентност на TMG в съответствие с FCL.935 с FI, квалифициран съгласно FCL.905.FI буква й);
- е) за FI (B), да има 75 часа полетно време на аеростати като командир на полет, от които поне 15 часа трябва да са на класа аеростат, на който ще се провежда летателното обучение.

FCL.930.FI FI – Курс на обучение

- а) Кандидатите за свидетелство за FI в рамките на 6 месеца, предхождащи началото на курса, трябва да са минали специална предварителна летателна проверка с FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI буква и), чиято цел е да покаже способността им да изпълнят курса. Тази предварителна летателна проверка се основава на проверката на професионалната подготовка за квалификации за клас и тип, както е посочено в приложение 9 към настоящата част.
- б) Курсът на обучение за FI трябва да включва:
 - (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) i) в случая на FI (A), (H) и (As), най-малко 100 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки за напредъка;
 - ii) в случая на FI(B) и FI(S), най-малко 30 часа теоретична подготовка, включително текущи проверки за напредъка;

- (3)
 - i) в случая на FI (A) и (H), най-малко 30 часа летателно обучение, от които 25 часа трябва да са с инструктор, от които 5 часа могат да бъдат проведени на FFS, FNPT I или II, или FTD 2/3;
 - ii) в случая на FI(As), най-малко 20 часа летателно обучение, от които 15 часа трябва да са с инструктор;
 - iii) в случая на FI(S), най-малко 6 часа или 20 излитания летателно обучение;
 - iv) в случая на FI(S), които провеждат обучение на TMG, най-малко 6 часа летателно обучение с инструктор на TMG;
 - v) в случая на FI(B), най-малко 3 часа, включително 3 излитания летателно обучение.
- в) На пилоти, които притежават или са притежавали свидетелство за LAFI (B) или (S) се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а) и буква б), за свидетелство за FI за същата категория BC.
- г) На пилоти, които притежават или са притежавали свидетелство за LAFI (A) или (H) се признават 50 часа към изискванията, установени в буква б), точка (2), подточка i) и 12 часа към изискването, установено в буква б), точка (3), подточка i), за свидетелство за FI за същата категория BC.
- д) Когато кандидатстват за свидетелство за FI за друга категория BC, на пилотите, които притежават или са притежавали:
 - (1) FI(A), (H) или (As) се признават 55 часа към изискването, посочено в буква б), точка (2), подточка i) или 18 часа към изискванията, посочени в буква б), точка (2), подточка ii);
 - (2) LAFI (A) или (H) се признават 40 часа към изискването, посочено в буква б), точка (2), подточка i) или 18 часа към изискванията, посочени в буква б), точка (2), подточка ii);
 - (3) LAFI(B) или (S), или FI(B) или (S), се признават 18 часа към изискванията, посочени в буква б), точка (2).

FCL.940.FI FI – Потвърждаване на валидността и подновяване

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

валидността на правата за обучение за IR, 10 от тези часове трябва да са летателно обучение за IR и трябва да бъдат извършени през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на свидетелството за FI;

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

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за инструктор за квалификация за тип – TRI

FCL.905.TRI TRI – Права и условия

Правата на TRI са да обучава за:

- а) потвърждаване на валидността и подновяване на IR, при условие че TRI притежава валидна IR;
- б) издаване на свидетелство за TRI или SFI, при условие че притежателят има 3 години опит като TRI, и
- в) в случая на TRI за еднопилотни самолети:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът желае права за еднопилотна експлоатация.

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

- i) притежава свидетелство за MCCI или

- ii) притежава или е притежавал свидетелство за TRI за многопилотни самолети.
- (2) курса за MPL относно основната фаза, при условие че правата му са разширени за многопилотна експлоатация и притежава или е притежавал свидетелство за FI(A) или IRI(A).
- г) в случая на TRI за многопилотни самолети:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:
 - i) многопилотни самолети;
 - ii) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът желае права за многопилотна експлоатация;
 - (2) MCC обучение;
 - (3) курса за MPL относно основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежават или са притежавали свидетелство за FI(A) или IRI(A);
- д) в случая на TRI за вертолети:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип;
 - (2) MCC обучение, при условие че притежава квалификация за тип многопилотни вертолети;
 - (3) разширяване на правата на IR(H) едновигателни вертолети за IR(H) многодвигателни вертолети.
- е) в случая на TRI за BC, задвижвани от силова установка:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип BC, задвижвани от силова установка;
 - (2) MCC обучение.

FCL.910.TRI TRI – Ограничени права

- а) *Общи положения.* Ако обучението за TRI се провежда само на FFS, правата на TRI са ограничени до обучение на FFS.
В този случай TRI може да провежда полети в рейсови условия под наблюдение, при условие че курсът за TRI включва допълнително обучение за тази цел.
- б) *TRI за самолети и за BC, задвижвани от силова установка – TRI(A) и TRI(PL).* Правата на TRI са ограничени до типа самолет или BC, задвижвано от силова установка, на които са проведени обучението и оценката на компетентност. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:
 - (1) през последните 12 месеца преди кандидатстването е извършил най-малко 15 полета по маршрут, включително излитания и кацания на съответния тип BC, от които 7 могат да бъдат извършени на FFS;
 - (2) е завършил техническата подготовка и летателното обучение на съответния курс за TRI;

- (3) е преминал съответните раздели на оценката на компетентност съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.
- в) TRI за вертолети – TRI(H).
- (1) Правата на TRI(H) са ограничени до типа вертолет, на който е проведена летателната проверка за издаване на свидетелство за TRI. Правата на TRI се разширяват за допълнителни типове, когато TRI:
- i) е завършил съответната техническа част за тип от курса за TRI на приложимия тип вертолет или FSTD, представящ този тип;
 - ii) е провел най-малко 2 часа летателно обучение на приложимия тип под наблюдение на подходящо квалифициран TRI(H) и
 - iii) е преминал съответните раздели на оценката на компетентност съгласно FCL.935, за да демонстрира на FIE или TRE, квалифициран в съответствие с подчаст К, способността си да обучава пилоти до нивото необходимо за придобиване на квалификация за тип, включително подготовка на полета, дейности след полета и теоретично обучение.
- (2) Преди разширяването на правата на TRI(H) от еднопилотни на многопилотни на същия тип вертолети, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.
- г) Независимо от разпоредбите на горните параграфи притежателите на свидетелство за TRI, които са придобили квалификация за тип съгласно FCL.725 буква д), имат право техните права на TRI да бъдат разширени за този нов тип ВС.

FCL.915.TRI TRI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за TRI трябва:

- а) да притежава CPL, MPL или ATPL свидетелство за пилот на съответната категория ВС;
- б) за свидетелство TRI(MPA):
- (1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети и
 - (2) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е извършил 30 полета по маршрут, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип самолет, от които 15 могат да бъдат извършени на FFS, представящ този тип;
- в) за свидетелство TRI(SPA):
- (1) през последните 12 месеца преди датата на кандидатстване да е извършил 30 полета по маршрут, включително излитания и кацания, като командир на полет на съответния тип самолет, от които 15 могат да бъдат извършени на FFS, представящ този тип, и;

- (2) i) да има най-малко 500 часа полетно време като пилот на самолети, включително 30 часа като командир на полет на съответния тип самолет, или
 - ii) да притежава или да е притежавал свидетелство за FI за многодвигателни самолети с права за IR(A);
- г) за TRI(H):
- (1) за TRI(H) свидетелство за еднопилотни, еднодвигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети;
 - (2) за TRI(H) свидетелство за еднопилотни, многодвигателни вертолети да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни, многодвигателни вертолети;
 - (3) за TRI(H) свидетелство за многопилотни вертолети да има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително;
 - i) 350 часа като пилот на многопилотни вертолети, или
 - ii) за кандидати, които вече притежават TRI(H) свидетелство за еднопилотни, многодвигателни вертолети – 100 часа като пилот на този тип при многопилотна експлоатация.
 - (4) На притежателите на FI(H) свидетелство се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в точки (1) и (2) за съответния еднопилотен вертолет;
- д) за TRI(PL):
- (1) да има 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети, ВС, задвижвани от силова установка, или многопилотни вертолети, и
 - (2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е извършил 30 полета по маршрут, включително излитания и кацания, като командир на полет или втори пилот на съответния тип ВС, задвижвано от силова установка, от които 15 могат да бъдат извършени на FFS, представлящ този тип.

FCL.930.TRI TRI – Курс на обучение

- а) Курсът за TRI включва най-малко:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите знания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;
 - (3) 5 часа летателно обучение на съответното ВС или симулатор, представлящ това ВС за еднопилотни ВС и 10 часа за многопилотни ВС или симулатор, представлящ това ВС.
- б) На кандидати, които притежават или са притежавали свидетелство за правоспособност на инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка (1).
- в) На кандидат за TRI свидетелство, който притежава SFI свидетелство за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на

настоящия параграф за издаване на TRI свидетелство, ограничено до летателно обучение на симулатори.

FCL.935.TRI TRI – Оценка на компетентност

Ако оценката на компетентност за TRI се провежда на FFS, TRI свидетелството е ограничено до летателно обучение на FFS.

Ограничението отпада, когато TRI премине оценката на компетентност на BC.

FCL.940.TRI TRI – Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) Потвърждаване на валидността. За потвърждаване на валидността на свидетелство за TRI кандидатът трябва да е изпълнил 2 от следните 3 изисквания в рамките на срока на валидност на TRI свидетелството:
- (1) да има 50 летателно обучение на всеки един от типовете BC, за които притежава права на инструктор или на FSTD, представящ тези типове, от които поне 15 часа трябва да са през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на свидетелството за TRI.

В случая на TRI(A) и TRI(PL) тези часове летателно обучение трябва да са извършени като TRI или проверяващ за квалификация за тип (TRE), или SFI или проверяващ на тренажорни полети (SFE). В случая на TRI(H) полетното време като FI, инструктор за полети по прибори (IRI), инструктор за тренажорно обучение (STI) или като всякакъв вид проверяващ също се признава за тази цел;
 - (2) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като TRI;
 - (3) да премине оценка на компетентност в съответствие с FCL.935.
- б) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на TRI свидетелство притежателят трябва да отговаря на изискването, посочено в буква а), точка (3).
- в) Ако кандидат притежава TRI свидетелство за повече от един тип BC в рамките на същата категория, оценката на компетентност, посочена в буква а), точка (3), премината на един от тези типове, потвърждава валидността на TRI свидетелството за останалите типове, притежавани в рамките на същата категория BC.
- г) *Специфични изисквания за потвърждаване на валидността на TRI(H).* На TRI(H), който притежава FI(H) свидетелство за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а) по-горе. В този случай TRI(H) свидетелството ще бъде валидно до датата на изтичане срока на валидност на FI(H) свидетелството.
- д) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на свидетелството за TRI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като TRI, който следва да покрива съответните дисциплини на курса за TRI, и
 - (2) да премине оценка на компетентност в съответствие с FCL.935 за всеки от типовете BC, за които желае подновяване на правата на инструктор.

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за инструктор за квалификация за клас – CRI

FCL.905.CRICRI – Права и условия

а) Правата на CRI са да обучава за:

- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за клас или тип за еднопилотни несложни самолети с ниски летателни характеристики, когато кандидатът желае права за еднопилотна експлоатация;
- (2) квалификация за теглене или фигурен пилотаж за категория самолети, при условие че CRI притежава съответната квалификация и е демонстрирал на FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI буква и), способността да обучава за тази квалификация.

Правата на CRI са ограничени до класа или типа самолет, на който е проведена оценката на компетентност на инструктора. Правата на CRI се разширяват за други класове или типове, когато през последните 12 месеца CRI е извършил:

- (1) 15 часа полетно време като командир на полет на самолети от съответния клас или тип;
- (2) един тренировъчен полет от дясната седалка под наблюдението на друг CRI или FI, квалифициран за този клас или тип, който заема другата пилотска седалка.

FCL.915.CRICRI - Предварителни условия

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

а) за многодвигателни самолети:

- (1) 500 часа полетно време като пилот на самолети;
- (2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет;

б) за еднодвигателни самолети:

- (1) 300 часа полетно време като пилот на самолети;
- (2) 30 часа като командир на полет на съответния клас или тип самолет.

FCL.930.CRICRI - Курс на обучение

а) Курсът на обучение за CRI включва поне:

- (1) 25 часа преподаване и обучение;
- (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на техническите знания, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая/на симулатор;
- (3) 5 часа летателно обучение на многодвигателни самолети или 3 часа летателно обучение на еднодвигателни самолети, проведено от FI(A), квалифициран в съответствие с FCL.905.FI буква и).

б) На кандидати, които притежават или са притежавали свидетелство за правоспособност на инструктор, се признават изцяло и покриването на изискванията, посочени в буква а), точка (1).

FCL.940.CRI CRI – Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) За потвърждаване на валидността на CRI свидетелство през последните 12 месеца, предхождащи датата на изтичане срока на валидност на свидетелството за CRI, кандидатът трябва:
- (1) да проведе най-малко 10 часа летателно обучение като CRI. Ако кандидатът има права за CRI на едновигателни и многодвигателни самолети, 10-те часа летателно обучение се разделят поравно между едновигателни и многодвигателни самолети, или
 - (2) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като CRI, или
 - (3) да премине оценка на компетентност в съответствие с FCL.935 за многодвигателни или едновигателни самолети, според случая.
- б) За най-малко всяко второ потвърждаване на валидността на CRI свидетелство притежателят трябва да отговаря на изискването, посочено в буква а), точка (3).
- в) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на свидетелството за CRI е изтекъл, в срок от 12 месеца преди подновяването кандидатът трябва:
- (1) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като CRI;
 - (2) да премине оценката на компетентност, предвидена в FCL.935.

РАЗДЕЛ 6

Специфични изисквания за инструктор за полети по прибори – IRI

FCL.905.IRI IRI – Права и условия

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

FCL.915.IRI IRI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за IRI трябва:

- а) за IRI(A):
- (1) да има най-малко 800 часа полетно време при условията на IFR, от които поне 400 часа на самолети, и
 - (2) в случая на кандидати за IRI(A) за многодвигателни самолети, да отговаря на изискванията, предвидени в FCL.915.CRI буква а);
- б) за IRI(H):

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

FCL.930.IRI IRI - Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за IRI включва поне:
- (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) 10 часа техническа подготовка, включително преговор на теоретичните знания за полети по прибори, подготовка на плана на занятието и развитие на умения за обучение в класната стая;
 - (3) i) за IRI(A) най-малко 10 часа летателно обучение на самолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II. В случая на кандидати, които притежават FI(A) свидетелство, тези часове са намалени на 5;
 - ii) за IRI(H) най-малко 10 часа летателно обучение на вертолет, FFS, FTD 2/3 или FPNT II/III;
 - iii) за IRI(As) най-малко 10 часа летателно обучение на чепелин, FFS, FTD 2/3 или FNPT II.
- б) Летателното обучение се провежда от FI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FI буква и).
- в) На кандидати, които притежават или са притежавали свидетелство за правоспособност на инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка (1).

FCL.940.IRI IRI - Потвърждаване на валидността и подновяване

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

РАЗДЕЛ 7

Специфични изисквания за инструктор за тренажорно летателно обучение - SFI

FCL.905.SFI SFI – Права и условия

Правата на SFI са да провежда тренажорно летателно обучение в рамките на съответната категория BC за:

- а) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR, при условие че притежава или е притежавал IR за съответната категория BC и е завършил курс на обучение за IRI, и
- б) в случая на SFI за едномилотни самолети:
 - (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за едномилотни сложни самолети с високи летателни

характеристики, когато кандидатът желае права за еднопилотна експлоатация.

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

- i) притежава свидетелство за MCCI или
 - ii) притежава или е притежавал свидетелство за TRI за многопилотни самолети, и
- (2) при условие че правата на SFI(SPA) са разширени за многопилотна експлоатация в съответствие с точка (1):
- i) MCC;
 - ii) курса за MPL относно основната фаза;
- в) в случая на SFI за многопилотни самолети:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип за:
- i) многопилотни самолети;
 - ii) еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато кандидатът желае права за многопилотна експлоатация;
- (2) MCC;
- (3) курса за MPL относно основната, междинната и напредналата фаза, при условие че за основната фаза притежава или е притежавал свидетелство за FI(A) или IRI(A).
- г) в случая на SFI за вертолети:
- (1) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на квалификации за тип;
- (2) MCC обучение, когато TRI има права да обучава за многопилотни вертолети.

FCL.910.SFI SFI – Ограничени права

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

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

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

FCL.915.SFI SFI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за SFI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;
- б) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е преминал проверка на професионалната подготовка за придобиване на квалификация за конкретния тип ВС на FFS, представящ съответния тип, и
- в) допълнително за SFI(A) за многопилотни самолети или SFI(PL):
 - (1) да има най-малко 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети или ВС, задвижвани от силова установка, според случая;
 - (2) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател най-малко:
 - i) 3 полета по маршрут в кабината на приложимия тип ВС или
 - ii) 2 сесии обучение на симулатор за изпълнение на полети, симулиращи рейсови условия, проведени от квалифициран полетен екипаж в кабината на приложимия тип ВС. Тези сесии на симулатор трябва да включват 2 полета от поне 2 часа всеки между 2 различни летища и свързаните с тях предполетно планиране и разбор на полета;
- г) допълнително за SFI(A) за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики:
 - (1) да има най-малко 500 часа полетно време като командир на полет на еднопилотни самолети;
 - (2) да притежава или да е притежавал квалификация IR(A) за многодвигателни самолети, и
 - (3) да отговаря на изискванията, предвидени в буква в), точка (2);
- д) допълнително за SFI(H):
 - (1) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като пилот или наблюдател най-малко 1 час полетно време в кабината на приложимия тип вертолет, и
 - (2) в случая на многопилотни вертолети, най-малко 1 000 часа летателен опит като пилот на вертолети, включително поне 350 часа като пилот на многопилотни вертолети;
 - (3) в случая на еднопилотни, многодвигателни вертолети да има 500 часа като пилот на вертолети, включително 100 часа като командир на полет на еднопилотни, многодвигателни вертолети;
 - (4) в случая на еднопилотни, едновдигателни вертолети да има 250 часа като пилот на вертолети.

FCL.930.SFI SFI - Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за SFI включва:
 - (1) частта за FFS от приложимия курс за квалификация за тип;
 - (2) съдържанието на курса за TRI.

- б) На кандидат за SFI свидетелство, който притежава TRI свидетелство за съответния тип, се признава изцяло покриването на изискванията на настоящия параграф.

FCL.940.SFI SFI - Потвърждаване на валидността и подновяване

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

РАЗДЕЛ 8

Специфични изисквания за инструктор за обучение за взаимодействие в многочленен екипаж – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – Права и условия

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

FCL.910.MCCI MCCI – Ограничени права

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

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

FCL.915.MCCI MCCI - Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за MCCI трябва:

- а) да притежава или да е притежавал CPL, MPL или ATPL за съответната категория ВС;
- б) да има най-малко:
 - (1) в случая на самолети, целелини и ВС, задвижвани от силова установка, 1 500 часа летателен опит като пилот при многопилотна експлоатация;
 - (2) в случая на вертолети 1 000 часа летателен опит като пилот при експлоатация в многопилотен екипаж, от които поне 350 часа на многопилотни вертолети.

FCL.930.MCCI MCCI – Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за MCCI включва поне:
 - (1) 25 часа преподаване и обучение;
 - (2) техническа подготовка, свързана с типа FSTD, на който кандидатът желае да обучава;
 - (3) 3 часа практическо обучение, което може да е летателно обучение или MCC обучение на съответния FNPT II/III MCC, FTD 2/3 или FFS под наблюдението на TRI, SFI или MCCI, определен за тази цел от АТО. Тези часове летателно обучение под наблюдение трябва да включват оценката на компетентност на кандидата, описана в FCL.920.
- б) На кандидати, които притежават или са притежавали свидетелство за FI, TRI, CRI, IRI или SFI, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка (1).

FCL.940.MCCI MCCI – Потвърждаване на валидността и подновяване

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

РАЗДЕЛ 9

Специфични изисквания за инструктор за тренажорно обучение – STI

FCL.905.STI STI – Права и условия

- а) Правата на STI са да провежда тренажорно летателно обучение на съответната категория ВС за:
 - (1) издаване на свидетелство за правоспособност;
 - (2) издаване, потвърждаване на валидността и подновяване на IR и квалификация за клас или тип за еднопилотни ВС, с изключение на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики.

- б) *Допълнителни права за STI(A).* Правата на STI(A) включват тренажорно летателно обучение по време на основната част от обучението за летателни умения на интегрирания MPL курс.

6FCL.910.STI STI – Ограничени права

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

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

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

FCL.915.STI STI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за STI трябва:

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

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

- в) допълнително за STI(H) през последните 12 месеца преди кандидатстването да е изпълнил като наблюдател най-малко 1 час полетно време в кабината на приложимия тип вертолет.

FCL.930.STI STI - Курс на обучение

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

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

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

FCL.940.STI Потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелството за STI

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

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

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

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

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

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

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

РАЗДЕЛ 10

Инструктор за квалификация за планински терени – MI

FCL.905.MI MI – Права и условия

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

FCL.915.MI MI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за MI трябва:

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

FCL.930.MI MI – Курс на обучение

- а) Курсът на обучение за MI трябва да включва оценката на компетентност на кандидата, описана в FCL.920.

- б) Преди курса кандидатите трябва са минали предварителна летателна проверка с МІ, който притежава свидетелство за FI, за да се прецени опитът и способността им да изпълнят курса на обучение.

FCL.940.MI Валидност на свидетелството за МІ

Свидетелството за МІ е валидно, докато е валидно свидетелството за LAFI, FI, TRI или CRI.

РАЗДЕЛ 11

Специфични изисквания за инструктор за полетни изпитания - FTI

FCL.905.FTI FTI – Права и условия

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

FCL.915.FTI FTI – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за FTI трябва:

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

FCL.930.FTI FTI – Курс на обучение

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

- (2) Освен това на кандидати, които притежават или са притежавали свидетелство за FI или TRI за съответната категория ВС, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква а), точка (2).

FCL.940.FTI FTI – Потвърждаване на валидността и подновяване

- а) *Потвърждаване на валидността.* За потвърждаване на валидността на свидетелство за FTI кандидатът трябва да е изпълнил 1 от следните изисквания в рамките на срока на валидност на FTI свидетелството:
- (1) да извърши най-малко:
- i) 50 часа полетни изпитания, от които поне 15 часа през последните 12 месеца преди изтичане срока на валидност на FTI свидетелството, и
 - ii) 5 часа летателно обучение за полетни изпитания през последните 12 месеца преди изтичане срока на валидност на FTI свидетелството;
- или
- (2) да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като FTI. Опреснителният тренировъчен курс трябва да се основава на частта практическо летателно обучение от курса за FTI съгласно FCL.930.FTI буква а), точка (3) и да включва поне 1 полет под наблюдението на FTI, квалифициран в съответствие с FCL.905.FTI буква б).
- б) *Подновяване.* Ако срокът на валидност на свидетелството за FTI е изтекъл, кандидатът трябва да премине опреснителен тренировъчен курс в АТО като FTI. Опреснителният тренировъчен курс трябва да отговаря поне на изискванията, посочени в FCL.930.FTI буква а), точка (3).

ПОДЧАСТ К ПРОВЕРЯВАЩИ

РАЗДЕЛ 1

Общи изисквания

FCL.1000 Свидетелства за правоспособност на проверяващи

- а) Общи положения. Притежателите на свидетелство за проверяващ трябва:
- (1) да притежават свидетелство, квалификация или удостоверение равни на тези, за които са упълномощени да провеждат летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, и правото да обучават за същите;
 - (2) да са квалифицирани да изпълняват ролята на командир на полет на ВС по време на летателна проверка, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, когато се провеждат на ВС.
- б) Специални условия
- (1) В случай на въвеждане на ново ВС в държавите-членки или в авиопарка на оператор, когато не е възможно изпълнението на изискванията, установени в настоящата подчаст, компетентният орган може да издаде специално свидетелство, даващо права за провеждане на летателни проверки и проверки на професионалната подготовка. Това свидетелство трябва да е ограничено за летателните проверки и проверките на професионалната подготовка необходими за въвеждането на новия тип ВС и неговата валидност във всички случаи не трябва да е повече от 1 година.
- Притежателите на свидетелство, издадено в съответствие с буква б), точка (1), които желаят да кандидатстват за свидетелство за правоспособност на проверяващ, трябва да отговарят на предварителните условия и изискванията за потвърждаване на валидността за тази категория проверяващ.

FCL.1005 Ограничаване на правата в случай на установени интереси

Проверяващи няма да провеждат:

- а) летателни проверки или оценки на компетентността на кандидати за издаване на свидетелство за правоспособност, квалификация или удостоверение:
- (1) на които са предоставили повече от 25 % от необходимото летателно обучение за свидетелството, квалификацията или удостоверението, за които се провежда летателната проверка или оценката на компетентността;
 - (2) когато са отговаряли за препоръката за летателната проверка съгласно FCL.030 буква б);
- б) летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността, когато считат, че е засегната тяхната обективност.

FCL.1010 Предварителни условия за проверяващи

Кандидатите за свидетелство за правоспособност на проверяващ трябва да демонстрират:

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

FCL.1015 Стандарти за проверяващи

- а) Кандидатите за свидетелство за проверяващ преминават курс за стандартизация, организиран от компетентния орган или от АТО и одобрен от компетентния орган.
- б) Стандартизационният курс се състои от теоретична и практическа подготовка и включва най-малко:
 - (1) провеждането на 2 летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността за свидетелствата, квалификациите и удостоверенията, за които кандидатът желае да получи права да провежда проверки и оценки;
 - (2) обучение относно приложимите изисквания, предвидени в настоящата част, и приложимите изисквания за въздушна експлоатация, провеждането на летателни проверки, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и тяхното документиране и докладване;
 - (3) инструкции относно националните административни процедури, изискванията за защита на личните данни, отговорностите им, застрахователни събития и такси.
- в) Притежателите на свидетелство за проверяващ не провеждат летателни проверки, проверки на професионалната подготовка или оценки на компетентността на кандидати, за които компетентният орган не е органът, издал свидетелството на проверяващия, освен ако:
 - (1) са информирали компетентния орган на кандидата за намерението си да проведат летателната проверка, проверката на професионалната подготовка или оценката на компетентността и за обхвата на своите права като проверяващи;
 - (2) са получили инструкции от компетентния орган на кандидата относно елементите, споменати в буква б), точка (3).

FCL.1020 Оценка на компетентността на проверяващите

Кандидатите за свидетелство за проверяващ трябва да демонстрират своята компетентност на инспектор от компетентния орган или старши проверяващ, специално упълномощен за това от компетентния орган, който отговаря за свидетелството на проверяващия, чрез провеждане в ролята на проверяващ на летателна проверка, проверка на професионалната подготовка или оценка на

компетентността, за които се желаят права, включително инструкции, провеждане на летателна проверка, проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността, и оценка на лицето, което се проверява или оценява, разбор и документиране.

FCL.1025 Валидност, потвърждаване на валидността и подновяване на свидетелства на проверяващи

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

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

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

- проверка, проверката на професионалната подготовка или оценката на компетентността;
- (3) да уведоми кандидата за последствията от предоставянето на непълна, неточна или невярна информация, свързана с неговото обучение и летателен опит.
- б) След завършване на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка проверяващият трябва:
- (1) да информира кандидата за резултатите от проверката. В случай на частично преминаване или неуспешен резултат проверяващият информира кандидата, че не може да упражнява правата на квалификацията до успешно цялостно преминаване на проверката. Проверяващият излага изискванията за допълнително обучение и обяснява правото на кандидата да обжалва;
- (2) в случай на успешно преминаване на проверка на професионалната подготовка или оценка на компетентността за потвърждаване на валидността или подновяване, да впише в свидетелството или удостоверението на кандидата новата дата на изтичане на валидността на квалификацията или свидетелството, ако е специално упълномощен за тази цел от компетентния орган, който отговаря за свидетелството на кандидата;
- (3) да предостави на кандидата подписан доклад за летателната проверка или проверката на професионалната подготовка и незабавно да представи копия от доклада на компетентния орган, който отговаря за свидетелството на кандидата, и на компетентния орган, който е издал свидетелството на проверяващия. Този доклад трябва да включва:
- i) декларация, че проверяващият е получил информация от кандидата относно неговия опит и обучение и е констатирал, че опитът и обучението отговарят на приложимите изисквания, посочени в настоящата част;
- ii) потвърждение, че са извършени всички необходими маневри и упражнения, както и информация относно устния теоретичен изпит, когато е приложимо. Ако кандидатът не е преминал успешно някоя точка, проверяващият записва причините за тази оценка;
- iii) резултатите от проверките или оценката на компетентността.
- в) Проверяващите съхраняват 5 години документите с подробна информация за всички извършени летателни проверки, проверки на професионалната подготовка и оценки на компетентността и резултатите от тях.
- г) При поискване от страна на компетентния орган, който отговаря за свидетелството на проверяващия, или на компетентния орган, който отговаря за свидетелството на кандидата, проверяващите представят всички документи и доклади и всяка друга информация необходима за осъществяване на контролни дейности.

РАЗДЕЛ 2

Специфични изисквания за проверяващи за полети - FE

FCL.1005.FE FE – Права и условия

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

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

б) *FE(H)*. Правата на FE за вертолети са да провежда:

- (1) летателни проверки за издаване на PPL(H) и летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в PPL(H), при условие че проверяващият има 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (2) летателни проверки за издаване на CPL(H) и летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, едномоторни вертолети, вписани в CPL(H), при условие че проверяващият има 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 250 часа летателно обучение;
- (3) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за квалификации за тип едномоторни, многодвигателни вертолети, вписани в PPL(H) или CPL(H), при условие че проверяващият отговаря на изискванията, посочени в точки (1) и (2), според случая, и притежава CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, IR(H);
- (4) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за LAPL(H), при условие че проверяващият има най-малко 500 часа полетно време като пилот на вертолети, включително поне 150 часа летателно обучение.

- в) *FE(As)*. Правата на FE за цепелини са да провежда летателни проверки за издаване на PPL(As) и CPL(As), и летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за свързаните с тях квалификации за тип цепелини, при условие че проверяващият има 500 часа полетно време като пилот на цепелини, включително 100 часа летателно обучение.
- г) *FE(S)*. Правата на FE за планери са да провежда:
 - (1) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за SPL и LAPL(S), при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 150 часа или 300 излитания летателно обучение;
 - (2) проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата на SPL за търговски операции, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 90 часа летателно обучение;
 - (3) летателни проверки за разширяване на правата на SPL или LAPL(S) за TMG, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери, включително 50 часа летателно обучение на TMG.
- д) *FE(B)*. Правата на FE за аеростати са да провежда:
 - (1) летателни проверки за издаване на BPL и LAPL(B), и летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата за друг клас или група аеростати, при условие че проверяващият има 250 часа полетно време като пилот на аеростати, включително 50 часа летателно обучение;
 - (2) проверки на професионалната подготовка за разширяване на правата на BPL за търговски операции, при условие че проверяващият има 300 часа полетно време като пилот на аеростати, от които 50 часа на същата група аеростати, за която се желае разширението. 300 часа полетно време трябва да включват 50 часа летателно обучение.

FCL.1010.FE FE – Предварителни условия

Кандидатът за свидетелство за FE трябва да притежава:

- а) свидетелство за LAPL и LAFI за съответната категория BC в случая на кандидати, които желаят да провеждат изпити само за LAPL;
- б) във всички останали случаи – свидетелство за FI за съответната категория BC.

РАЗДЕЛ 3

Специфични изисквания за проверяващи за квалификация за тип – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Права и условия

- а) *TRE(A)* и *TRE(PL)*. Правата на TRE за самолети или въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, са да провеждат:
 - (1) летателни проверки за първоначално издаване на квалификации за тип за самолети или BC, задвижвани от силова установка, според случая;

- (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип и IR;
 - (3) летателни проверки за издаване на ATPL(A);
 - (4) летателни проверки за издаване на MPL, при условие че проверяващият отговаря на изискванията, посочени в FCL.925;
 - (5) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелство за TRI или SFI за съответната категория BC, при условие че проверяващият има поне 3 години като TRE.
- б) *TRE(H)*. Правата на TRE(H) са да провежда:
- (1) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификации за тип вертолети;
 - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на IR или за разширяване на правата на IR(H) от едновигателни вертолети за многодвигателни вертолети, при условие че TRE(H) притежава валидна IR(H);
 - (3) летателни проверки за издаване на ATPL(H);
 - (4) оценки на компетентността за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелство за TRI(H) или SFI(H), при условие че проверяващият има поне 3 години като TRE.

FCL.1010.TRE TRE - Предварителни условия

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

- (2) за първоначално издаване на свидетелство за TRE, да имат 50 часа летателно обучение като TRI, FI или SFI на съответния тип или FSTD, представящ този тип;
- (3) в случая на многопилотни вертолети, да притежават CPL(H) или ATPL(H) и да имат 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
- (4) в случая на еднопилотни, многодвигателни вертолети:
 - i) да имат 1 000 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
 - ii) да притежават CPL(H) или ATPL(H) и, когато е приложимо, валидна IR(H);
- (5) в случая на еднопилотни, едновдигателни вертолети:
 - i) да имат 750 часа полетно време като пилот на вертолети, от които поне 500 часа трябва да са като командир на полет;
 - ii) да притежават свидетелство за правоспособност на професионален пилот на вертолет.
- (6) Преди разширяването на правата на TRE(H) от еднопилотни, многодвигателни на многопилотни, многодвигателни на същия тип вертолет, притежателят трябва да има поне 100 часа многопилотна експлоатация на този тип.
- (7) В случая на кандидати за първо свидетелство за TRE за многопилотни, многодвигателни вертолети, изискването за 1 500 часа полетен опит на многопилотни вертолети, посочено в буква б), точка (3), може да се счита за изпълнено, ако имат 500 часа полетно време като командир на полет на многопилотен вертолет от същия тип.

РАЗДЕЛ 4

Специфични изисквания за Проверяващ за квалификация за клас – CRE

FCL.1005.CRE CRE – права

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

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

FCL.1010.CRE CRE – предварителни условия

Кандидатите за свидетелство за CRE следва да:

- а) притежават CPL(A), MPL(A) или ATPL(A) с права за едномоторно управление или PPL(A);
- б) притежават свидетелство за CRI за съответния клас или тип;
- в) имат 500 часа полетно време като пилот на самолети.

РАЗДЕЛ 5

Специфични изисквания за Проверяващ за квалификация за полет по прибори – IRE

FCL.1005.IRE IRE – права

Правата на притежателя на удостоверение за IRE са да провежда летателни проверки за издаване и да извършва проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за полет по прибори.

FCL.1010.IRE IRE – предварителни условия

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

РАЗДЕЛ 6

Специфични изисквания за проверяващ на тренажорни полети – SFE

FCL.1005.SFE SFE – права и условия

- а) SFE(A) и SFE(PL). Правата на SFE за самолети или ВС, задвижвани от силова установка, са да провежда на FFS:
 - (1) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за първоначално издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за многопилотни самолети или за ВС, задвижвани от силова установка, в зависимост от случая;
 - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за полет по прибори, при условие че SFE отговаря на изискванията по FCL.1010.IRE за съответната категория въздухоплавателно средство;

- (3) летателни проверки за издаване на ATPL(A);
 - (4) летателни проверки за издаване на MPL, при условие че проверяващият отговаря на изискванията по FCL.925;
 - (5) оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на свидетелство за SFI за съответната категория въздухоплавателно средство, при условие че проверяващият има пълни поне 3 години като SFE.
- б) *IRE(H)*. Правата на SFE за вертолети са да провежда на FFS:
- (1) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за първоначално издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип, и
 - (2) проверки на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността и подновяване на квалификация за полет по прибори, при условие че SFE отговаря на изискванията по FCL.1010.IRE б);
 - (3) летателни проверки за издаване на ATPL(H);
 - (4) летателни проверки и проверки на професионалната подготовка за издаване, потвърждаване на валидността или подновяване на свидетелство за SFI(H), при условие че проверяващият има пълни поне 3 години като SFE.

FCL.1010.SFE SFE – предварителни условия

- а) *SFE(A)*. Кандидатите за свидетелство за SFE за самолети следва да:
- (1) притежават ATPL(A), квалификация за клас или тип и свидетелство за SFI (A) за съответния тип самолети;
 - (2) имат поне 1 500 часа полетно време като пилот на многопилотни самолети;
 - (3) за първоначалното издаване на свидетелство за SFE – да имат поне 50 часа тренажорно полетно обучение като SFI(A) на съответния тип;
- б) *SFE(H)*. Кандидатите за свидетелство за SFE за вертолети следва да:
- (1) притежават ATPL(H), квалификация за тип и свидетелство за SFI(H) за съответния тип вертолети;
 - (2) имат поне 1 000 часа полетно време като пилот на многопилотни вертолети;
 - (3) за първоначалното издаване на свидетелство за SFE – да имат поне 50 часа тренажорно полетно обучение като SFI(H) на съответния тип;

РАЗДЕЛ 7

Специфични изисквания за проверяващ за полетен инструктор – FIE

FCL.1005.FIE FIE – права и условия

- а) *FIE(A)*. Правата на FIE за самолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на свидетелства за LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) и TRI(A) за еднопилотни самолети, при условие че притежава съответното свидетелство за инструктор.

- б) *FIE (H)*. Правата на FIE за вертолети са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на свидетелства за LAFI(H), FI(H), IRI(H) и TRI(H) за еднопилотни вертолети, при условие че притежава съответното свидетелство за инструктор.
- в) *FIE (As), (S), (B)*. Правата на FIE за планери, мотопланери, аеростати и цепелини са да провежда оценки на компетентността за издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на свидетелства за инструктор за съответната категория въздухоплавателно средство, при условие че притежава съответното свидетелство за инструктор.

FCL.1010.FIE FIE – предварителни условия

- а) *FIE(A)*. Кандидатите за свидетелство за FIE за самолети следва да:
- (1) в случая на кандидати, които желаят да провеждат оценки на компетентността само за LAFI(A):
 - (i) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (ii) имат 750 часа полетно време на самолети или TMG;
 - (iii) имат не по-малко от 50 часа полетно време в обучение на кандидати за свидетелство за LAFI(A);
 - (2) във всички останали случаи:
 - (i) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (ii) имат 2 000 часа полетно време като пилот на самолети или TMG, и
 - (iii) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за свидетелство за инструктор.
- б) *FIE (H)*. Кандидатите за свидетелство за FIE за вертолети следва да:
- (1) в случая на кандидати, които желаят да провеждат оценки на компетентността само за LAFI(H):
 - (i) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (ii) имат 750 часа полетно време на вертолети;
 - (iii) имат не по-малко от 50 часа полетно време в обучение на кандидати за свидетелство за LAFI(H);
 - (2) във всички останали случаи:
 - (i) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (ii) имат 2 000 часа полетно време като пилот на вертолети;
 - (iii) имат не по-малко от 100 часа полетно време в обучение на кандидати за свидетелство за инструктор.
- в) *FIE(As)*. Кандидатите за свидетелство за FIE за цепелини следва да:
- (1) имат 500 часа полетно време като пилот на цепелин.
 - (2) имат не по-малко от 20 часа полетно време в обучение на кандидати за свидетелство за FI(As).

- (3) притежават съответното свидетелство за инструктор.
- г) *FIE(S)*. Кандидатите за свидетелство за FIE за планери следва да:
 - (1) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (2) имат 500 часа полетно време като пилот на планери или мотопланери;
 - (3) имат:
 - (i) в случая на кандидати, които желаят да провеждат оценки на компетентността за TMG – 10 часа или 30 излитания в обучение на кандидати за свидетелство за инструктор за TMG;
 - (ii) във всички останали случаи – 10 часа или 30 излитания в обучение на кандидати за свидетелство за инструктор.
- д) *FIE(B)*. Кандидатите за свидетелство за FIE за аеростати следва да:
 - (1) притежават съответното свидетелство за инструктор;
 - (2) имат 350 часа полетно време като пилот на аеростати.
 - (3) имат 10 часа в обучение на кандидати за свидетелство за инструктор.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Признаване на теоретични знания

A. Признаване на теоретични знания за издаване на свидетелство за пилот за друга категория въздухоплавателно средство – приравнително обучение и изисквания към проверката

1. LAPL, PPL, BPL и SPL

- 1.1. За издаването на LAPL, на притежателя на LAPL за друга категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичните знания по общите предмети, установени в FCL.120(a).
- 1.2. Без това да засяга параграфа по-горе, за издаването на LAPL, PPL, BPL или SPL притежателят на свидетелство за друга категория въздухоплавателно средство трябва да премине теоретично обучение и изпити по теоретични знания за съответното ниво по следните дисциплини:
 - Принципи на полета,
 - Експлоатационни процедури,
 - Летателни характеристики и планиране на полета,
 - Общи познания за въздухоплавателните средства, навигация
- 1.3. За издаването на PPL, BPL или SPL на притежателя на LAPL за същата категория въздухоплавателно средство напълно се признават теоретичното обучение и изискванията към проверката.

2. CPL

- 2.1. Кандидатът за CPL, който притежава CPL за друга категория въздухоплавателно средство, следва да е преминал приравнително обучение за теоретични знания в рамките на одобрен курс съобразно установените различия между учебната програма за CPL за различните категории въздухоплавателни средства.
- 2.2. Кандидатът следва да премине изпит за теоретични знания, както той е определен в настоящата Част, по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:
 - 021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: Конструкция на корпуса и системи, Електросистеми, Силова установка, Аварийно оборудване,
 - 022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: Прибори,
 - 032/034 — Характеристики на самолетите или вертолетите, в зависимост от случая,
 - 070 — Експлоатационни процедури, и
 - 080 — Принципи на полета.
- 2.3. На кандидата за CPL, който е преминал съответните теоретични изпити за IR за същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретични знания по следните дисциплини:
 - Човешки възможности,
 - Метеорология.

3. ATPL

- 3.1. Кандидатът за ATPL, който притежава ATPL за друга категория въздухоплавателно средство, следва да е преминал приравнително обучение за теоретични знания в Одобрена организация за обучение съобразно установените различия между учебната програма за ATPL за различните категории въздухоплавателни средства.
- 3.2. Кандидатът следва да премине изпит за теоретични знания, както той е определен в настоящата Част, по следните дисциплини за съответната категория въздухоплавателно средство:
- 021 — Общи познания за въздухоплавателните средства: Конструкция на корпуса и системи, Електросистеми, Силова установка, Аварийно оборудване,
 - 022 — Общи познания за въздухоплавателните средства: Прибори,
 - 032 — Характеристики,
 - 070 — Експлоатационни процедури, и
 - 080 — Принципи на полета.
- 3.3. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(A), се признават теоретични знания по дисциплината Комуникации при визуален полет (VFR).
- 3.4. На кандидата за ATPL(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретични знания по следните дисциплини:
- Въздушно право,
 - Принципи на полета (вертолет),
 - Комуникации по правилата за визуални полети (VFR).
- 3.5. На кандидата за ATPL(A), който е преминал съответните теоретични изпити за IR(A), се признават теоретични знания по дисциплината Комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).
- 3.6. На кандидата за ATPL(H) с IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за CPL(H), се признават теоретични знания по следните дисциплини:
- Принципи на полета (вертолет),
 - Комуникации по правилата за визуални полети (VFR).
- 4. IR**
- 4.1. На кандидата за IR, който е преминал съответните теоретични изпити за CPL за същата категория въздухоплавателно средство, се признават теоретични знания по следните дисциплини:
- Човешки възможности,
 - Метеорология.
- 4.2. Кандидатът за IR(H), който е преминал съответните теоретични изпити за ATPL(H) за VFR, трябва да премине изпит по следните дисциплини:
- Въздушно право,
 - Планиране и наблюдение на полета,
 - Радионавигация,
 - Комуникации по правилата за полети по прибори (IFR).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Скала за оценяване на езиковата компетентност – експертно, разширено и работно ниво

НИВО	ПРОИЗНОШЕНИЕ	СТРУКТУРА	ЛЕКСИКА	СВОБОДА НА ИЗРАЗЯВАНЕ	РАЗБИРАНЕ	ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
Експертно (Ниво 6)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че е възможно да са повлияни от родния език или от регионалното наречие, почти никога не пречат на лесното разбиране.	Както прости, така и сложни граматични структури и модели на изречението са последователно добре контролирани.	Обхватът и точността на речниковия запас са достатъчни за ефективна комуникация по голямо разнообразие от познати и непознати теми. Речникът е идиоматичен, нюансиран и съобразен със съответния стил.	Може да говори продължително, с естествен и неизискващ усилие речеви поток. Разнообразява речевия поток за постигане на стилистичен ефект, например за да подчертае даден елемент. Използва спонтанно подходящи речеви маркери и свързващи думи.	Разбирането е последователно точно в почти всички видове контекст и включва разбиране на езикови и културни особености.	Взаимодейства с лекота в почти всички ситуации. Може да възприема вербални и невербални знаци и реагира по подходящ начин.
Разширено (Ниво 5)	Произношение, ударения, ритъм и интонация, въпреки че са повлияни от родния език или от регионалното наречие, в редки случаи пречат на	Основните граматични структури и модели на изречението са последователно добре контролирани. Прави опити за	Обхватът и точността на речниковия запас са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и	Може да говори продължително, със сравнителна лекота по познати теми, но не може да променя речевия поток като	Разбирането е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми и в по-голямата си част е точно, когато говорещият е	Отговорите са незабавни, подходящи и информативни. Ефективно управлява взаимоотношението говорещ/слушащ.

НИВО	ПРОИЗНОШЕНИЕ	СТРУКТУРА	ЛЕКСИКА	СВОБОДА НА ИЗРАЗЯВАНЕ	РАЗБИРАНЕ	ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
	лесното разбиране.	използване на сложни структури, но с грешки, които понякога пречат на разбирането.	свързани с работата теми. Перифразира последователно и успешно. Понякога речникът е идиоматичен.	стилистично средство. Може да използва подходящи речеви маркери и свързващи думи.	поставен в езиково или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията. Може да разбира богат спектър от говори (диалект и/или акцент) или стилове.	
Работно (Ниво 4)	Произношение, ударения, ритъм и интонация са повлияни от родния език или от регионалното наречие, но само понякога пречат на лесното разбиране.	Основните граматични структури и модели на изречението се използват творчески и обикновено са добре контролирани. Грешки са допустими, особено при необичайни или неочаквани обстоятелства, но те рядко пречат на	Обхватът и точността на речниковия запас обикновено са достатъчни за ефективна комуникация по общи, конкретни и свързани с работата теми. Често може успешно да перифразира при недостиг на речников запас, особено	Прави изказвания в подходящо темпо. На моменти може да има загуба в гладкия ход на речта при преход от отработена или стереотипна реч към спонтанно взаимодействие, но това не пречи на ефективната комуникация. Може да	Разбирането в по-голямата си част е точно по общи, конкретни и свързани с работата теми, когато използваният акцент или вариант е достатъчно разбираем за ползващите езика от международната общност. Когато	Отговорите обикновено са незабавни, подходящи и информативни. Започва и поддържа разговор, дори и при неочакван развой на събитията. Справя се успешно в случаи на явно неразбиране, като проверява, потвърждава или изяснява.

НИВО	ПРОИЗНОШЕНИЕ	СТРУКТУРА	ЛЕКСИКА	СВОБОДА НА ИЗРАЗЯВАНЕ	РАЗБИРАНЕ	ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
		разбирането.	при необичайни или неочаквани обстоятелства.	използва в ограничена степен речеви маркери и свързващи думи. Служебните думи не предизвикват объркване.	говорещият е поставен в езиково или ситуационно затруднение или при неочакван развой на събитията, разбирането може да бъде по-бавно или да изисква разяснителни похвати.	

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

ПРИ ЛОЖЕНИЕ 3

Курсове на обучение за издаване на CPL и ATPL

1. Настоящото приложение описва изискванията за различните видове курсове на обучение за издаването на CPL и ATPL, със и без IR.
2. Всеки кандидат, който желае да се прехвърли в друга Одобрена организация за обучение по време на курс на обучение, подава заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за официална оценка на допълнителните часове на обучение, които се изискват.

А. Интегриран курс за АТР – самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за АТР(А) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт, и да получат CPL(A)/IR.
2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за АТР(А), следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време с инструктор.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за ATPL(A);
 - б) обучение по правилата за визуален полет и полет по прибори, и
 - в) обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж за експлоатацията на многопилотни самолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за АТР(А), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка на уменията за издаване на свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATP(L)(A).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

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

- а) 95 часа обучение с инструктор, от които 55 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
- б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като обучаем командир (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа.
- в) 50 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 540 км (300 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на самолета на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на самолета; и
- д) 115 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
 - (1) 20 часа като обучаем командир (SPIC);
 - (2) 15 часа обучение за взаимодействие в многочленен екипаж, за което може да се използва FFS или FNPT II;
 - (3) 50 часа обучение за полет по прибори, от които до:
 - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I, или
 - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

На кандидат, който притежава сертификат за завършено обучение по модул „Основи на полета по прибори“, може да му се признаят до 10 часа като част от необходимото време за обучение за полет по прибори. Часовете на BITD не се признават.

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

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(A), която се провежда на едновигателен или

многодвигателен самолет, както и през летателна проверка за IR на многодвигателен самолет.

Б. Модулен курс на обучение за АТР – самолети

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

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

В. Интегриран курс за CPL/IR – самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(A) и за IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират еднопилотни едновигателни или многодвигателни самолети в търговския въздушен транспорт, и да получат CPL(A)/IR
2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за CPL(A)/IR, следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(A) или PPL(H), 50 % от пролетяното от курсиста време преди началото на курса се признава, като признатото полетно време не е повече от 40 часа или 45 часа, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия, от които не повече от 20 часа могат да бъдат признати като част от изискваното полетно време обучение с инструктор.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(A) и IR; и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(A), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки, от които не повече от 40 часа от пълния курс може да бъде време на наземна подготовка по прибори. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 80 часа обучение с инструктор, от които 40 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори;
- б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като обучаем командир (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа.
- в) 50 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 540 км (300 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на самолета на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на самолета; и
- д) 100 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
 - (1) 20 часа като обучаем командир (SPIC); и
 - (2) 50 часа обучение за полет по прибори, от които до:
 - i) 25 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT I, или
 - ii) 40 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

На кандидат, който притежава сертификат за завършено обучение по модул “Основи на полета по прибори”, може да му се признаят до 10 часа като част от необходимото време за обучение за полет по прибори. Часовете на BITD не се признават.

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

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

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

Г. Интегриран курс за CPL – самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

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

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки, от които не повече от 5 часа от пълния курс може да бъде време на наземна подготовка по прибори. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
 - а) 80 часа обучение с инструктор, от които 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори;
 - б) 70 часа като командир на полет (PIC);

- в) 20 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 540 км (300 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на самолета на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на самолета;
- д) 10 часа летателно обучение за полет по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT I, FTD 2, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършено обучение по модул „Основи на полета по прибори“, може да му се признаят до 10 часа като част от необходимото време за обучение за полет по прибори. Часовете на BITD не се признават.
- е) 5 часа, които следва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(A), която се провежда на едновигателен или многодвигателен самолет.

Д. Модулен курс на обучение за CPL – самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(A) е притежателите на PPL(A) да бъдат обучени до степента на професионална квалификация, необходима за издаване на CPL(A).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(A), кандидатът следва да притежава PPL(A), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът следва да е:
 - а) изпълнил 150 часа полетно време като пилот;
 - б) изпълнил предварителните условия за издаване на квалификация за клас или тип за многодвигателни самолети в съответствие с Подчаст 3, в случай че за летателната проверка ще се използва многодвигателен самолет.
4. Кандидат, който желае да премине модулен курс на обучение за CPL(A), следва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в Одобрена организация за обучение, където се провежда само обучение по теоретична подготовка.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(A); и

- б) обучение по правилата за визуален полет и полет по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс за теоретична подготовка за CPL(A) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без разрешение за пилотиране по прибори (IR) следва да преминат най-малко 25 часа летателно обучение с инструктор, включително 10 часа обучение за полет по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на BITD, FNPT I или II, FTD 2 или FFS.
9. На кандидатите, които имат валидно IR(A), се признава изцяло обучението за полет по прибори с инструктор. На кандидатите, които притежават валидно разрешение IR(H) се признават до 5 часа от обучението за полет по прибори с инструктор, като в този случай на самолет се провеждат най-малко 5 часа обучение за полет по прибори с инструктор. На кандидат, който притежава Сертификат за завършен курс на Базов модул за полет по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полет по прибори.
10. а) Кандидатите с валидно разрешение за пилотиране по прибори следва да преминат най-малко 15 часа обучение за визуални полети с инструктор.
- б) Кандидатите без квалификация за пилотиране на самолет в нощни условия следва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия – най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут, и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на самолета.
11. Поне 5 часа от летателното обучение следва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

12. Кандидатът за CPL(A) трябва да има най-малко 200 часа полетно време, в т.ч. най-малко:
- а) 100 часа полети като командир на полет, от които 20 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 540 км (300 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на самолета на две летища, различни от летището на излитане;
- б) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на самолета; и

- в) 10 часа обучение за полет по прибори, от които до 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT I, FNPT II или FFS. На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за Базовия модул за полет по прибори, може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полет по прибори. Часовете на BITD не се признават.
- г) 6 часа полетно време трябва да бъдат на многодвигателен самолет.
- д) Часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 200 часа полетно време в следните случаи:
 - i) 30 часа на вертолет, ако кандидатът притежава PPL(H); или
 - ii) 100 часа на вертолет, ако кандидатът притежава CPL(H); или
 - iii) 30 часа на TMG или планери; или
 - iv) 30 часа на цепелини, ако кандидатът притежава PPL(As); или
 - v) 60 часа на цепелини, ако кандидатът притежава CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

13. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(A), която се провежда на едновигателен или многодвигателен самолет.

Е. Интегриран курс за АТР/IR – вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за АТР(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт, и да получат CPL(H)/IR
2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за АТР(H)/IR, следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния практически опит на курсиста се признава, като признатото полетно време не е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за ATPL(H) и IR;
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори, и

- в) обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж за експлоатацията на многопилотни вертолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за АТР(Н)/IR, може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът за теоретична подготовка за АТР(Н)/IR се състои от най-малко 750 часа обучение.
7. Курсът по умения за взаимодействие в многочленен екипаж (МСС) се състои от най-малко 25 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на ATPL(H) и IR.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 140 часа обучение с инструктор, от които:
 - (1) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - i) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - ii) 25 часа на FTD 2,3, или
 - iii) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - iv) 20 часа на самолет или TMG;
 - (2) 50 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:
 - i) до 20 часа на FFS, FTD 2,3 или FNPT II/III за вертолети, или
 - ii) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет;
 - (3) 15 часа обучение за взаимодействие в многочленен екипаж (МСС), за което може да се използва FFS за вертолети или FTD 2,3(МСС) или FNPT II/III(МСС).

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолети, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III за вертолети.

- б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като обучаем командир (SPIC). Следва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.
- в) 50 часа полети по маршрут, което включва поне 10 часа полети по маршрут като SPIC, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR),

най-малко 185 км (100 морски мили), по време на които следва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;

- г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане;
- д) 50 часа обучение за полет по прибори с инструктор, което се състои от най-малко:
 - i) 10 часа основно обучение за полет по прибори, и
 - ii) 40 часа обучение за IR, които следва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR).

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

- 10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(H) на многодвигателен вертолет, както и през летателна проверка за IR на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR), като следва да отговаря на изискванията за обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж (MCC).

Ж. Интегриран курс за АТР – вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1. Целта на интегрирания курс за АТР(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да работят като втори пилот на многопилотни многодвигателни вертолети в търговския въздушен транспорт, ограничени до права за визуално ориентиране (VFR), и да получат CPL(H).
- 2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за АТР(H), следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
- 3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния практически опит на курсиста се признава, като признатото полетно време не е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
- 4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за ATPL(H);
 - б) обучение по правилата за визуални полети и основните правила за полет по прибори, и

- в) обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж за експлоатацията на многопилотни вертолети.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за АТР(Н), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Курсът за теоретична подготовка за АТР(Н) се състои от най-малко 650 часа обучение.
7. Курсът по умения за взаимодействие в многочленен екипаж (МСС) се състои от най-малко 20 часа теоретична подготовка и практически занятия.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

8. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на АТPL(Н).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 150 часа, заедно с всички текущи проверки. В рамките на общия хорариум от 150 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 95 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - (2) 25 часа на FTD 2,3 за вертолети, или
 - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - (4) 20 часа на самолет или TMG;
 - ii) 10 часа основно обучение за полет по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет;
 - iii) 10 часа обучение по умения за взаимодействие в многочленен екипаж (МСС), за което може да се използва: FFS или FTD 2,3(МСС), или FNPT II/III(МСС) за вертолети.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS за вертолети, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснат за FNPT II/III за вертолети.

- б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като обучаем командир (SPIC). Следва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.
- в) 50 часа полети по маршрут, което включва поне 10 часа полети по маршрут като SPIC, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 185 км (100 морски мили), по време на които следва да има кацания на две летища, различни от летището на излитане;

- г) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане.

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

- 10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(H) на многодвигателен вертолет, като следва да отговаря на изискванията за обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж (МСС).

3. Модулен курс на обучение за ATP – вертолети

- 1. Кандидатите за ATPL(H), които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, следва да притежават поне PPL(H) и да са покрили най-малко следните часове обучение в рамките на 18 месеца:
 - а) за кандидатите, които притежават PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО: 550 часа;
 - б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 300 часа;
- 2. Кандидатите за ATPL(H)/IR, които са завършили своето обучение по теоретична подготовка чрез модулен курс на обучение, следва да притежават поне PPL(H) и да са покрили най-малко следните часове обучение:
 - а) за кандидатите, които притежават PPL(H): 650 часа;
 - б) за кандидатите, които притежават CPL(H): 400 часа;
 - в) за кандидатите, които притежават IR(H): 500 часа;
 - г) за кандидатите, които притежават CPL(H) и IR(H): 250 часа;

II. Интегриран курс за CPL/IR – вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1. Целта на интегрирания курс за CPL(H)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират еднопилотни многодвигателни вертолети и да получат CPL(H)/IR за многодвигателни вертолети.
- 2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за CPL(H)/IR, следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
- 3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния практически опит на курсиста се признава, като признатото полетно време не е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.

4. Курсът се състои от:
- а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(H) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип многодвигателен вертолет; и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H)/IR, може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 180 часа, заедно с всички текущи проверки. В рамките на общия хорариум от 180 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 125 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - (2) 25 часа на FTD 2,3 за вертолети, или
 - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - (4) 20 часа на самолет или TMG;
 - ii) 50 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:
 - (1) до 20 часа на FFS или FTD 2,3 или FNPT II/III за вертолети, или
 - (2) 10 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет;

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.
- б) 55 часа като командир на полет, от които 40 часа могат да бъдат като обучаем командир (SPIC). Следва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.
- в) 10 часа полети по маршрут с инструктор;
- г) 10 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални

полети (VFR), най-малко 185 км (100 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на две летища, различни от летището на излитане;

- д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане;
- е) 50 часа обучение за полет по прибори с инструктор, което се състои от:
 - i) 10 часа основно обучение за полет по прибори, и
 - ii) 40 часа обучение за IR, които следва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR).

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

- 9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(H), която се провежда на едновдигателен или многодвигателен вертолет, както и през летателна проверка за IR на многодвигателен вертолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR).

Й. Интегриран курс за CPL – вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1. Целта на интегрирания курс за CPL(H) е пилотите да бъдат обучени до степента на професионална квалификация, необходима за издаване на CPL(H).
- 2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за CPL(H), следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
- 3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(H), 50 % от съответния практически опит на курсиста се признава, като признатото полетно време не е повече от:
 - а) 40 часа, от които не повече от 20 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 50 часа, от които не повече от 25 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на вертолет в нощни условия.
- 4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(H); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
- 5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(H), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна

проверка за свидетелство от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс за теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 135 часа, заедно с всички текущи проверки, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори. В рамките на общия хорариум от 135 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 85 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) не повече от 75 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - (1) 30 часа на FFS за вертолети, ниво C/D, или
 - (2) 25 часа на FTD 2,3 за вертолети, или
 - (3) 20 часа на FNPT II/III за вертолети, или
 - (4) 20 часа на самолет или TMG;
 - ii) не повече от 10 часа обучение за полет по прибори, което може да включва 5 часа на поне FNPT 1 за вертолети или на самолет.

Ако типът вертолет, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до броя часове, отпуснати за FNPT II/III.
- б) 50 часа като командир на полет, от които 35 часа могат да бъдат като обучаем командир (SPIC). Следва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети;
- в) 10 часа полети по маршрут с инструктор;
- г) 10 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 185 км (100 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на две летища, различни от летището на излитане;
- д) 5 часа полетно време на вертолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане;
- е) 10 часа обучение за полет по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на вертолети.

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(H).

К. Модулен курс на обучение за CPL – вертолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс на обучение за CPL(H) е притежателите на PPL(H) да бъдат обучени до степента на професионална квалификация, необходима за издаване на CPL(H).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(H), кандидатът следва да притежава PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО.
3. Преди да започне летателното обучение, кандидатът следва да:
 - а) има 155 часа полетно време като пилот на вертолети, включително 50 часа като командир на полет, от които 10 часа следва да са полети по маршрут.
 - б) отговаря на условията на FCL.725 и FCL.720.H, в случай че по време на летателната проверка ще се използва многодвигателен вертолет.
4. Кандидат, който желае да премине модулен курс на обучение за CPL(H), следва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в Одобрена организация за обучение, която провежда само обучение по теоретична подготовка.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(H); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният курс за теоретична подготовка за CPL(H) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(H).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Кандидатите без разрешение за пилотиране по прибори (IR) следва да преминат най-малко 30 часа летателно обучение с инструктор, от които:
 - а) 20 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2,3 или FNPT II,III за вертолети; и
 - б) 10 часа обучение за полет по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за вертолети или на самолет.
9. На кандидатите, които имат валидно IR(H), се признава изцяло обучението за полет по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидно IR(A), поне 5 часа от обучението за полет по прибори с инструктор трябва да са преминати на вертолети.

10. Кандидатите без квалификация за пилотиране на вертолет в нощни условия следва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия – най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут, и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане.

ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

11. Кандидатът за CPL(H) трябва да има най-малко 185 часа полетно време, в т.ч. 50 часа като командир на полет, от които 10 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 185 км (100 морски мили), по време на които следва да има кацания до пълно спиране на две летища, различни от летището на излитане.

Часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

- а) 20 часа на самолети, ако кандидатът притежава PPL(A); или
- б) 50 часа на самолети, ако кандидатът притежава CPL(A); или
- в) 10 часа на TMG или планери; или
- г) 20 часа на цепелини, ако кандидатът притежава PPL(As); или
- д) 50 часа на цепелини, ако кандидатът притежава CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

12. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(H).

Л. Интегриран курс за CPL/IR – цепелини

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за CPL(As)/IR е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират цепелини и да получат CPL(As)/IR.
2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за CPL(As)/IR, следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
 - а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на цепелин в нощни условия.
4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(As) и IR и първоначално придобиване на квалификация за тип целелин; и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL/IR(As), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

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

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 80 часа, заедно с всички текущи проверки. В рамките на общия хорариум от 80 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 60 часа обучение с инструктор, от които:
 - i) 30 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва:
 - (1) 12 часа на FFS за целелини, или
 - (2) 10 часа на FTD за целелини, или
 - (3) 8 часа на FNPT II/III за целелини, или
 - (4) 8 часа на самолет, вертолет или TMG;
 - ii) 30 часа обучение за полет по прибори, което може да включва:
 - (1) до 12 часа на FFS, FTD или FNPT II/III за целелини, или
 - (2) 6 часа на поне FTD 1 или FNPT 1 за целелини или на самолет;

Ако типът целелин, използван за летателното обучение, е различен от FFS, използван за обучението по правилата за визуални полети, максималният брой признати часове е ограничен до 8 часа.

- б) 20 часа като командир на полет, от които 5 часа могат да бъдат като обучаем командир (SPIC). Следва да бъдат изпълнени най-малко 14 часа самостоятелни дневни и 1 час самостоятелни нощни полети.
- в) 5 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 90 км (50 морски мили), по време на които следва да има две кацания до пълно спиране на летището, което е крайното местоназначение;
- г) 5 часа полетно време на целелини в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и

5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане;

- д) 30 часа обучение за полет по прибори с инструктор, което се състои от:
 - i) 10 часа основно обучение за полет по прибори, и
 - ii) 20 часа обучение за IR, които следва да включват най-малко 10 часа на многодвигателен самолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR).

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

- 9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(As), която се провежда на еднодвигателен или многодвигателен самолет, както и през летателна проверка за IR на многодвигателен самолет, сертифициран за извършване на полет по правилата за полети по прибори (IFR).

М. Интегриран курс за CPL – самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1. Целта на интегрирания курс за CPL(As) е пилотите да бъдат обучени до степента на професионална квалификация, необходима за издаване на CPL(As).
- 2. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за CPL(As), следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение.
- 3. Кандидатът може да бъде допуснат до обучение като курсист за първоначално обучение или като притежател на PPL(As), PPL(A) или PPL(H), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО. Когато курсистът притежава PPL(As), PPL(A) или PPL(H), му се признават не повече от:
 - а) 10 часа, от които не повече от 5 часа могат да бъдат обучение с инструктор; или
 - б) 15 часа, от които не повече от 7 часа могат да бъдат обучение с инструктор, в случай че лицето е получило квалификация за управление на самолет в нощни условия.
- 4. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(As); и
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.
- 5. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за CPL(As), може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

- 6. Одобреният курс за теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 350 часа обучение или 200 часа, в случай че кандидатът притежава PPL.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Общият хорариум на летателното обучение включва най-малко 50 часа, заедно с всички текущи проверки, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори. В рамките на общия хорариум от 50 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
- а) 30 часа обучение с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори;
 - б) 20 часа като командир на полет (PIC);
 - в) 5 часа полети по маршрут с инструктор;
 - г) 5 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 90 км (50 морски мили), по време на които следва да има две кацания до пълно спиране на летището, което е крайното местоназначение;
 - д) 5 часа полетно време на цепелини в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане;
 - е) 10 часа обучение за полет по прибори с инструктор, включително поне 5 часа на цепелини.

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

9. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(As).

Н. Модулен курс на обучение за CPL – цепелини

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс на обучение за CPL(As) е притежателите на PPL(As) да бъдат обучени до степента на професионална квалификация, необходима за издаване на CPL(As).
2. Преди да започне модулен курс на обучение за CPL(As), кандидатът следва да:
 - а) притежава PPL(As), издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО;
 - б) има 200 часа полетно време като пилот на цепелини, включително 100 часа като командир на полет, от които 50 часа следва да са полети по маршрут.
3. Кандидат, който желае да премине модулен курс на обучение за CPL(As), следва да завърши всички етапи на обучението за полетите в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение, организиран от Одобрена организация за обучение. Обучението по теоретична подготовка може да се предостави в Одобрена организация за обучение, която провежда само обучение по теоретична подготовка.
4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до степента, необходима за CPL(As); и
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

5. Одобреният курс за теоретична подготовка за CPL(As) се състои от най-малко 250 часа обучение.

ИЗПИТ ПО ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Кандидатът следва да покаже ниво на познания, съответстващо на правата, които се предоставят на притежател на CPL(As).

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Кандидатите без разрешение за пилотиране по прибори (IR) следва да преминат най-малко 20 часа летателно обучение с инструктор, от които:
- а) 10 часа обучение по правилата за визуални полети, което може да включва 5 часа на FFS, FTD 2,3 или FNPT II,III за цепелини; и
 - б) 10 часа обучение за полет по прибори, което може да включва 5 часа на поне FTD 1 или FNPT I за цепелини или на самолет.
8. На кандидатите, които имат валидно IR(As), се признава изцяло обучението за полет по прибори с инструктор. За кандидатите, които имат валидно IR за друга категория въздухоплавателни средства, поне 5 часа от обучението за полет по прибори с инструктор трябва да са преминати на цепелин.
9. Кандидатите без квалификация за пилотиране на цепелин в нощни условия следва да преминат допълнително обучение за полети в нощни условия – най-малко 5 часа, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час полет по маршрут, и 5 самостоятелни обиколки в нощни условия. Всяка обиколка включва излитане и кацане.

ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

10. Кандидатът за CPL(As) трябва да има най-малко 250 часа полетно време на цепелини, в т.ч. 125 часа като командир на полет, от които 50 часа полети по маршрут като командир на полет, което включва обща дължина на полети по маршрут, изпълнени по правилата за визуални полети (VFR), най-малко 90 км (50 морски мили), по време на които следва да има едно кацане до пълно спиране на летището, което е крайното местоназначение.

Часовете като командир на полет на други категории въздухоплавателни средства могат да бъдат признати като част от изискваните 185 часа полетно време в следните случаи:

- а) 30 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно PPL(A) или PPL(H); или
- б) 60 часа на самолет или вертолет, ако кандидатът притежава съответно CPL(A) или CPL(H); или
- в) 10 часа на TMG или планери; или
- г) 10 часа на аеростати.

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА

11. След завършване на летателното обучение и изпълнение на изискванията за практически опит кандидатът преминава през летателна проверка за CPL(As).

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Летателна проверка за издаване на CPL

А. Общи положения

1. Кандидатът за летателна проверка за издаване на CPL следва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, който ще се използва при проверката.
2. Кандидатът следва да премине всички съответни раздели на летателната проверка. В случай че не издържи даден компонент на даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Когато кандидатът не е издържал повече от един раздел, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички съответни раздели на летателната проверка следва да бъдат завършени в рамките на шест месеца. Невъзможността да се достигне нивото „издържал“ за всички раздели на проверката в рамките на два опита води до необходимост от допълнително обучение.
3. При неуспех на летателната проверка, може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на летателната проверка.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. В случай че кандидатът реши да прекрати летателната проверка по причини, които проверяващият полета (FE) е преценил като несъществени, кандидатът следва да премине отново през цялата летателна проверка. В случай че проверката е прекратена по причини, които FE е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката следва да бъдат само непроверените раздели.
5. По преценка на FE кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. FE може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
6. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно не присъства друг член на екипажа. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
7. Кандидатът е длъжен да покаже на FE изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се провежда изпита. По време на предполетната подготовка за изпита от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, захода за кацане и кацането се изчисляват от кандидата в

съответствие с ръководството за експлоатация или РЛЕ за използваното въздухоплавателно средство.

8. FE не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

Б. Съдържание на летателната проверка за издаване на CPL – самолети

1. Самолетът, използван при летателната проверка, следва да отговаря на изискванията за учебни самолети и да е сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.
2. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE, а местоназначението следва да бъде контролирано летище. Кандидатът отговаря за планирането на полета и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета следва да е не по-кратко от 90 минути.
3. Кандидатът следва да покаже способност да:
 - а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - д) управлява самолета непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра;

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

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

Височина

при нормален полет ± 100 фута

при симулирана повреда на двигателя ± 150 фута

Следване на зададеното трасе по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$

Курс

при нормален полет $\pm 10^\circ$

при симулирана повреда на двигателя $\pm 15^\circ$

Скорост

излитане и заход за кацане ± 5 възела

при всички останали режими на полета ± 10 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Компоненти от раздел 2, буква в) и буква д), точка iv), и раздели 5 и 6 в тяхната цялост може да се изпълнят на FNPT II или на FFS.

Използване на контролен лист на самолета, летателен професионализъм, управление на самолета по външни визуални ориентири, противообледенителни процедури и принципи на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 – ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ИЗЛИТАНЕ	
а)	Предполетна подготовка, включително: план на полета, документация, определяне на маса и центровка, справка за справка за МТО обстановка, бележки
б)	Проверка на самолета и обслужването му
в)	Рулиране и излитане
г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Летищни зони
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 – ОБЩИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ	
а)	Управление на самолета по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет при критично ниска въздушна скорост, включително разпознаване и овладяване на ВС при настъпване и наличие на пълен срыв
в)	Завои, включително завои в конфигурация за кацане. Стръмни завои с наклон 45°
г)	Полет при критично висока въздушна скорост, включително разпознаване и овладяване на ВС при спирално пикиране

д)	Полет изключително по прибори, включително: i) хоризонтален полет, конфигурация при хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и въздушна скорост ii) завои в изкачване и снижение с наклон от 10°–30° iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 – ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Управление на самолета по външни визуални ориентири, включително в конфигурация при хоризонтален полет Обсег/Продължителност на полета
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина на полета, скорост, курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера. Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, оценка на грешката в трасето и възстановяване на правилното трасе
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонение от трасето
ж)	Следване на трасето, позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
РАЗДЕЛ 4 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ЗАХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за заход, настройка на висотомер, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина

г)	Нормално кацане, кацане при страничен вятър (при подходящи условия)
д)	Кацане на къса полоса
е)	Заход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само едновигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета
РАЗДЕЛ 5 – НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 4	
а)	Симулирана повреда на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването, включително алтернативен начин за спускане на колесник, повреда на електрическата и спирачната система
в)	Принудително кацане (симулирано)
г)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси
РАЗДЕЛ 6 – ИМИТАЦИЯ НА ПОЛЕТ С НЕСИМЕТРИЧНА ТЯГА И ПРИЛОЖИМИ КОМПОНЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС/ТИП	
Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5	
а)	Симулирана повреда на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Заход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга
в)	Заход за кацане и кацане с пълно спиране с несиметрична тяга

г)	Спиране и запуск на двигател
д)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при летателната проверка за квалификация за клас/тип следва да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на самолета, включително работа с автопилот ii) използване на системата за херметизация iii) използване на противообледенителна система
ж)	Устни въпроси

В. Съдържание на летателната проверка за издаване на CPL – вертолети

1. Вертолетът, използван при летателната проверка, следва да отговаря на изискванията за учебни вертолети.
2. Районът и маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE, като всички действия по полети на ниска височина и висене се извършват на одобрено летище/площадка. Маршрутът, използван за раздел 3, може да завършва на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение следва да е контролирано летище. Летателната проверка може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) следва да е не по-кратко от 90 минути.
3. Кандидатът следва да покаже способност да:
 - а) управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - д) управлява вертолета непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

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

Височина

при нормален полет ± 100 фута

при симулирана мащабна авария ± 150 фута

Следване на зададеното трасе по радионавигационни средства $\pm 10^\circ$

Курс

при нормален полет $\pm 10^\circ$

при симулирана мащабна авария $\pm 15^\circ$

Скорост

излитане и заход за кацане на многодвигателен вертолет ± 5 възела

при всички останали режими на полета ± 10 възела

Земно отклонение

Т.О. висене I.G.E. ± 3 фута

кацане без странично движение и отклонение назад

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Компоненти от раздел 4 може да се изпълняват на FNPT II или FFS за вертолет. Използване на контролен лист на вертолета, летателен професионализъм, управление на вертолета по външни визуални ориентири, противообледенителни процедури и принципи на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 – ПРЕДПОЛЕТНИ/СЛЕДПОЛЕТНИ ПРОВЕРКИ И ПРОЦЕДУРИ	
а)	Познания за вертолета (напр. борден дневник, гориво, маса и центровка, характеристики), план на полета, документация, бележки, справка за справка за МТО обстановка
б)	Предполетен преглед/подготовка, разположение на частите и предназначение
в)	Проверка на пилотската кабина, стартови процедури
г)	Проверка на комуникационното и навигационното оборудване, избор и настройка на честотите
д)	Предполетни процедури, процедури за радиовръзка, поддържане на връзка с РВД
е)	Паркиране, изключване и следполетна процедура
РАЗДЕЛ 2 — МАНЕВРИ ПРИ КРЪЖЕНЕ, НАПРЕДНАЛО УПРАВЛЕНИЕ И ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ	
а)	Излитане и кацане (издигане и приземяване)
б)	Режим на висене на място
в)	Кръжение на място с насрещен, страничен и гръбен вятър
г)	Завои при кръжение на място, 360° завой наляво и надясно
д)	Маневриране при кръжение напред, назад и встрани
е)	Симулирана повреда на двигателя при кръжение

ж)	Бързо спиране срещу и по направление на вятъра
з)	Кацане и излитане от наклонена/неподготвена площадка
и)	Излитане (различни профили)
й)	Излитане срещу и по посока на вятъра (ако е приложимо)
к)	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана)
л)	Заходи (различни профили)
м)	Излитане и кацане с ограничена тяга
н)	Авторотации (FE трябва да избере два елемента от следните: базови, с определен радиус, с ниска скорост и завъртане на 360°)
о)	Кацане в режим на авторотация
п)	Практикуване на принудително кацане с възстановяване на тягата
р)	Проверки на тягата, разузнавателни техники, техники на заход и отлитане
РАЗДЕЛ 3 – НАВИГАЦИЯ – ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Навигация и ориентиране на различни абсолютни/относителни височини, ориентиране по карта
б)	Абсолютна/относителна височина, скорост, контрол на курса, наблюдение на въздушното пространство, настройване на висотомера
в)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, продължителност на полета, приблизително време на пристигане, оценка на грешката в трасето и възстановяване на правилното трасе, наблюдение на приборите
г)	Наблюдение на метеорологичните условия, планиране на отклонението
д)	Следване на трасето, позициониране (NDB и/или VOR), разпознаване на средствата за навигация
е)	Връзка с РВД и спазване на нормативните процедури, и др.
РАЗДЕЛ 4 – ПОЛЕТНИ ПРОЦЕДУРИ И МАНЕВРИ ПРИ ОРИЕНТИРАНЕ ЕДИНСТВЕНО ПО ПРИБОРИ	
а)	Хоризонтален полет, контрол на курса, абсолютна/относителна височина и скорост на полета
б)	Хоризонтални завой с темп 1 към определени направления, на 180° и 360° наляво и надясно

в)	Изкачване и снижение, включително завои с темп 1 към зададен курс
г)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
д)	Завои с наклон 30°, завъртане до 90° наляво и на дясно
РАЗДЕЛ 5 – НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ (симулирани където е възможно)	
Забележка 1: Когато проверката се провежда на многодвигателен вертолет, в проверката трябва да бъде включена симулирана повреда на двигателя, включително заход и кацане с един двигател.	
Забележка 2: FE трябва да избере 4 от следните елементи:	
а)	Неизправност на двигателя, включително повреда на регулатора, карбуратора/системата за охлаждане на двигателя, маслената система, доколкото е приложимо
б)	Неизправност на горивната система
в)	Неизправност на електрическата система
г)	Неизправност на хидравликата, включително заход и кацане без хидравлика, при възможност
д)	Неизправност на главен ротор и/или системата за противодействие на реактивния момент (FFS или само дискусия)
е)	Тренировки за пожар, включително откриване и отстраняване на дима, при възможност
ж)	Други необичайни и аварийни процедури, така както са отразени в съответното РЛЕ, включително за многодвигателни вертолети: Симулирана повреда на двигателя при излитане: прекратено излитане при или преди TDP или безопасно принудително кацане при или преди достигане на DPATO (определена точка след излитане), малко след TDP или DPATO. кацане при симулирана повреда на двигателя: кацане или преминаване на втори кръг при повреда на двигателя преди LDP или DPBL, последващи действия при повреда на двигателя след LDP или безопасно принудително кацане след DPBL.

Г. Съдържание на летателната проверка за издаване на CPL – целелини

1. Цепелинът, използван при летателната проверка, следва да отговаря на изискванията за учебни целелини.

2. Районът и маршрутът, по който ще се лети, се избира от FE. Маршрутът, използван за раздел 3, може да завършва на летището на излитане или на друго летище, като едно от летищата по местоназначение следва да е контролирано летище. Летателната проверка може да бъде проведена в рамките на 2 полета. Общото времетраене на полета(ите) следва да е не по-кратко от 60 минути.
3. Кандидатът следва да покаже способност да:
 - а) управлява цепелина в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - д) управлява цепелина непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

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

Височина

при нормален полет ± 100 фута

при симулирана мащабна авария ± 150 фута

Следване на зададеното трасе по радионавигационни средства $\pm 10^\circ$

Курс

при нормален полет $\pm 10^\circ$

при симулирана мащабна авария $\pm 15^\circ$

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

5. Компоненти от раздели 5 и 6 може да се изпълнят на FNPT или FFS за цепелини. Използване на контролен лист на цепелина, летателен професионализъм, управление на цепелина по външни визуални ориентири, противообледенителни процедури и принципи на управление на заплахите и грешките се прилагат за всички раздели.

РАЗДЕЛ 1 – ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ИЗЛИТАНЕ	
а)	Предполетна подготовка, включително: план на полета, документация, определяне на маса и центровка, справка за справка за МТО обстановка, бележки
б)	Проверка на състоянието на цепелина и неговото обслужване
в)	Процедура на отвързване, наземни маневри и излитане

г)	Отчитане на параметрите на полета и тримуване
д)	Летищни зони
е)	Процедура за отлитане, настройка на висотомера, избягване на сблъсък (оглеждане)
ж)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 – ОБЩИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ	
а)	Управление на цепелина по външни визуални ориентири, включително при установен праволинеен полет, набор на височина, хоризонтален полет, снижение, оглеждане
б)	Полет на барометрична височина
в)	Завои
г)	Стръмно изкачване и снижение
д)	Полет изключително по прибори, включително: i) хоризонтален полет, поддържане на курс, височина и скорост ii) завои при изкачване и снижение iii) възстановяване от нехарактерни положения в пространството iv) ограничен приборен панел
е)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 3 – ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Управление на цепелина по външни визуални ориентири, Обсег/Продължителност на полета
б)	Ориентиране, работа с карта
в)	Височина на полета, скорост, курс, оглеждане
г)	Настройка на висотомера, Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

д)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, оценка на грешката в трасето и възстановяване на правилното трасе
е)	Отчитане на метеорологични условия, оценка на тенденцията, планиране на отклонение от трасето
ж)	Следване на трасето, позициониране (NDB или VOR), разпознаване на радионавигационни средства (полет по прибори). Изпълнение на плана за отклоняване към резервно летище (визуален полет).
РАЗДЕЛ 4 – ПРОЦЕДУРИ ЗА ЗАХОД И КАЦАНЕ	
а)	Процедури за заход, настройка на висотомер, проверки, оглеждане
б)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
в)	Изпълнение на втори кръг от ниска височина
г)	Нормално кацане
д)	Кацане на къса полоса
е)	Заход за кацане и кацане в режим на „малък газ“ (само еднодвигателни)
ж)	Кацане без ползване на задкрилки
з)	Действия след полета
РАЗДЕЛ 5 – НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 4	
а)	Симулирана повреда на двигателя след излитане (на безопасна височина), тренировки за пожар
б)	Неизправност на оборудването
в)	Принудително кацане (симулирано)

г)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
д)	Устни въпроси
РАЗДЕЛ 6 – ЕЛЕМЕНТИ ЗА СЪОТВЕТНИЯ КЛАС ИЛИ ТИП	
Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5	
а)	Симулирана повреда на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS)
б)	Заход за кацане и минаване на втори кръг при повреда в двигателя(ите)
в)	Заход за кацане и кацане с пълно спиране при повреда в двигателя(ите)
г)	Неизправност на системата на налягането на обшивката
д)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, летателен професионализъм
е)	По решение на FE при летателната проверка за квалификация за клас/тип следва да се включат съответните елементи, ако е приложимо: i) системи на цепелина ii) функциониране на системата на налягането на обшивката
ж)	Устни въпроси

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Интегриран курс на обучение за MPL

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на интегрирания курс за MPL е да обучи пилотите до ниво на професионализъм, което да им позволи да работят като втори пилоти на многодвигателни многопилотни самолети с турбинни двигатели за въздушен транспорт по VFR и IFR, и да получат MPL.
2. Одобрение за курсове за обучение за MPL трябва да се дава само на Одобрена организация за обучение, която е част от оператор в търговския въздушен транспорт, сертифициран в съответствие с Част-MS и приложимите изисквания за въздушни операции, или която има специално одобрено споразумение с такъв оператор. Свидетелството ще бъде ограничено до този определен оператор до приключване на курса за подготовка на авиационния оператор.
3. Кандидат, който желае да премине интегриран курс за MPL, следва да завърши всички етапи на обучението в рамките на един одобрен непрекъснат курс на обучение в Одобрена организация за обучение. Обучението трябва да се основава на компетентост и да се изпълнява в условия на многопилотна експлоатация.
4. Кандидатите се допускат до обучение само като първоначално постъпили.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за ATPL(A);
 - б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;
 - в) обучение в умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж за експлоатацията на многопилотни самолети; и
 - г) обучение за квалификация за тип самолет.
6. Кандидат, който не се справя или не може да завърши пълния курс на обучение за MPL, може да подаде заявление пред компетентната въздухоплавателна администрация за полагане на изпит за теоретична подготовка и летателна проверка за свидетелство от по-ниска категория и за разрешение за полет по прибори, ако са изпълнени съответните изисквания.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

7. Одобреният теоретичен курс за MPL трябва да включва поне 750 часа обучение за нивото на теоретична подготовка за ATPL(A), както и съответния брой часове, необходими за теоретичното обучение за съответната квалификация за тип в съответствие с Подчаст 3.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

8. Летателното обучение трябва да съдържа общо поне 240 часа, съставени от часове като PF и PNF, в реален и симулиран полет, и да включва следните 4 фази на обучение:
 - а) Фаза 1 – Формиране на основни летателни навици
Специфично първоначално обучение на еднопилотен самолет.
 - б) Фаза 2 – Начално обучение

Въвеждане в многопилотната експлоатация и полетите по прибори.

в) Фаза 3 – Междинна

Прилагане на многопилотна експлоатация при многодвигателен самолет с турбинни двигатели, сертифициран като самолет с високи летателни характеристики, в съответствие с Част-21.

г) Фаза 4 – Напреднала

Обучение за квалификация за тип самолет в среда, ориентирана за работа в авиокомпания.

Летателният опит в реален полет трябва да отговаря на всички изисквания за опит, както са описани в Подчаст 3 – обучение за извеждане от сложно положение, нощни полети, полет единствено по прибори и необходим опит за придобиване на съответен летателен професионализъм.

Изискванията за МСС трябва да бъдат включени в съответните фази по-горе.

Обучението за полет с несиметрична тяга се провежда на самолет или на FFS.

9. Всяка фаза от учебния план за летателното обучение трябва да бъде съставена от двата вида обучение – фундаментални знания и практическо обучение.
10. Курсовете за обучение трябва да включват постоянен процес на оценка на учебните планове и постоянна оценка на курсистите, следващи учебния план. Оценката трябва да гарантира, че:
 - а) компетентностите и оценките съответстват на задълженията на втори пилот в многопилотен самолет; и
 - б) курсистите придобиват изискваната компетентност постепенно и по удовлетворителен начин.
11. Курсовете за обучение трябва да включват поне 12 излитания и кацания, за да се гарантира компетентност. Тези излитания и кацания трябва да се изпълнят под наблюдението на инструктор в самолет, за който ще бъде издадена квалификацията за тип.

НИВО НА ОЦЕНКА

12. Кандидатът за MPL трябва успешно да е демонстрирал способност във всичките 9 части на компетентност, определени в параграф 13 по-долу, на напредналото ниво на компетентност, изискващо да оперира и взаимодейства като втори пилот на многопилотен самолет с турбинни двигатели при визуални условия и при полет по прибори. Оценката трябва да потвърди, че управлението на самолета или ситуацията се владее през цялото време по такъв начин, че е осигурен успешният изход от процедурата или маневрата. Кандидатът трябва да демонстрира устойчивост на знанията, уменията и отношението си за безопасното управление на съответния тип самолет, в съответствие с критериите за изпълнение за MPL.

ЕЛЕМЕНТИ НА КОМПЕТЕНТНОСТ

13. Кандидатът трябва да демонстрира компетентност по отношение на следните 9 елемента:
 - (1) да отчита човешкия фактор, включително принципите на управление на грешките и заплахите;

- (2) да експлоатира самолета на земята;
- (3) да изпълнява излитане;
- (4) да изпълнява набор на височина;
- (5) да изпълнява хоризонтален полет;
- (6) да изпълнява снижение;
- (7) да изпълнява заход за кацане;
- (8) да изпълнява кацане; и
- (9) да изпълнява действията след кацане и след приключване на полета.

СИМУЛИРАН ПОЛЕТ

14. Минимални изисквания за FSTD:

а) Фаза 1 – Формиране на основни летателни навици

Електронно обучение и средства за изпълнение на част от действията, одобрени от компетентните органи, които имат следните характеристики:

- включват спомагателни устройства, различни от тези, които обичайно се включват към настолни компютри, например функциониращо копие на управлението на тягата, странична ръчка за управление или клавиатура на системата за управление на полета; и
- включват психомоторна дейност с подходящо прилагане на сила и времева реакция на управлението.

б) Фаза 2 – Начално обучение

FNPT II MCC, който представлява обобщен многодвигателен самолет с турбинни двигатели.

в) Фаза 3 – Междинна

FSTD, който представлява многодвигателен самолет с турбинни двигатели, за който се изисква да бъде с втори пилот и е квалифициран да е еквивалентен на стандарт на ниво В, допълнително включващ:

- визуална система за ден/здрач/нощ, непрекъснато кръстосано зрително поле от кабината с минимално застъпване, осигуряващо на всеки пилот 180° хоризонтално и 40° вертикално зрително поле, и
- имитация на среда на РВД.

г) Фаза 4 – Напреднала

FFS, който е напълно еквивалентен на ниво D или ниво C с усъвършенствана визуална система за дневна светлина, включващ имитация на среда на РВД.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Модулен курс на обучение за IR

А. IR(A) – Модулен курс за летателно обучение

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулния курс за летателно обучение за IR(A) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират самолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC) Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирани:

- а) Базов модул за полет по прибори

Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на Базовия модул за полет по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.

- б) Процедурен модул за полет по прибори

Включва останалите елементи от учебния план за IR(A), 40 часа на едномоторен самолет или 45 часа на многодвигателен самолет време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(A).

2. Кандидатът за модулен курс за IR(A) трябва да притежава PPL(A) или CPL(A), като и двете свидетелства трябва да бъдат с включени права за нощни полети. Кандидат за Процедурен модул за полет по прибори, който не притежава CPL(A), трябва да има сертификат за завършен курс за Базовия модул за полет по прибори.

Одобрената организация за обучение трябва да е сигурна, че кандидатът за курс за IR(A) на многодвигателен самолет, който няма квалификация за клас или тип многодвигателен самолет, е получил обучението на многодвигателен самолет, посочено в Подчаст 3, преди началото на полетното обучение за курса за IR(A).

3. Кандидат, желаещ да завърши Процедурен модул за полет по прибори на модулен курс за IR(A), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на Процедурния модул за полет по прибори, Одобрената организация за обучение трябва да се е уверила в компетентността на кандидата относно неговите основни способности за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснителен курс.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полет по прибори и летателната проверка трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за IR;
 - б) летателно обучение за полет по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(A) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Квалификационен курс за IR(A) за еднодвигателен самолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори, от които не повече от 20 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори в FNPT I или не повече от 35 часа – на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. Квалификационен курс за IR(A) за многодвигателен самолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 25 часа могат да бъдат време на наземна подготовка по прибори в FNPT I или не повече от 40 часа – на FFS или FNPT II. Не повече от 10 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I. Оставашото време от летателното обучение за полет по прибори трябва да включва поне 15 часа на многодвигателен самолет.
9. Притежателят на квалификационен клас IR(A) за еднодвигателен самолет, който също така притежава квалификация за тип или клас многодвигателен самолет, и желае да придобие квалификация за IR(A) за многодвигателен самолет за първи път, трябва успешно да премине курс в Одобрена организация за обучение, включващ поне 5 часа обучение за полет по прибори на многодвигателен самолет, от които 3 часа могат да бъдат на FFS или в FNPT II.
- 10.1 За притежателите на CPL(A) или на сертификат за завършен курс за Базовия модул за полет по прибори може бъде намален общия брой на часовете обучение, изисквани според параграфи 7 или 8, с не повече от 10 часа.
- 10.2 За притежателите на IR(H) може бъде намален общия брой на часовете обучение, изисквани според параграфи 7 или 8, с не повече от 10 часа.
- 10.3 Общият брой на часовете обучение за полет по прибори на самолет трябва да е съобразен съответно с параграф 7 или 8.
11. Летателният опит преди летателната проверка за IR(A) трябва да включва:
 - а) Базов модул за полет по прибори: Процедури и маневри за основите на полет по прибори, включващи поне:
 - i) основен полет по прибори без външни ориентири:
 - хоризонтален полет,
 - издигане,
 - снижение,
 - завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;
 - ii) инструментална схема;
 - iii) дълбок вираж;
 - iv) радионавигация;
 - v) възстановяване от нехарактерни положения в пространството;
 - vi) ограничено приборно табло;
 - vii) разпознаване и възстановяване от първоначален и пълен срыв;
 - б) Процедурен модул за полет по прибори:

- i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
- ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
 - преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
 - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
 - процедури за IFR по маршрута,
 - процедури в зоната за изчакване,
 - заход по прибори до определен минимум,
 - процедури за минаване на втори кръг,
 - кацане след заход по прибори, включително кръжение;
- iii) полетни маневри и полетни характеристики с особен характер;
- iv) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен самолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на самолета с контрол изцяло по прибори със симулация на един отказал двигател и спиране и запуск на двигател във въздуха (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или в FNPT II).

Б. IR(H) – Модулен курс за летателно обучение

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(H) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират вертолети по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC).
2. Кандидатът за модулен курс за IR(H) трябва да притежава PPL(H) с квалификация за пилотиране в нощни условия, или CPL(H) или ATPL(H). Преди началото на учебната фаза на курса за IR(H) кандидатът трябва да притежава квалификация за типа вертолет, който ще се използва при летателната проверка за IR(H) или да е завършил одобрено обучение за квалификация за тип на такъв тип. Кандидатът трябва да притежава сертификат за задоволителни умения за взаимодействие в многочленен екипаж (MCC), ако летателната проверка ще се провежда на многопилотен вертолет.
3. Кандидат, желаещ да завърши модулен курс за IR(H), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Летателното обучение и летателната проверка трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за IR;
 - б) летателно обучение за полет по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(H) се състои от най-малко 150 часа обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Квалификационен курс за IR(H) на едновигателен вертолет трябва да включва поне 50 часа време по прибори с инструктор, от които:

- а) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет; или
- б) не повече от 35 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полет по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR вертолет.

8. Квалификационен курс за IR(H) на многодвигателен вертолет трябва да включва поне 55 часа време по прибори с инструктор, от които:

- а) не повече от 20 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FNPT I(H) или (A). Тези 20 часа обучение на FNPT I (H) или (A) могат да бъдат заместени от 20 часа обучение за IR(H), провеждано на одобрен за този курс самолет, или
- б) не повече от 40 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори на FTD 2/3, FNTP II/III или FFS за вертолети.

Обучението за полет по прибори трябва да включва поне 10 часа на сертифициран за IFR многодвигателен вертолет.

9.1 Часовете за теоретично обучение на притежателите на ATPL(H) се намаляват с 50 часа.

9.2 Броят изисквани часове обучение на притежателите на IR(A) могат да бъдат намалени с 10 часа.

10. Летателният опит преди летателната проверка за IR(H) трябва да включва:

- а) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
- б) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
 - i) преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
 - ii) стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
 - iii) процедури за IFR по маршрута,
 - iv) процедури в зоната за изчакване,
 - v) заход по прибори до определен минимум,
 - vi) процедури за минаване на втори кръг,
 - vii) кацане след заход по прибори, включително кръжене;

- в) полетни маневри и полетни характеристики с особен характер;
- г) ако се изисква, експлоатация на многодвигателен вертолет в горепосочените упражнения, включително експлоатация на вертолет с контрол изцяло по прибори със симулация на един отказал двигател и спиране и запуск на двигател във въздуха (последното упражнение да бъде изпълнено на FFS или в FNPT II или FTD 2/3).

В. IR(As) — Модулен курс за летателно обучение

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Целта на модулният курс за летателно обучение за IR(As) е пилотите да бъдат обучени до необходимата степен на професионална квалификация, която им дава възможност да пилотират цепелини по правилата за полети по прибори (IFR) и в инструментални метеорологични условия (IMC). Курсът се състои от два модула, които могат да бъдат взети поотделно или комбинирано:
 - а) Базов модул за полет по прибори
Включва 10 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 5 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори в BITD, FNPT I или II, или на FFS. След приключване на Базовия модул за полет по прибори, на кандидата се издава сертификат за завършен курс.
 - б) Процедурен модул за полет по прибори
Включва останалите елементи от учебния план за IR(As), 25 часа време по прибори с инструктор и теоретичен курс за IR(As).
2. Кандидатът за модулен курс за IR(As) трябва да притежава PPL(As), като свидетелството трябва да е с включени права за полети през нощта, или CPL(As). Кандидат за Процедурен модул за полет по прибори, който не притежава CPL(As), трябва да има сертификат за завършен курс за Базовия модул за полет по прибори.
3. Кандидат, желаещ да завърши Процедурен модул за полет по прибори на модулен курс за IR(As), трябва да завърши всички етапи на обучение в един непрекъснат одобрен учебен курс. Преди началото на Процедурния модул за полет по прибори, Одобренията организация за обучение трябва да се е уверила в компетентността на кандидата относно неговите основни способности за пилотиране по прибори. В случай на нужда се организира опреснителен курс.
4. Теоретичните занятия трябва да бъдат завършени в рамките на 18 месеца. Процедурният модул за полет по прибори и летателната проверка трябва да бъдат завършени в рамките на срока на валидност на взетите теоретични изпити.
5. Курсът се състои от:
 - а) теоретична подготовка до степента, необходима за IR;
 - б) летателно обучение за полет по прибори.

ТЕОРЕТИЧНА ПОДГОТОВКА

6. Одобреният модулен курс за IR(As) се състои от най-малко 150 часа теоретично обучение.

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

7. Квалификационен курс за IR(As) трябва да включва поне 35 часа време по прибори с инструктор, от които не повече от 15 часа може да бъде време на наземна подготовка по прибори в FNPT I или не повече от 20 часа – на FFS или FNPT II. Не повече от 5 часа от времето по прибори на земята в FNPT II или на FFS могат да бъдат изпълнени в FNPT I.
8. За притежателите на CPL(As) или на сертификат за завършен курс за Базовия модул за полет по прибори може бъде намален общия брой на часовете обучение, изисквани според параграф 7, с не повече от 10 часа. Общият брой на часовете обучение за полет по прибори на целелин трябва да е съобразен с параграф 7.
9. Ако кандидатът притежава IR за друга категория въздухоплавателно средство, то общият брой на часовете летателно обучение, което се изисква, може да бъде намален до 10 часа на целелини.
10. Летателният опит преди летателната проверка за IR(As) трябва да включва:
 - а) Базов модул за полет по прибори:

Процедури и маневри за основите на полет по прибори, включващи поне:

 - i) основен полет по прибори без външни ориентири:
 - хоризонтален полет,
 - издигане,
 - снижение,
 - завои в хоризонтален полет, в издигане, в снижение;
 - ii) инструментална схема;
 - iii) радионавигация;
 - iv) възстановяване от нехарактерни положения в пространството;
 - v) ограничено приборно табло;
 - б) Процедурен модул за полет по прибори:
 - i) предполетни процедури за изпълнение на полети по IFR, включително използването на РЛЕ и подходящи документи за обслужване на въздушното движение при изготвянето на полетен план за IFR;
 - ii) процедури и маневри за полети по IFR при нормални, необичайни и аварийни условия, включващи поне:
 - преминаване от визуален полет към полет по прибори при излитане,
 - стандартни процедури за отлитане и долитане по прибори,
 - процедури за IFR по маршрута,
 - процедури в зоната за изчакване,
 - заход по прибори до определен минимум,
 - процедури за минаване на втори кръг,
 - кацане след заход по прибори, включително кръжене;

- iii) маневри по време на полет и особени полетни характеристики;
- iv) експлоатация на цеppelin в горепосочените упражнения, включително експлоатация на цеppelin с контрол изцяло по прибори със симулация на един отказал двигател и спиране и запуск на двигател във въздуха (последното упражнение да бъде изпълнено на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или в FNPT II).

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА ЗА IR

1. Кандидатът за IR следва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.
2. Кандидатът следва да премине всички съответни раздели на летателната проверка. В случай, че не издържи даден компонент на даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Когато кандидатът не е издържал повече от един раздел, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка само на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на летателната проверка следва да се преминат в рамките на шест месеца. Невъзможността да се достигне нивото “издържал” за всички раздели на проверката в рамките на два опита води до необходимост от допълнително обучение.
3. При неуспех на летателната проверка може да бъде необходимо допълнително обучение. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на летателната проверка.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

4. Летателната проверка е предназначена да симулира реален полет. Маршрутът, по който ще се лети, се избира от проверяващия. Основен елемент е способността на кандидата да планира и изпълнява полета на базата на рутинни предполетни данни. Кандидатът отговаря за планирането на полета и гарантира, че на борда е налично цялото оборудване и документация за изпълнение на полета. Времетраенето на полета следва да е не по-кратко от 1 час.
5. В случай че кандидатът реши да прекрати летателната проверка по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът следва да премине отново през цялата летателна проверка. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката следва да бъдат само непроверените раздели.
6. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.
7. Кандидатът следва да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите на командир на полет (PIC), и да издържи проверката така, все едно няма друг член на екипажа. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.

8. Височината за вземане на решение при точен заход, минималната височина за снижение при неточен заход и точката за минаване на втори кръг се определят от кандидата, със съгласието на проверяващия.
9. Кандидатът за IR е длъжен да покаже на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките се извършват в съответствие с официално разрешения контролен лист за въздухоплавателното средство, на което се провежда изпита. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Параметрите за излитане, заходът за кацане и кацането се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за експлоатация или РЛЕ за използваното въздухоплавателно средство.

ДОПУСТИМИ ОТКЛОНЕНИЯ ПРИ ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

10. Кандидатът следва да покаже способност да:
 - а) управлява въздухоплавателното средство в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването; и
 - д) управлява въздухоплавателното средство непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква сериозно съмнение за успешния изход на процедура или маневра.
11. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство.

Височина

В общия случай ± 100 фута
 Начало на втори кръг на VBP $+50$ фута/ -0 фута
 Минимална височина на снижение/точка за минаване на втори кръг при неточен заход $+50$ фута/ -0 фута

Следване на зададеното трасе

по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$
 при точен заход половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс

с работещи двигатели $\pm 5^\circ$
 при симулирана повреда на двигателя $\pm 10^\circ$

Скорост

с работещи двигатели ± 5 възела
 при симулирана повреда на двигателя $+10$ възела/ -5 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРОВЕРКАТА

Самолети

РАЗДЕЛ 1 – ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ИЗЛИТАНЕ

Използване на контролен лист, летателен професионализъм, противообледенителни процедури и т.н., се прилагат във всички раздели.

а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документите за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/летателна книжка
г)	Предполетен преглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране
ж)	Предполетен инструктаж. Излитане.
з) °	Преминаване към полет по прибори
и) °	Процедури за излитане по прибори, настройка на висотомера.
й) °	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 2 – ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ

а)	Контрол на самолета изцяло по прибори, включително: хоризонтален полет при различни скорости, балансиране
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завой с постоянен ъгъл от 45° и остри завой при снижение
г) *	Възстановяване от първоначален срив в хоризонтален полет, завой в издигане/снижение и в конфигурация за кацане – важи само за самолети

д)	Ограничено приборно табло: стабилизирано издигане или снижение, хоризонтални завои с темп 1 към определени направления, възстановяване от нехарактерни положения в пространството – важи само за самолети
РАЗДЕЛ 3 – IFR ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Следване на зададеното трасе, включително захващане на NDB, VOR, зонална навигация
б)	Използване на радионавигационни средства
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Засичане на времето и корекции на предполагаемото време за пристигане (Зона за изчакване по маршрута – ако е необходимо)
е)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 – ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г)+	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода

ж)	Височина, контрол на скорост и курс (стабилизиран заход)
з) +	Действия за минаване на втори кръг
и) +	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 – ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, настройка на висотомера
в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г)+	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода
ж)	Височина, контрол на скорост и курс (стабилизиран заход)
з) +	Действия за минаване на втори кръг
и) +	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 6 – ПОЛЕТ ПРИ ОТКАЗАЛ ДВИГАТЕЛ (само за многодвигателни самолети)	
а)	Симулирана повреда на двигател след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Заход, минаване на втори кръг и процедура при неуспешен заход с един отказал двигател

в)	Заход и кацане с един отказал двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

* Може да бъде изпълнено на FFS, FTD 2/3 или FNPT II.

+ Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.
Трябва да бъде изпълнено единствено по прибори.

Вертолет

РАЗДЕЛ 1 – ИЗЛИТАНЕ

Използване на контролен лист, летателен професионализъм, противообледенителни процедури и т.н., се прилагат във всички раздели.

а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри на въздухоплавателното средство; маса и центровка
б)	Използване на документите за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/летателна книжка
г)	Предполетен преглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Рулиране/въздушно рулиране. по указания от РВД или инструктора
ж)	Предполетен инструктаж, процедури и проверки
з)	Преминаване към полет по прибори
и)	Процедури за излитане по прибори

РАЗДЕЛ 2 – ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ

а)	Контрол на вертолета изцяло по прибори, включително:
б)	Завои в издигане и снижение със завой с постоянен темп 1

в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството, включително завои с постоянен ъгъл от 30° и остри завои при снижение
РАЗДЕЛ 3 – IFR ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Следване на зададеното трасе, включително захващане на NDB, VOR, зонална навигация
б)	Използване на радионавигационни средствата
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост, режими на двигателя
г)	Настройка на висотомера
д)	Засичане на времето и корекции на предполагаемото време за пристигане
е)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Противообледенителни процедури, при нужда и ако е приложимо се симулират
з)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 – ТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г) *	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода
ж)	Височина, контрол на скорост и курс (стабилизиран заход)

з) *	Действия за минаване на втори кръг
и) *	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
* Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.	
РАЗДЕЛ 5 – НЕТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, проверки на висотомера
в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г) *	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода
ж)	Височина, контрол на скорост и курс (стабилизиран заход)
з) *	Действия за минаване на втори кръг
и) *	Процедура за минаване на втори кръг*/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
* Да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.	
РАЗДЕЛ 6 – НЕОБИЧАЙНИ И АВАРИЙНИ ПРОЦЕДУРИ	
Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на управлението на вертолета, идентификацията на отказалия двигател, незабавни действия (тренировки при приземяване), последващи действия и проверки и летателна прецизност в следните ситуации:	

а)	Симулирана повреда на двигателя след излитане и при/по време на заход* (на безопасна височина, освен ако не се провежда на тренажор или в FNTP II/III, FTD 2,3) *Само за многодвигателен вертолет.
б)	Повреда на устройствата за подобряване на устойчивостта/хидравликата (ако е приложимо)
в)	Ограничено приборно табло
г)	Авторотация и възстановяване на предварително зададената височина
д)	Ръчно извършване на процедура по точен заход без директорна система* Ръчно извършване на процедура по точен заход с директорна система* *Да бъде проверен само един от елементите.

Цепелини

РАЗДЕЛ 1 – ПРЕДПОЛЕТНА ПОДГОТОВКА И ИЗЛИТАНЕ Използване на контролен лист, летателен професионализъм, поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка, се прилагат във всички раздели.	
а)	Използване на РЛЕ (или негов еквивалент), особено при изчисляване на техническите параметри, масата и центровката
б)	Използване на документите за обслужване на въздушното движение, метеорологичен бюлетин
в)	Подготовка на РВД полетен план, полетен план за полет по прибори/летателна книжка
г)	Предполетен преглед
д)	Метеорологичен минимум
е)	Предполетен инструктаж, процедура на отвързване, наземни маневри
ж)	Излитане
з)	Преминаване към полет по прибори

и)	Процедури за излитане по прибори, настройка на висотомера.
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 2 – ОБЩО ПИЛОТИРАНЕ	
а)	Контрол на цепелина изцяло по прибори
б)	Завои в издигане и снижение с постоянна скорост на завой
в)	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството
г)	Ограничено приборно табло
РАЗДЕЛ 3 – IFR ПРОЦЕДУРИ ПО МАРШРУТА	
а)	Следване на зададеното трасе, включително захващане на NDB, VOR, зонална навигация
б)	Използване на радионавигационни средствата
в)	Хоризонтален полет, поддържане на курса, височина и въздушна скорост, режими на двигателя, техники на тримуване
г)	Настройка на висотомера
д)	Засичане на времето и корекции на предполагаемото време за пристигане
е)	Наблюдение на процеса на полета, летателна книжка, изразходване на горивото, работа със системите
ж)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 4 – ПРОЦЕДУРИ ПРИ ТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, проверки на висотомера

в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г)+	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода
ж)	Стабилизиран заход (контрол на височината, скоростта и курса)
з) +	Действия за минаване на втори кръг
и) +	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка
РАЗДЕЛ 5 – ПРОЦЕДУРИ ПРИ НЕТОЧЕН ЗАХОД	
а)	Настройка и проверка на навигационните средства, идентификация на съоръженията
б)	Процедури при пристигане, настройка на висотомера
в)	Инструктаж за заход и кацане, включително проверки при снижение/заход/кацане
г)+	Процедури на изчакване
д)	Спазване на оповестената процедура за заход
е)	Засичане на разчетни времена при захода
ж)	Стабилизиран заход (контрол на височината, скоростта и курса)
з) +	Действия за минаване на втори кръг
и) +	Процедура за минаване на втори кръг/кацане
й)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

РАЗДЕЛ 6 – ПОЛЕТ ПРИ ОТКАЗАЛ ДВИГАТЕЛ

Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5. По време на проверката трябва да се обърне внимание на управлението на цепелина, идентификацията на отказалия двигател, незабавни действия, последващи действия, проверки и летателна прецизност в следните ситуации:

а)	Симулирана повреда на двигател след излитане или при минаване на втори кръг
б)	Заход и процедура при минаване на втори кръг с един отказал двигател
в)	Заход и кацане, процедура за минаване на втори кръг с един отказал двигател
г)	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка

+ Може да бъде изпълнено в раздел 4 или раздел 5.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

ПРИЗНАВАНЕ НА ЕЛЕМЕНТИ ОТ ЧАСТТА IR НА ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП ИЛИ КЛАС

А. Самолети

Признаване на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR), съответно за едномоторни и за едномоторни многодвигателни самолети.

Когато е изпълнена професионална проверка, включваща полет по прибори и притежателят на свидетелство има валидна:	Признават се всички елементи от частта полет по прибори (IR) на проверката на професионалната подготовка за:
квалификация за тип MP (многопилотен); квалификация за тип сложен самолет с високи летателни характеристики	клас SE (едномоторен)* и квалификация за тип SE (едномоторен)*, и квалификация за клас SP ME (еднопилотен многодвигателен) и за тип SP ME за сложен самолет с ниски летателни характеристики, признава се само раздел 3Б от летателната проверка за едномоторен сложен самолет с ниски летателни характеристики от приложение 9 *
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики в условия на едномоторна експлоатация	квалификация за клас SP ME *, и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики, и квалификация за клас и тип SE *
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен) сложен самолет с ниски летателни характеристики ограничена в условия на многопилотна експлоатация	а. квалификация за клас SP ME *, и б. квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики*, и в. квалификация за клас и тип SE *
квалификация за клас SP ME, в условия на едномоторна експлоатация	квалификация за клас и тип SE, и квалификация за клас SP ME, и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики
квалификация за клас SP ME, ограничена в условия на многопилотна експлоатация	квалификация за клас и тип SE*, и квалификация за клас SP ME *, и квалификация за тип SP ME сложен самолет с ниски летателни характеристики*

квалификация за клас SP SE (еднопилотен едномвигателен)	квалификация за клас и тип SE
квалификация за тип SP SE (еднопилотен едномвигателен)	квалификация за клас и тип SE

* Ако в рамките на предишните 12 месеца кандидатът е изпълнил най-малко три процедури за излитане и заход по правилата за полети по прибори (IFR) на самолет от клас или тип SP (еднопилотен), в условия на еднопилотна експлоатация, или в случая на многодвигателни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики – кандидатът е преминал раздел 6 от летателната проверка за еднопилотни самолети с опростена тяга с ниски летателни характеристики, само по прибори, в условия на еднопилотна експлоатация.

Б. Вертолет

Признаване на елементи от проверката на професионалната подготовка се разрешава само когато притежател на свидетелство кандидатства за потвърждаване на валидността на квалификация за полет по прибори (IR), съответно за едномвигателни и за еднопилотни многодвигателни вертолети.

Когато е изпълнена проверка на професионалната подготовка, включваща полет по прибори и притежателят на свидетелство има валидна:	Признават се всички елементи от част по прибори (IR) на проверка на професионалната подготовка
квалификация за тип MPH (многопилотен вертолет)	квалификация за тип SE (едномвигателен) и квалификация за тип SP ME (многодвигателен). *
квалификация за тип SP ME (еднопилотен многодвигателен), в условия на еднопилотна експлоатация	квалификация за тип SE (едномвигателен) и квалификация за тип SP ME (многодвигателен).
квалификация за тип SP ME, ограничена в условия на многопилотна експлоатация	квалификация за тип SE, * квалификация за тип SP ME. *

* Ако в рамките на предишните 12 месеца са изпълнени най-малко 3 процедури за излитане и заход по правилата за полети по прибори (IFR), на вертолет от тип SP (еднопилотен), в условия на еднопилотна експлоатация.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

ОБУЧЕНИЕ, ЛЕТАТЕЛНА ПРОВЕРКА И ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА MPL, ATPL, КВАЛИФИКАЦИИ ЗА ТИП И КЛАС, И ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА ПОЛЕТ ПО ПРИБОРИ (IRS)

А. Общи положения

1. Кандидатът за летателна проверка следва да е завършил обучение на същия клас/тип въздухоплавателно средство, което ще се използва при проверката.
2. Невъзможността да се достигне нивото “издържал” за всички раздели на проверката, в рамките на два опита, води до необходимост от допълнително обучение.
3. Няма ограничение за броя на опитите, които може да се направят за преминаване на летателната проверка.

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Освен ако е посочено друго в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21, учебният план за летателното обучение следва да е съобразен с настоящото приложение. Учебният план може да бъде съкратен и да се признае предишен опит на сходен тип въздухоплавателно средство, както е посочено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21.
5. Освен в случая на летателните проверки за издаване на ATPL, когато това е предвидено в данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Част-21 за съответния тип, може да се признаят елементи от летателната проверка, които са общи за други типове или варианти, когато пилотът има опит на този друг тип.

ПРОВЕЖДАНЕ НА ПРОВЕРКАТА

6. Проверяващият може да избира между различни сценарии летателна проверка или проверка на професионалната подготовка, които съдържат симулации на съответните дейности, разработени и одобрени от компетентния въздухоплавателен орган. Ако има на разположение и независимо от тяхното местоположение следва да се използват тренажори за пълна имитация на полета и други средства за обучение, както е посочено в настоящата Част.
Продължителността на проверката следва да бъде най-малко:
 - а) 120 минути за MPL, ATPL, квалификация за тип за многопилотни и квалификация за тип за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики; и
 - б) 60 минути за полет по прибори и квалификация за еднопилотен клас/тип
7. По време на проверката на професионалната подготовка проверяващият следва да се увери, че притежателят на квалификацията за клас/тип поддържа адекватно ниво на теоретични знания.
8. В случай че кандидатът реши да прекрати летателната проверка по причини, които проверяващият е преценил като несъществени, кандидатът следва да премине отново през цялата летателна проверка. В случай че проверката е прекратена по причини, които проверяващият е преценил като съществени, при следващ полет обект на проверката следва да бъдат само непроверените раздели.
9. По преценка на проверяващия, кандидатът може да повтори маневра или процедура от проверката само веднъж. Проверяващият може да прекрати проверката на всеки етап, в случай че бъде направена преценка, че

способностите за пилотиране, показани от кандидата, налагат изцяло нова проверка.

10. От кандидата се изисква да пилотира въздухоплавателното средство от място, на което могат да се изпълняват функциите съответно на командир на полет (PIC) или на втори пилот, и да издържи проверката така, все едно няма друг член на екипажа, ако се явява на проверката в условия на еднопилотна експлоатация. Отговорността за полета се възлага в съответствие с националното законодателство.
11. По време на предполетната подготовка за проверката от кандидата се изисква да определи режима за работа на двигателите и полетните скорости. Кандидатът е длъжен да покаже на проверяващия изпълнение на проверките и задълженията си, включително опознаване на радионавигационните средства. Проверките трябва да са в съответствие с контролния лист за въздухоплавателното средство, на което се извършва проверката и ако е приложимо – с концепцията за взаимодействие при условията на многочленен екипаж. Параметрите за излитане, заходът за кацане и кацането се изчисляват от кандидата в съответствие с ръководството за експлоатация или РЛЕ за използваното въздухоплавателно средство. Височината за вземане на решение при точен заход, минималната височина за снижение при неточен заход и точката за минаване на втори кръг се съгласуват с проверяващия.
12. Проверяващият не трябва да взема участие в управлението на въздухоплавателното средство, освен когато е необходима намеса от съображения за безопасност или да се избегне неприемливо забавяне на други ВС.

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП МНОГОПИЛОТНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО, ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ТИП ЕДНОПИЛОТЕН САМОЛЕТ, КОГАТО СЕ УПРАВЛЯВА В МНОГОПИЛОТНИ ОПЕРАЦИИ, ЗА MPL И ЗА ATPL

13. Летателната проверка за многопилотно въздухоплавателно средство или еднопилотен самолет, когато се управлява в многопилотни операции, трябва да се изпълнява в условията на многочленен екипаж. Друг кандидат или друг пилот, притежаващ квалификация за този тип, могат да изпълняват функциите на втория пилот. Ако при проверката се използва въздухоплавателно средство, вторият пилот трябва да е проверяващия или инструктор.
14. Кандидатът следва да изпълнява функциите на “пилотиращ пилот” (PF) по време на всички раздели на летателната проверка, с изключение на необичайните и аварийните процедури, които могат да се изпълняват като PF или PNF в съответствие с изискванията за взаимодействие в многочленен екипаж. Кандидатът за първоначално издаване на квалификация за тип за многопилотно въздухоплавателно средство или ATPL трябва също да демонстрира способността да изпълнява функциите на „непилотиращ пилот” (PNF). Кандидатът може да избере лява или дясна седалка за летателната проверка, ако всички елементи на проверката могат да се изпълняват от избраната седалка.
15. Посочените по-долу действия трябва специално да бъдат проверени по време на проверката, ако задълженията на кандидатите за ATPL или за квалификация

за тип за многопилотни въздухоплавателни средства или за многопилотни операции в еднопилотни самолети се повишават до изпълнение на задълженията на PIC, независимо дали кандидатът изпълнява функциите на PF или PNF:

- а) управление на взаимодействието в екипажа;
- б) осъществяване на общ контрол на експлоатацията на въздухоплавателното средство, използвайки подходящо наблюдение; и
- в) установяване на приоритетите и вземане на решения в съответствие с изискванията за осигуряване на безопасността и съответните правила и наредби, предвид оперативните ситуации, включително аварийните такива.

16. Проверката трябва да се изпълнява по IFR, ако е включена квалификация за полет по прибори, и колкото може повече в симулирана среда на търговския въздушен транспорт. Основен елемент, който трябва да бъде проверен, е способността за планиране и изпълняване на полета на базата на рутинни предполетни данни.

17. Когато курсът за квалификация за тип е включвал по-малко от 2 часа полетно обучение на въздухоплавателното средство, летателната проверка може да бъде проведена на FFS и може да бъде изпълнена преди полетното обучение на въздухоплавателното средство. В този случай, преди новата квалификация за тип да бъде вписана в свидетелството на кандидата, на компетентния въздухоплавателен орган се изпраща сертификат за завършване на курса за квалификация за тип, включващ полетното обучение на въздухоплавателното средство.

Б. Специфични изисквания за категорията на самолетите

СИСТЕМА ЗА ОЦЕНКА

1. В случая на еднопилотни самолети, с изключение на еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики, кандидатът следва да премине успешно всички раздели на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка. В случай че не издържи даден компонент на даден раздел, съответният раздел се счита за неиздържан. Когато кандидатът не е издържал повече от един раздел, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал само един раздел, преминава още веднъж проверка на този раздел. При неуспех на който и да е раздел при повторната проверка, включително и разделите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. За еднопилотните многодвигателни самолети следва да бъде издържан раздел 6 от съответната проверка, който се отнася за полетите с несиметрична тяга.

2. В случая на многопилотни и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, кандидатът следва да премине успешно всички раздели на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 компонента, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал 5 или по-малко компоненти, преминава още веднъж проверка на тези компоненти. При неуспех на който и да е компонент при повторната проверка, включително и компонентите, които са били издържани при предишен опит, кандидатът е

длъжен отново да премине цялата проверка. Раздел 6 не е част от летателната проверка за ATPPL или MPL. Ако кандидатът не издържи или не премине само раздел 6, квалификацията за тип се издава без права за CAT II или CAT III. За да могат правата по квалификацията за тип да обхващат и CAT II или CAT III, кандидатът следва да премине успешно раздел 6 за съответния тип въздухоплавателно средство.

ДОПУСКИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатът следва да покаже способност да:
- а) управлява самолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - д) управлява самолета непрекъснато и по такъв начин, че винаги да бъде гарантиран успешния изход на процедура или маневра;
 - е) разбира и прилага взаимодействието в екипажа и ако е приложимо – процедурите при загуба на работоспособност; и
 - ж) ако е приложимо, поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет:

Височина

В общия случай ± 100 фута

Начало на втори кръг на VVR $+ 50$ фута/ -0 фута

Минимална височина на снижение $+ 50$ фута/ -0 фута

Следване на зададеното трасе

по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$

при точен заход половин деление отклонение, по азимут и глisaда

Курс

с работещи двигатели $\pm 5^\circ$

при симулирана повреда на двигателя $\pm 10^\circ$

Скорост

с работещи двигатели ± 5 възела

при симулирана повреда на двигателя $+10$ възела/ -5 възела

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

5. Еднопилотни самолети, с изключение на сложните самолети с високи летателни характеристики
- а) Значението на използваните символи е следното:

P= Обучен като командир или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) X= Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва тренажор, в противен случай трябва да се използва самолет, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура

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

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

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

A =Самолет

FFS =Тренажор за пълна имитация на полета

FTD =Техническо средство за летателно обучение (включително FNPT II за квалификация за многодвигателен клас)

- в) Означените със звездичка (*) елементи от раздел 3Б, а за многодвигателните въздухоплавателни средства – от раздел 6, трябва да се изпълняват само по прибори ако в летателната или проверката на професионалната подготовка е включено потвърждаване на валидността/подновяване на квалификация за полет по прибори. Ако по време на летателната или проверката на професионалната подготовка означените със звездичка (*) елементи не са изпълнени само по прибори и ако не се признават права за полет по прибори, придобити при друга проверка, квалификацията за класа или типа ще бъде ограничена само за VFR условия.
- г) Раздел 3А трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за тип или за клас многодвигателни, само VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 полетни сектора в рамките на предходните 12 месеца. Не се изисква да се изпълни раздел 3А, ако се изпълни раздел 3Б.
- д) Когато летателната/проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение, или възможност за избор, ако има повече от едно упражнение.
- е) Тренажор за пълна имитация на полета или FNPT II се използва за практическо обучение за квалификация за тип или квалификация за клас многодвигателни, когато тренажорът или FNPT II формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за съответния тип или клас. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:
- i) качества на тренажора за пълна имитация на полета или FNPT II, съгласно предвиденото в Част-OR;
 - ii) квалификация на инструктора;
 - iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и

- iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства.
- ж) Когато летателната или проверката на професионалната подготовка се изпълнява в многопилотни операции, квалификацията за тип е ограничена до многопилотни операции.

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	A		FFS A	
РАЗДЕЛ 1							
1	Излитане						
1.1	Предполетна подготовка, включително: Документация Маса и центровка Запознаване с справка за МТО обстановка Бележки						
1.2	Проверки преди запуск						
1.2.1	Външна	P#		P			
1.2.2	Вътрешна			P		M	
1.3	Запуск на двигател/и: Нормален С откази	P---->	---->	---->		M	

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	A		FFS A	
1.4	Рулиране		P----> >	---->		M	
1.5	Проверки преди излитане: Подгръване на двигател (ако е приложимо)	P---->	---->	---->		M	
1.6	Процедура на излитане: Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ При страничен вятър (ако има подходящи условия)		P----> >	---->			
1.7	Набор на височина: Vx/Vy Завои до зададен курс Преминане в хоризонтален полет		P----> >	---->		M	
1.8	Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 2							

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS А	
2 Техника на пилотиране (VMC) 2.1 Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до VMCA когато е възможно)		P---->				
2.2 Стръмни завои (360° наляво и надясно с наклон 45°)		P---->			M	
2.3 Срив и извеждане от срив: i) в чиста конфигурация ii) Подхождане към срив в завои със снижение и с конфигурация и тяга за заход за кацане iii) Подхождане към срив в конфигурация и с тяга за кацане iv) подхождане към срив в завои с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едномоторен самолет)		P---->			M	

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4 Управление на самолета с използване на автопилот и директорна система (може да се изпълни в раздел 3), ако е възможно		P---->	---->		M	
2.5 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 3А						
3А VFR процедури при полет по маршрут 3А. (вж. Б.5, букви в) и г)) 1 Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта						
3А. Поддържане на зададени височина, курс и скорост 2						
3А. Визуално ориентиране, засичане на времето и корекции на предполагаемото време за пристигане 3						

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS A	
3А. 4 Използване на радионавигационни средства (ако е възможно)						
3А. 5 Управление на полета (летателна книжка, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото и системите за обледенение)						
3А. 6 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
РАЗДЕЛ 3Б						
3Б 3Б.1 * Полет по прибори Излитане по прибори		P---->	---->		М	
3Б.2 * Полет по маршрут по прибори		P---->	---->		М	
3Б.3 * Процедури на изчакване		P---->	---->		М	

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS A	
3Б.4 * Заход за „сляпо кацане“ до DH/A 200 фута (60 м) или до установения минимум (може да се използва автопилот до прихващане на глисадата)		P---->	---->		M	
3Б.5 * Неточен заход до MDH/A и MAP		P---->	---->		M	
3Б.6 * Летателни упражнения, включително симулирана повреда на компас и датчик за височина: завои с темп 1, възстановяване от нехарактерни положения в пространството	P---->	---->	---->		M	
3Б.7 * Повреда на курсов или глисаден маяк	P---->	---->	---->			
3Б.8 * Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
Умишлено оставено празно						
РАЗДЕЛ 4						

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури	FTD	FFS	A		FFS А	
4 Долитане до летището и кацане						
4.1 Процедура за долитане до летището		P---->	---->		M	
4.2 Нормално кацане		P---->	---->		M	
4.3 Кацане без задкрилки		P---->	---->		M	
4.4 Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		P---->	---->			
4.5 Заход и кацане с двигател на режим полетен малък газ от височина до 2000 фута над летището (само за едnodвигателен самолет)		P---->	---->			
4.6 Минаване на втори кръг от минимална височина		P---->	---->		M	
4.7 Минаване на втори кръг и кацане през нощта (ако е приложимо)	P---->	---->	---->			
4.8 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	A		FFS A	
РАЗДЕЛ 5							
5	Необичайни и аварийни процедури (Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 4)						
5.1	Прекратено излитане на подходяща скорост		P----> >	---->		M	
5.2	Симулирана повреда на двигател след излитане (само за едnodвигателен самолет)			P		M	
5.3	Симулирано принудително кацане без тяга (само за едnodвигателен самолет)			P		M	
5.4	Имитация на аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим в полет, ii) неизправност на системите, ако е приложимо	P---->	---->	---->			

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS А	
5.5 Спиране и запуск на двигател (само при летателна проверка за многодвигателни) (на безопасна височина, ако се изпълнява във ВС)	P---->	---->	---->			
5.6 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, радиотелефонни процедури						
РАЗДЕЛ 6						
6 Имитация на полет с 6.1* асиметрична тяга (Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5) Симулирана повреда на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II)	P---->	---->	--->X		M	
6.2* Заход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга	P---->	---->	---->		M	
6.3* Заход за кацане и кацане с пълно спиране с несиметрична тяга	P---->	---->	---->		M	

ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛОЖНИТЕ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ . ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП	
Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	FTD	FFS	A		FFS А	
6.4 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						

6. Многопилотни самолети и еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики

а) Значението на използваните символи е следното:

R= Обучен като командир (PIC) или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

X= Ако е възможно, за това упражнение трябва да се използва тренажор, в противен случай трябва да се използва въздухоплавателно средство, ако е целесъобразно, за съответната маневра или процедура.

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

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

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

A =Самолет

FFS =Тренажор за пълна имитация на полета

FTD =Техническо средство за летателно обучение

OTD =Друго техническо средство за обучение

в) Елементите, означени със звездичка (*) трябва да се изпълняват само в полет по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа ще бъде ограничена само за VFR условия.

- г) Когато летателната или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.
- д) Тренажор за пълна имитация на полета се използва за практическо обучение и проверка, когато тренажорът формира част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:
 - i) качества на тренажора за пълна имитация на полета или FNPT II;
 - ii) квалификация на инструктора;
 - iii) предвидено в курса обучение на FFS или FNPT II; и
 - iv) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства.
- е) Маневрите и процедурите следва да покриват умения за взаимодействие при условията на многочленен екипаж (МСС) за многопилотни самолети и за еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики в многопилотни операции.
- ж) Маневрите и процедурите следва да бъдат извършени като еднопилотни за еднопилотните сложни самолети с високи летателни характеристики в еднопилотни операции.
- з) В случая на еднопилотни сложни самолети с високи летателни характеристики, когато се извършва летателна или проверка на професионалната подготовка в многопилотни операции квалификацията за тип се ограничава до многопилотни операции. Ако целта е получаване на права за еднопилотно управление, маневрите/процедурите в 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 и най-малко една маневра/процедура от раздел 3.4 трябва да бъдат изпълнени допълнително под формата на еднопилотна експлоатация.

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
РАЗДЕЛ 1							
1 Подготовка на полета	P						
1.1 Изчисляване на параметрите на полета							
1.2 Външен оглед на самолета; точки за оглед и цел на огледа	P#			P			
1.3 Оглед на кабината		P----->	----->	----->			
1.4 Ползване на контролен лист преди запуск на двигателите, ред на запуск, проверка на радио и навигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	P----->	----->	----->	----->		M	
1.5 Рулиране по указания от РВД или инструктора			P----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.6 Проверки преди излитане		P----->	----->	----->		M	
РАЗДЕЛ 2							
2 Излитане 2.1 Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, включително ускорено излитане			P----->	----->			
2.2* Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отделяне			P----->	----->			
2.3 Излитане при страничен вятър			P----->	----->			
2.4 Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)			P----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5 Излитане при симулирана повреда на двигателя: 2.5.1* веднага след достигане на V2			P----- >	----->			
(На самолети, които не са сертифицирани като транспортни или местни, не трябва да се симулира повреда на двигател преди достигане на височина минимум 500 фута над пистата. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира повреда на двигател веднага след достигане на V2.).							
2.5.2* между V1 и V2			P	X		M само FFS	
2.6 Прекратено излитане на приемлива скорост преди достигане на V1			P----- >	----->X		M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
РАЗДЕЛ 3							
3 Летателни маневри и процедури							
3.1 Завои с и без механизация			P----->	----->			
3.2 Промяна на устойчивостта и бафтинг при достигане на критична стойност на числото на Мах, други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип Dutch Roll)			P----->	----->X Това упражнение може да не се изпълнява на въздухоплавателно средство			
3.3 Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер	P----->	----->	----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Нормално и необичайно функциониране на следните системи:						M	Задължително е да се изберат най-малко 3 аномалии от 3.4.0. до 3.4.14 включително.
3.4.0 Двигател (витло, ако е необходимо)	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.1 Система за херметизация и кондициониране	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.2 Система за пълно/статично налягане	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.3 Горивна система	P----- >	----->	----->	----->			
3.4.4 Електрическа система	P----- >	----->	----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5 Хидравлична система	P----->	----->	----->	----->			
3.4.6 Система за управление и тримери	P----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Противообледенителна система, отопление на предното стъкло	P----->	----->	----->	----->			
3.4.8 Автопилот/Директорна система	P----->	----->	----->	----->		М (само за еднопилотни)	
3.4.9 Средства за сигнализация и предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	P----->	----->	----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
3.4.10 Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологична РЛС, радиовисотомер, транспондер			P----->	----->	----->		
3.4.11 Радиостанции, навигационно оборудване, прибори, система за управление на полета (FMS)		P----->	----->	----->	----->		
3.4.12 Колесник и спирачна система		P----->	----->	----->	----->		
3.4.13 Механизация на крилото		P----->	----->	----->	----->		
3.4.14 Спомагателна силова установка (APU)		P----->	----->	----->	----->		
Умишлено оставено празно							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6 Необичайни и аварийни процедури:						M	Задължително е да се изберат най-малко 3 елемента от 3.6.1 до 3.6.9 включително.
3.6.1 Действия при пожар на: двигател, АPU, в кабината, в товарния отсек, крилото и електросистемата, вкл. евакуация		P----- >	----->	----->			
3.6.2 Поява на дим – откриване и отстраняване		P----- >	----->	----->			
3.6.3 Повреда на двигател, спиране и запуск на безопасна височина		P----- >	----->	----->			
3.6.4 Изхвърляне на гориво (имитация)		P----- >	----->	----->			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.5 Срез на вятъра при излитане/кацане			P	X		Само на FFS	
3.6.6 Симулирана повреда на системата за херметизация/екстрено снижение			P----- >	----->			
3.6.7 Загуба на работоспособност на член от екипажа		P----- >	----->	----->			
3.6.8 Други аварийни процедури, съгласно РЛЕ		P----- >	----->	----->			
3.6.9 Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха)	P----- >	----->	----->	Може да не се използва въздухоплавателно средство		Само на FFS	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.7 Стръмни завои с наклон 45° от 180° до 360° наляво и надясно		P----- >	----->	----->			
3.8 Ранно разпознаване и действия при приближаване на срыв (до задействане на датчиците, сигнализиращи за срыв) в конфигурация за излитане (механизация в положение за излитане), в полетна конфигурация и в конфигурация за кацане (механизация в положение за кацане, колесник спуснат) 3.8.1 Извеждане от пълен срыв или при сработване на ограничителя на щурвала в конфигурация за издигане, полет и приближаване на летището			P----- >	----->			
3.9 Процедури при полет по прибори			P	X			

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТРР/МРР/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	ОТД	FTD	FFS	А		FFS А	
3.9.1* Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД		P----- >	----->	----->		М	
3.9.2* Процедури за изчакване		P----- >	----->	----->			
3.9.3* Точни заходи до височина на вземане на решение (DH) не по-ниско от 60 м (200 фута)							
3.9.3.1* ръчно, без директорна система			P----- >	----->		М (самолетателна проверка)	
3.9.3.2* ръчно, с директорна система			P----- >	----->			
3.9.3.3* с автопилот			P----- >	----->			
3.9.3.4* ръчно, с имитация на отказ			P----- >	----->		М	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
на двигател; повредата на двигателя трябва да бъде симулирана на последната права в частта преди прелитане на външния маркер (ОМ) до опиране на самолета, или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR25) или местни (SFAR 23), заходът с имитация на отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно неточния заход, описан в 3.9.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (ОСН/А), но не по късно от достигане на минимална височина за снижение (MDH/А) от 500 фута над пистата. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно 3.9.3.4.							
3.9.4* Неточен заход до MDH/A			P*--- >	----->		M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5 Заход за кацане при следните условия: а)* заход до установената минимална височина за заход за кацане на зададеното летище в съответствие с навигационните средства за заход по прибори в условия на симулация на полет по прибори; последван от: б) заход за кацане на друга полоса с разлика в курса за кацане поне 90° от осевата линия на крайния заход по точка а), на установената минимална височина за заход за кацане. Забележка: Ако а) и б) не могат да бъдат изпълнени поради ограничения от РВД, може да се изпълни заход по прибори с имитация на условия на намалена видимост.			P*--->				
РАЗДЕЛ 4							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4 Процедури за минаване на втори кръг							
4.1 Минаване на втори кръг с всички работещи* двигатели след заход “сляпо кацане” (ILS) при достигане на височината за вземане на решение			P*--- >	----->			
4.2 Други процедури за минаване на втори кръг			P*--- >	----->			
4.3* Ръчно минаване на втори кръг с имитация на отказ на критичен двигател след заход по прибори при достигане на височина за вземане на решение, минимална височина за вземане на решение или MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Прекратено кацане на височина 15 м (50 фута) над пистата и минаване на втори кръг			P----- >	----->			
РАЗДЕЛ 5							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
	Маневри/Процедури				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
5 Кацане							
5.1 Нормално кацане* след заход „сляпо кацане” (ILS) с преминаване към визуално пилотиране при достигане на височината за вземане на решение				P			
5.2 Кацане с имитация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран				P----- >	Това упражнение може да не се изпълнява на ВС		
5.3 Кацане при страничен вятър (на ВС, ако е възможно)				P----- >	----->		
5.4 Полет по кръг и кацане с неспусната или частично спусната механизация				P----- >	----->		
5.5 Кацане с имитация на отказ на критичен двигател				P----- >	----->	M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6 Кацане при повреда на два двигателя: - самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно РЛЕ; - самолети с четири двигателя: 2 двигателя от едната страна			P	X		M само на FFS (самолетателна проверка)	
Общи забележки: Има особени изисквания за разширяване на правата за тип за заходи по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 200 фута (60 м), напр. полети по Cat II/III.							
РАЗДЕЛ 6							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Допълнителни права към квалификация за тип за заход по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (200 фута) (CAT II/III) За разширяване на правата за заход по прибори до DH по-малка от 60 м (200 фута) трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите заходи по прибори и процедури при неуспешен заход трябва да се използва цялото оборудване на самолета, което е задължително за сертифициране на типа за заходи по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (200 фута)							

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.1* Прекратено излитане при минимална видимост			P*---- ->	---->X Това упражнение може да не се изпълнява на въздухоплавателно средство		M*	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2* Заходи за “сляпо кацане”: при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Трябва да се спазва строго стандартният ред за взаимодействие в екипажа (разпределение на задачите, стандартни доклади, взаимно наблюдение, обмен на информация и взаимопомощ).			P----- >	----->		M	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.3* Минаване на втори кръг: след заходите от 6.2 при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост на полосата (RVR), срез на вятъра, отклонение на ВС по-голямо от допустимото за успешен заход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулирана повреда на бордното оборудване.			P----- >	----->		M*	

МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА/ПРОФ. ПРОВЕРКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА АТPL/MPL/ТИП	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.4* Кацане: с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение по време на заход за кацане по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.			P----->	----->		M	

ЗАБЕЛЕЖКА: Полетите по САТ II/III трябва да се изпълняват в съответствие с приложимите изисквания за въздушни операции.

7. Квалификация за клас – море

Раздел 6 трябва да се изпълни за потвърждаване на валидността на квалификация за клас многодвигателни – море, само VFR, когато не е изпълнено изискването за придобит опит от 10 полетни сектора в рамките на предходните 12 месеца.

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
РАЗДЕЛ 1		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
1 Излитане 1.1 Предполетна подготовка, включително: Документация Маса и центровка Справка за справка за МТО обстановка Бележки		
1.2 Проверки преди запуск Външни/вътрешни		
1.3 Запуск и спиране на двигател/и Нормално/С откази		
1.4 Рулиране		
1.5 Стъпково рулиране		
1.6 Закрепване: На брега На кей На шамандура		
1.7 Плаване с изключен двигател		
1.8 Проверки преди излитане: Подгряване на двигател (ако е приложимо)		
1.9 Процедура на излитане: Нормално, със задкрилки съгласно РЛЕ При страничен вятър (ако има подходящи условия)		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
1.10 Набор на височина Завои до зададен курс Преминаване в хоризонтален полет		
1.11 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 2		
2 Техника на пилотиране (VFR)		
2.1 Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до VMCA когато е възможно)		
2.2 Стръмни завои (360° наляво и надясно с наклон 45°)		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
2.3 Слив и извеждане от слив: i) в чиста конфигурация; ii) подхождане към слив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за заход за кацане; iii) подхождане към слив в конфигурация и с тяга за кацане; iv) подхождане към слив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за едновигателен самолет)		
2.4 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 3		
3 VFR процедури при полет по маршрут 3.1 Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта		
3.2 Поддържане на зададени височина, курс и скорост		
3.3 Визуално ориентиране, засичане на времето и корекции на предполагаемото време за пристигане		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –MORE	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
3.4 Използване на радионавигационни средства (ако е възможно)		
3.5 Управление на полета (летателна книжка, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото и системите за обледенение)		
3.6 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 4		
4 Долитане до летището и кацане		
4.1 Процедура за долитане до летището (само за амфибии)		
4.2 Нормално кацане		
4.3 Кацане без задкрилки		
4.4 Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		
4.5 Заход и кацане с двигател на режим полетен малък газ от височина до 2000' над водата (само за едnodвигателен самолет)		
4.6 Минаване на втори кръг от минимална височина		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Кацане на гладка водна повърхност Кацане на бурна водна повърхност		
4.8 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 5		
5 Необичайни и аварийни процедури (Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 4)		
5.1 Прекратено излитане на подходяща скорост		
5.2 Симулирана повреда на двигател след излитане (само за едnodвигателен самолет)		
5.3 Симулирано принудително кацане без тяга (само за едnodвигателен самолет)		
5.4 Имитация на аварийни ситуации: i) пожар или поява на дим в полет ii) неизправност на системите, ако е приложимо		

КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС –МОРЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ	
Маневри/Процедури	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
5.5 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		
РАЗДЕЛ 6		
6 Имитация на полет с асиметрична тяга (Този раздел може да се комбинира с раздели от 1 до 5) 6.1 Симулирана повреда на двигател по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS и FNPT II)		
6.2 Спиране и запуск на двигател (само при летателна проверка за многодвигателни)		
6.3 Заход за кацане и минаване на втори кръг с несиметрична тяга		
6.4 Заход за кацане и кацане с пълно спиране с несиметрична тяга		
6.5 Поддържане на връзка с РВД – изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		

В. Специфични изисквания за категорията на вертолетите

1. В случая на летателна проверка или проверка на професионалната подготовка за квалификации за тип и ATPPL, кандидатът трябва да издържи раздели от 1 до 4 и 6 (както е приложимо) от летателната или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 компонента, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 компонента, преминава още веднъж проверка на тези компоненти. При неуспех на който и да е компонент при повторната проверка или неуспех по отношение на компоненти, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на летателната проверка или на проверката на професионалната подготовка следва да се преминат в рамките на шест месеца.
2. В случая на проверка на професионалната подготовка за полет по прибори (IR) кандидатът трябва да издържи раздел 5 от проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 3 компонента, той следва да премине отново целия раздел 5. Кандидат, който не е издържал по-малко от 3 компонента, преминава още веднъж проверка на тези компоненти. При неуспех на който и да е компонент при повторната проверка или неуспех по отношение на други компоненти от раздел 5, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка.

ДОПУСКИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

3. Кандидатът следва да покаже способност да:
 - а) управлява вертолета в рамките на неговите ограничения;
 - б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
 - д) управлява вертолета непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
 - е) разбира и прилага взаимодействието в екипажа и ако е приложимо – процедурите при загуба на работоспособност; и
 - ж) ако е приложимо, поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.
4. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използвания самолет.
 - а) IFR летателни ограничения

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Начало на втори кръг на BVR $+50$ фута/ -0 фута

Минимална височина на снижение $+50$ фута/ -0 фута

Следване на зададеното трасе:

по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$

при точен заход половин деление отклонение, по азимут и глисада

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

Скорост:

В общия случай ± 10 възела

при симулирана повреда на двигателя +10 възела/-5 възела

б) VFR летателни ограничения

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

Скорост:

В общия случай ± 10 възела

при симулирана повреда на двигателя +10 възела/-5 възела

Земно отклонение:

Т.О. висене I.G.E. ± 3 фута

Кацане ± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

5. Значението на използваните символи е следното:

P= Обучен като командир за издаване на квалификация за тип за еднопилотни вертолети, или като командир или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаване на квалификация за тип за многопилотни вертолети.

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

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

FFS = Тренажор за пълна имитация на полета

FTD = Техническо средство за летателно обучение

H = Вертолет

7. Елементите, означени със звездичка (*) трябва да се изпълняват в действителни или симулирани IMC само от кандидатите, които желаят да подновят или

потвърдят валидността на своята IR(H) квалификация или да разширят правата на тази квалификация за друг тип.

8. Процедурите при полет по прибори (раздел 5) трябва да се изпълняват само от кандидатите, които желаят да подновят или потвърдят валидността на своята IR(H) квалификация или да разширят правата на тази квалификация за друг тип. За тази цел могат да се използват FFS или FTD 2/3.
9. Когато летателната или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.
10. FSTD се използва за практическо обучение и проверка, когато той формира част от курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:
 - а) качества на FSTD, както е посочено в Част-OR;
 - б) квалификация на инструктора и проверяващия;
 - в) предвидено в курса обучение на FSTD;
 - г) квалификация и предишен опит на обучавания пилот на подобни типове въздухоплавателни средства; и
 - д) предвидено летателно време под наблюдение след придобиване на новата квалификация за тип.

МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ

11. Кандидатите за летателна проверка за издаване на квалификация за тип многопилотен вертолет и ATPL(H) трябва да се явят само на раздели от 1 до 4 и, ако е приложимо – на раздел 6.
12. Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип многопилотен вертолет трябва да се явят само на раздели от 1 до 4 и, ако е приложимо – на раздел 6.

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
				Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
Маневри/Процедури	FTD	FFS	H		FFS H	
РАЗДЕЛ 1 – Предполетна подготовка и проверки						

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
1.1	Външен оглед на вертолета; точки за оглед и цел на огледа			P		M (ако се извършва във вертолета)	
1.2	Оглед на кабината		P	---->		M	
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радио и навигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свързка	P	---->	---->		M	
1.4	Рулиране/въздушно рулиране по указания от РВД или инструктора		P	---->		M	
1.5	Предполетни процедури и проверки	P	---->	---->		M	
РАЗДЕЛ 2 – Летателни маневри и процедури							
2.1	Излитане (различни профили)		P	---->		M	

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.2	Излитане и кацане на наклонена площадка или при страничен вятър		P	---->			
2.3	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)	P	---->	---->			
2.4	Излитане при симулирана повреда на двигател малко преди достигане на TDP или DRATO		P	---->		M	
2.4.1	Излитане при симулирана повреда на двигател малко след достигане на TDP или DRATO		P	---->		M	
2.5	Завои с изкачване и снижение с определени курсове	P	---->	---->		M	
2.5.1	Завои с наклон 30°, от 180° до 360° наляво и надясно чрез ориентир само по прибори	P	---->	---->		M	
2.6	Снижение в режим на авторотация	P	---->	---->		M	

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.6.1	Кацане в режим на авторотация (само едновигателни вертолети) или възстановяване на тягата		P	---->		M	
2.7	Кацане, различни профили		P	---->		M	
2.7.1	Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулирана повреда на двигател преди LDP или DPBL		P	---->		M	
2.7.2	Кацане при симулирана повреда на двигател след LDP или DPBL		P	---->		M	
РАЗДЕЛ 3 – Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури							

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:					M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1	Двигател	P	---->	---->			
3.2	Система за кондициониране (отопление, вентилация)	P	---->	---->			
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	---->	---->			
3.4	Горивна система	P	---->	---->			
3.5	Електрическа система	P	---->	---->			
3.6	Хидравлична система	P	---->	---->			
3.7	Система за управление и тримери	P	---->	---->			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.8	Противообледенителна система	P	---->	---->			
3.9	Автопилот/Директорна система	P	--->	--->			
3.10	Устройства за подобряване на устойчивостта	P	---->	---->			
3.11	Метеорологична РЛС, радиовисотомер, транспондер	P	---->	---->			
3.12	Система за зонална навигация	P	---->	---->			
3.13	Колесник	P	----->	----->			
3.14	Спомагателна силова установка	P	---->	---->			
3.15	Радио-навигационно оборудване, система за управление на полет по прибори	P	---->	---->			
РАЗДЕЛ 4 – Необичайни и аварийни процедури							

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
4	Необичайни и аварийни процедури					М	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
4.1	Тренировки за пожар (вкл. евакуация, ако е приложимо)	P	---->	---->			
4.2	Поява на дим – откриване и отстраняване	P	---->	---->			
4.3	Повреда на двигател, спиране и запуск на безопасна височина	P	---->	---->			
4.4	Изхвърляне на гориво (имитация)	P	---->	---->			
4.5	Повреда на опашния винт (ако е приложимо)	P	---->	---->			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.5.1	Загуба на опашния винт (ако е приложимо)	P	---->	Това упражнение може да не се изпълнява на вертолет			
4.6	Загуба на работоспособност на член на екипажа – само за многопилотни вертолет	P	---->	---->			
4.7	Неизправност на трансмисията	P	---->	---->			
4.8	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	---->	---->			
РАЗДЕЛ 5 – Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)							
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отделяне от земята	P*	---->*	---->*			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.1.1	Симулирана повреда на двигателя по време на излитане	P*	---- >*	---->*		M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Процедури на изчакване	P*	---- >*	---->*			
5.4	Височина за вземане на решение при ILS-заход към CAT 1	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	Ръчно, без директорна система	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Ръчно извършване на процедура по точен заход, с или без директорна система	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Дублирано с автопилот	P*	---- >*	---->*			

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS/H	
5.4.4	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател. (Повредата на двигателя трябва да бъде симулирана на последната права в частта преди прелитане на външния маркер (ОМ) до опиране на ВС, или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг.)	P*	---->*	---->*		M*	
5.5	Неточен заход до минимална височина на снижение MDA/H	P*	---->*	---->*		M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	---->*	---->*			
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	---->*	---->*			
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един от двигателите при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*				M*	
5.7	Авторотация в условия на ИМС с възстановяване на тягата	P*	---->*	---->*		M*	

ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.8	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството	P*	---- >*	---->*		M*	
РАЗДЕЛ 6 – Използване на незадължително оборудване							
6	Използване на незадължително оборудване	P	---->	---->			

Г. Специфични изисквания за категорията на въздухоплавателните средства, задвижвани от силова установка

- В случая на летателна проверка или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка, кандидатът трябва да издържи раздели от 1 до 5 и 6 (както е приложимо) от летателната проверка или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 компонента, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 компонента, преминава още веднъж проверка на тези компоненти. При неуспех на който и да е компонент при повторната проверка или неуспех по отношение на компоненти, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на летателната проверка или на проверката на професионалната подготовка следва да бъдат преминати в рамките на шест месеца.

ДОПУСКИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Кандидатът следва да покаже способност да:
 - управлява въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, в рамките на неговите ограничения;
 - изпълнява всички маневри гладко и точно;
 - оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
 - прилага знания от областта на въздухоплаването;

- д) управлява въздухоплавателното средство, задвижвано от силова установка, непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
- е) разбира и прилага взаимодействието в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност; и
- ж) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.

3. Приложими са следните ограничения, коригирани с толеранс за турбулентни условия и по отношение на възможностите за управление и полетните характеристики на използваното въздухоплавателно средство, задвижвано от силова установка.

а) IFR летателни ограничения:

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Начало на втори кръг на VPR $+50$ фута/ -0 фута

Минимална височина на снижение $+50$ фута/ -0 фута

Следване на зададеното трасе:

по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$

при точен заход половин деление отклонение, по азимут и глisaда

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

Скорост:

В общия случай ± 10 възела

при симулирана повреда на двигателя $+10$ възела/ -5 възела

б) VFR летателни ограничения:

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

Скорост:

В общия случай ± 10 възела

при симулирана повреда на двигателя $+10$ възела/ -5 възела

Земно отклонение:

Т.О. висене I.G.E. ± 3 фута

Кацане ± 2 фута (с 0 фута полет назад или страничен полет)

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:
P= Обучен като командир (PIC) или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.
5. Практическото обучение трябва да се провежда, като минимум, със средства за обучение от класа, отбелязан с (P), или със средства за обучение от по-висок клас, обозначен със стрелка (---->).
6. Използвани са следните съкращения за означаване на съответния клас средства за обучение:
FFS = Тренажор за пълна имитация на полета
FTD = Техническо средство за летателно обучение
OTD = Друго техническо средство за обучение
PL = ВС, задвижвано от силова установка
 - а) Кандидатите за летателна проверка за издаване на квалификация за тип за ВС, задвижвано от силова установка, трябва да се явят на раздели от 1 до 5 и, ако е приложимо – на раздел 6.
 - б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидност или подновяване на квалификация за тип за ВС, задвижвано от силова установка, трябва да се явят на раздели от 1 до 5 и, ако е приложимо – на раздел 6 и/или 7.
 - в) Елементите, означени със звездичка (*) трябва да се изпълняват само в полет по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа ще бъде ограничена само за VFR условия.
7. Когато летателната проверка или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.
8. Летателни тренажори се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от одобрен курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. Трябва да се прилагат следните критерии при одобряване на курса:
 - а) качества на летателните тренажори, както е посочено в Част-OR;
 - б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ ВС, ЗАДВИЖВАНИ ОТ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
РАЗДЕЛ 1 – Предполетна подготовка и проверки								
1.1	Външен оглед на ВС, задвижвано от силова установка; точки за оглед и цел на огледа				P			
1.2	Оглед на кабината	P	---->	---->	---->			
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радио и навигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка	P	---->	---->	---->		M	
1.4	Рулиране по указания от РВД или инструктора		P	---->	---->			
1.5	Предполетни процедури и проверки, вкл. проверка на тягата	P	---->	---->	---->		M	
РАЗДЕЛ 2 – Летателни маневри и процедури								

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.1	Нормални профили на излитане по VFR Операции на пистата ((STOL и VTOL), вкл. при страничен вятър Повдигнати вертолетни площадки Вертолетни площадки на нивото на земята		P	---->	---->		M	
2.2	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)		P	---->				
2.3.1	Прекратено излитане: по време на операции на пистата по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята		P	---->			M	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 2	Излитане при симулирана повреда на двигателя след преминаване на точката на вземане на решение: по време на операции на пистата по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята		P	---->			M	
2.4	Авторотационно снижение до земята в режим на използване на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	---->	---->			M Само на FFS .	
2.4. 1	Спираловидно снижение в режим на използване на самолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)		P	---->			M Само на FFS .	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5	Нормални профили на кацане по VFR; операции на пистата (STOL и VTOL) повдигнати вертолетни площадки вертолетни площадки на нивото на земята		P	---->	---->		M	
2.5.1	Кацане при симулирана повреда на двигателя след достигане на точката на вземане на решение: по време на операции на пистата по време на операции на повдигната вертолетна площадка по време на операции на площадка на нивото на земята							
2.6	Действия за преминаване на втори кръг или кацане при симулирана повреда на двигателя преди точката на вземане на решение		P	---->			M	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
РАЗДЕЛ 3 – Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури								
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						М	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
3.1	Двигател	P	---->	---->				
3.2	Система за херметизация и система за кондициониране (отопление, вентилация)	P	---->	---->				
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	---->	---->				
3.4	Горивна система	P	---->	---->				
3.5	Електрическа система	P	---->	---->				
3.6	Хидравлична система	P	---->	---->				

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛН АТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващ ия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.7	Система за управление и тримери	P	---->	---->				
3.8	Противообледенителна система, отопление на предното стъкло (ако е подходящо)	P	---->	---->				
3.9	Автопилот/Директорна система	P	--->	--->				
3.10	Средства за сигнализация и предотвратяване на срыв и устройства за подобряване на устойчивостта	P	---->	---->				
3.11	Метеорологична РЛС, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	---->	---->				
3.12	Колесник	P	---->	---->				
3.13	Спомагателна силова установка	P	---->	---->				

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.14	Радио-навигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	---->	---->				
3.15	Механизация на крилото	P	---->	---->				
РАЗДЕЛ 4 – Необичайни и аварийни процедури								
4	Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.
4.1	Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в кабината и електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	---->	---->				
4.2	Поява на дим – откриване и отстраняване	P	---->	---->				

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск (това упражнение не се изпълнява на ВС), включително OEI преминаване от режим на вертолет към режим на самолет и обратно	P	---->	---->			Само на FFS .	
4.4	Изхвърляне на гориво (имитация, ако е приложимо)	P	---->	---->				
4.5	Срез на вятъра при излитане/кацане (това упражнение не се изпълнява на ВС)			P			Само на FFS .	
4.6	Симулирана повреда на системата за херметизация/екстрен о снижение (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	---->	---->			Само на FFS .	
4.7	Сработване на ACAS (система за предотвратяване на сблъсък във въздуха) (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	---->	---->			Само на FFS .	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.8	Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	---->	---->				
4.9	Неизправност на трансмисията	P	---->	---->			Само на FFS	
4.10	Извеждане от пълен срыв (включен и изключен двигател) или при сработване на ограничителя на щурвала в конфигурация за издигане, полет и приближаване на летището (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P	---->	---->			Само на FFS	
4.11	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	---->	---->				
РАЗДЕЛ 5 – Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)								

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отделяне от земята	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Симулирана повреда на двигателя по време на излитане след точката на вземане на решение	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	---->*	---->*			M*	
5.3	Процедури на изчакване	P*	---->*	---->*				
5.4	Точен заход до височина на вземане на решение не по-ниско от 60 м (200 фута)	P*	---->*	---->*				

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4.1	Ръчно, без директорна система	P*	---->*	---->*			M* (само за летателна проверка)	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	---->*	---->*				
5.4.3	С използване на автопилот	P*	---->*	---->*				
5.4.4	Ръчно, с имитация на отказ на двигател; повредата на двигателя трябва да бъде симулирана на последната права в частта преди прелитане на външния маркер (ОМ) и да продължи или до опирање на ВС, или до завършване на цялата процедура за минаване на втори кръг)	P*	---->*	---->*			M*	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.5	Неточен заход до минимална височина на снижение MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	---->*	---->*				
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един от двигателите при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Авторотация в IMC с възстановяване на тягата до земята на пистата само в режим на вертолет (това упражнение не се изпълнява на ВС)	P*	---->*	---->*			M* само на FFS	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.8	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	---->*	---->*			M*	
РАЗДЕЛ 6 – Допълнителни права към квалификация за тип за заход по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (CAT II/III)								

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6	Допълнителни права към квалификация за тип за заход по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (CAT II/III). За разширяване на правата за заход по прибори до DH по-малка от 60 м (200 фута) трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите заходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на цепелина, което е задължително за сертифициране на типа за заходи по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (200 фута).							
6.1	Прекратено излитане при минимална видимост		P	---->			M*	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2	Заходи за „сляпо кацане“ при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Следва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (SOP)		P	---->	---->		M*	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3	Минаване на втори кръг след заходите от т. 6.2 при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост на полосата (RVR), срез на вятъра, отклонение на ВС по-голямо от допустимото за успешен заход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулирана повреда на бордното оборудване.		P	----->	----->		M*	

КАТЕГОРИЯ ЗАДВИЖВАНИ СИЛОВА УСТАНОВКА		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Кацане с установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след заход за кацане по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.		P	---->			M*	
РАЗДЕЛ 7 – Незадължително оборудване								
7	Използване на незадължително оборудване		P	---->	---->			

Д. Специфични изисквания за категорията на цепелините

- В случая на летателна проверка или проверка на професионалната подготовка за квалификация за тип за цепелини кандидатът трябва да издържи раздели от 1 до 5 и 6 (както е приложимо) от летателната проверка или проверката на професионалната подготовка. Когато кандидатът не е издържал повече от 5 компонента, той следва да премине отново пълна проверка. Кандидат, който не е издържал по-малко от 5 компонента, преминава още веднъж проверка на тези компоненти. При неуспех на който и да е компонент при повторната проверка или неуспех по отношение на компоненти, които вече са били издържани при предишен опит, кандидатът е длъжен отново да премине цялата проверка. Всички раздели на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка следва да се преминат в рамките на шест месеца.

ДОПУСКИ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА

- Кандидатът следва да покаже способност да:

- а) управлява цепелина в рамките на неговите ограничения;
- б) изпълнява всички маневри гладко и точно;
- в) оценява правилно обстановката и проявява летателен професионализъм;
- г) прилага знания от областта на въздухоплаването;
- д) управлява цепелина непрекъснато и по такъв начин, че никога да не възниква съмнение за успешния изход на процедура или маневра;
- е) разбира и прилага взаимодействието в екипажа и процедурите при загуба на работоспособност; и
- ж) поддържа ефективна връзка с останалите членове на екипажа.

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

а) IFR летателни ограничения:

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Начало на втори кръг на ВВР $+50$ фута/ -0 фута

Минимална височина на снижение $+50$ фута/ -0 фута

Следване на зададеното трасе:

по радионавигационни средства $\pm 5^\circ$

при точен заход половин деление отклонение, по азимут и глisaда

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

б) VFR летателни ограничения:

Височина:

В общия случай ± 100 фута

Курс:

нормални операции $\pm 5^\circ$

необичайни/аварийни операции $\pm 10^\circ$

СЪДЪРЖАНИЕ НА ОБУЧЕНИЕТО, ЛЕТАТЕЛНАТА ПРОВЕРКА/ПРОВЕРКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА

4. Значението на използваните символи е следното:

P= Обучен като командир (PIC) или втори пилот и като пилотиращ пилот (PF) и непилотиращ пилот (PNF) за издаването на съответната квалификация за тип.

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

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

FFS= Тренажор за пълна имитация на полета

FTD= Техническо средство за летателно обучение

OTD= Друго техническо средство за обучение

As= Цепелин

а) Кандидатите за летателна проверка за издаване на квалификация за тип за цепелин трябва да се явят на раздели от 1 до 5 и, ако е приложимо – на раздел 6.

б) Кандидатите за проверка на професионалната подготовка за потвърждаване на валидността или подновяване на квалификация за тип за цепелин трябва да се явят на раздели от 1 до 5 и, ако е приложимо – на раздел 6.

в) Елементите, означени със звездичка (*) трябва да се изпълняват само в полет по прибори. Ако това условие не е изпълнено по време на летателната проверка или проверката на професионалната подготовка, квалификацията за типа ще бъде ограничена само за VFR условия.

7. Когато летателната проверка или проверката на професионалната подготовка е означена с буквата „М“, това означава задължително упражнение.

8. Летателни тренажори се използват за практическо обучение и проверка, когато формират част от курс за обучение за придобиване на квалификация за тип. За курса трябва да се прилагат следните критерии:

а) качества на летателните тренажори, както е посочено в Част-OR;

б) квалификация на инструктора.

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ	ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНА ЛНАТА ПОДГОТОВКА	
					Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверява щия след извършва не на проверката
Маневри/Процедури	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
РАЗДЕЛ 1 – Предполетна подготовка и проверки								
1.1	Предполетен преглед				P			
1.2	Оглед на кабината	P	---->	---->	---->			
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радио и навигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка		P	---->	---->		M	
1.4	Процедура на отвързване и наземни маневри			P	---->		M	
1.5	Предполетни процедури и проверки	P	---->	---->	---->		M	
РАЗДЕЛ 2 – Летателни маневри и процедури								
2.1	Нормален профил на излитане по VFR			P	---->		M	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.2	Излитане при симулирана повреда на двигателя			P	---->		M	
2.3	Излитане с тежест > 0 (тежко излитане)			P	---->			
2.4	Излитане с тежест < 0 (леко излитане)			P	---->			
2.5	Процедура на нормален набор на височина			P	---->			
2.6	Издигане до барометрична височина			P	---->			
2.7	Разпознаване на барометрична височина			P	---->			
2.8	Полет на барометрична височина или на височина, близка до нея			P	---->		M	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.9	Нормално снижение и заход			P	---->			
2.10	Нормален профил на кацане по VFR			P	---->		M	
2.11	Кацане с тежест > 0 (тежко кацане)			P	---->		M	
2.12	Кацане с тежест < 0 (леко кацане)			P	---->		M	
	Умишлено оставено празно							
РАЗДЕЛ 3 – Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури								
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури (може да бъде изпълнено на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение):						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 елемента от този раздел.

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1	Двигател	P	---->	---->	---->			
3.2	Система на херметизация на обшивката	P	---->	---->	---->			
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	---->	---->	---->			
3.4	Горивна система	P	---->	---->	---->			
3.5	Електрическа система	P	---->	---->	---->			
3.6	Хидравлична система	P	---->	---->	---->			
3.7	Система за управление и тримери	P	---->	---->	---->			
3.8	Балонет	P	---->	---->	---->			
3.9	Автопилот/Директор на система	P	--->	--->	---->			

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.10	Устройства за подобряване на устойчивостта	P	---->	---->	---->			
3.11	Метеорологична РЛС, радиовисотомер, транспондер, система за сигнализация на опасно сближение със земята (ако е подходящо)	P	---->	---->	---->			
3.12	Колесник	P	---->	---->	---->			
3.13	Спомагателна силова установка	P	---->	---->	---->			
3.14	Радио-навигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	---->	---->	---->			
	Умишлено оставено празно							
РАЗДЕЛ 4 – Необичайни и аварийни процедури								

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4	Необичайни и аварийни процедури (могат да бъдат изпълнени на FSTD, ако отговаря на условията за това упражнение)						M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум три елемента от този раздел.
4.1	Действия при пожар на: двигател, APU, в товарния отсек, в кабината и електросистемата, вкл. евакуация, ако е приложимо	P	---->	---->	---->			
4.2	Поява на дим – откриване и отстраняване	P	---->	---->	---->			
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск На определени етапи от полета, включително многократни откази на двигател	P	---->	---->	---->			

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4	Загуба на работоспособност на член от екипажа	P	---->	---->	---->			
4.5	Неизправност на трансмисията/скоростната кутия	P	---->	---->	---->		само на FFS	
4.6	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ	P	---->	---->	---->			
РАЗДЕЛ 5 – Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия)								
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отделяне от земята	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1	Симулирана повреда на двигателя по време на излитане	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3	Процедури на изчакване	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4	Точен заход до височина на вземане на решение не по-ниско от 60 м (200 фута)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1	Ръчно, без директорна система	P*	---->*	---->*	---->*		M* (само летателна проверка)	
5.4.2	Ръчно, с директорна система	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3	С използване на автопилот	P*	---->*	---->*	---->*			

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4.4	Ръчно, с имитация на отказ на двигател; повредата на двигателя трябва да бъде симулирана на последната права в частта преди прелитане на външния маркер (ОМ) и да продължи или до опиране на ВС, или до завършване на цялата процедура за минаване на втори кръг	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Неточен заход до минимална височина на снижение MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Минаване на втори кръг при работещи двигатели при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг	P*	---->*	---->*	---->*			

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един от двигателите при достигане до DA/DH или MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Възстановяване от нехарактерни положения в пространството (в зависимост от качествата на FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
РАЗДЕЛ 6 – Допълнителни права към квалификация за тип за заход по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (CAT II/III)								

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	Допълнителни права към квалификация за тип за заход по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (CAT II/III). За разширяване на правата за заход по прибори до DH по-малка от 60 м (200 фута) трябва да се проведе обучение най-малко за следните маневри и процедури. При изпълнение на следващите заходи по прибори и процедури за минаване на втори кръг трябва да се използва цялото оборудване на цепелина, което е задължително за сертифициране на типа за заходи по прибори до височина за вземане на решение по-малка от 60 м (200 фута)							
6.1	Прекратено излитане при минимална видимост		P	---->			M*	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.2	Заходи за „сляпо кацане“ при симулирани условия за полет по прибори до приложимата височина за вземане на решение, при използване на автоматизирана система за управление на полета. Следва да се спазват стандартните процедури за взаимодействие в екипажа (SOP)		P	---->			M*	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3	Минаване на втори кръг След заходите от 6.2 при достигане на височина за вземане на решение. Обучението трябва да включва и минаване на втори кръг поради (имитация на) недостатъчна видимост на полосата (RVR), срез на вятъра, отклонение на ВС по-голямо от допустимото за успешен заход и отказ на земното/бордното оборудване преди достигане на височината за вземане на решение, и минаване на втори кръг със симулирана повреда на бордното оборудване.		P	---->			M*	

КАТЕГОРИЯ НА ЦЕПЕЛИНИТЕ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ					ЛЕТАТЕЛНА ИЛИ ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/Процедури						Подпис на инструктора при завършване на обучението	Проверен на	Подпис на проверяващия след извършване на проверката
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	Кацане С установяване на визуален контакт на височината за вземане на решение след заход за кацане по прибори. Ако специфичната система за управление на полета позволява, трябва да се изпълни автоматично кацане.		P	---->			M*	
РАЗДЕЛ 7 – Незадължително оборудване								
7	Използване на незадължително оборудване		P	---->				

ПРИЛОЖЕНИЕ II
КЪМ ПРАВИЛНИКА ЗА ПРИЛАГАНЕ – ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕОБРАЗУВАНЕ
НА НАЦИОНАЛНИТЕ СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ И
КВАЛИФИКАЦИИ ЗА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

A. САМОЛЕТИ

1. Свидетелства за пилоти

Свидетелство за пилот, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

- а) за ATPL(A) и CPL(A), да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип/клас и полет по прибори, съответстващи на правата на притежаваното свидетелство;
- б) да демонстрира познания по съответните части от Част-OPS и Част-FCL;
- в) да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
- г) да отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където е приложимо)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 часа като командир на многопилотни самолети	Няма	ATPL(A)	Неприложимо	а)
ATPL(A)	>1500 часа на многопилотни самолети	Няма	Като в колона (4), ред в)	Като в колона (5), ред в)	б)
ATPL(A)	>500 часа на многопилотни самолети	Демонстриран е на знания по полетно планиране и летателни характеристики и според изискванията на FCL.515	ATPL(A), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриран е на способност да действа като командир според изискванията на приложение 9 към Част-FCL	в)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където е приложимо)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A) и преминат ИКАО ATPL теоретичен изпит в държавата-членка на издаване на свидетелството		i) Демонстриран е на знания по полетно планиране и летателни характеристики и според изискванията на FCL.310 и FCL.615 б) ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Неприложимо	г)
CPL/IR(A)	>500 часа на многопилотни самолети или при многопилотни операции на еднопилотни самолети категория CS-23 (местна авиация) или еквивалентни, в съответствие с изискванията на Част-OPS за търговския въздушен транспорт	i) Успешно полагане на изпит за ATPL(A) в държавата-членка на издаване на свидетелството* ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL.720.A в)	CPL/IR(A) с признат теоретичен изпит за ATPL	Неприложимо	д)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където е приложимо)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 часа като командир на еднопилотни самолети	Няма	CPL/IR(A) с квалификация за тип/клас, ограничение за еднопилотни самолети		е)
CPL/IR(A)	<500 часа като командир на еднопилотни самолети	Демонстриран е на знания по полетно планиране и летателни характеристики и за ниво CPL/IR	Като (4), (е)	Получаване на квалификация за многопилотен тип според изискванията на Част-FCL	ж)
CPL(A)	>500 часа като командир на еднопилотни самолети	Квалификация за нощни полети, ако е приложимо	CPL(A) с квалификация за тип/клас, ограничение за еднопилотни самолети		з)
CPL(A)	<500 часа като командир на еднопилотни самолети	i) Квалификация за нощни полети, ако е приложимо; ii) Демонстриран е на знания по летателни характеристики и и полетно планиране според изискванията на FCL.310	Като в колона (4), ред з)		и)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където е приложимо)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(A)	≥75 часа в съответствие с IFR	Квалификация за нощни полети, ако такава не е включена в квалификацията за полет по прибори	PPL/IR(A) (IR е ограничен до PPL)	Демонстриран е на знания по летателни характеристики и и полетно планиране според изискванията на FCL.615 б)	й)
PPL(A)	≥70 часа на самолети	Демонстриран е на умело използване на радионавигационните средства	PPL(A)		к)

* Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни самолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATP(A), докато продължават да летят на същия тип самолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за свидетелство по Част-FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен самолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона (3), ред д), точка i) от таблицата по-горе.

2. Удостоверение за инструктор

Удостоверение за инструктор, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в удостоверение по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежавано национално удостоверение или права	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Според изискванията на Част-FCL за съответното удостоверение	Неприложимо	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Удостоверение за SFI

Удостоверение за SFI, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в удостоверение по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение по Част-FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	>1 500 часа като пилот на многопилотен самолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL за самолети, издадено от държава-членка; ii) Преминал е подготовка на тренажор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC.	SFI(A)
SFI(A)	Опит през последните 3 години като SFI	Преминал е подготовка на тренажор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(A)

Преобразуването е валидно за период от максимум 3 години. Потвърждаването на валидността е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

4. Удостоверение за STI

Удостоверение за STI, издадено от държава-членка в съответствие с нейните национални изисквания, може да бъде преобразувано в удостоверение по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	>500 часа като пилот на еднопилотни самолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за пилот, издадено от държава-членка; ii) Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)
STI(A)	Опит през последните 3 години като STI	Преминал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(A)

Потвърждаването на валидността на удостоверението е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

Б. ВЕРТОЛЕТИ

1. Свидетелства за пилоти

Свидетелство за пилот, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

- да изпълни като проверка на професионалната подготовка изискванията на Част-FCL относно потвърждаването на валидността за квалификация за тип и полет по прибори, съответстващи на правата на притежаваното свидетелство;
- да демонстрира познания по съответните части от Част-OPS и Част-FCL;
- да демонстрира езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
- да отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидно IR(H)	>1000 часа като командир на многопилотн и вертолети	Няма	ATPL(H) и IR	Неприложимо	а)
ATPL(H) без права за IR(H)	>1000 часа като командир на многопилотн и вертолети	Няма	ATPL(H)		б)
ATPL(H) и валидно IR(H)	>1000 часа на многопилотн и вертолети	Няма	ATPL(H) и IR с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир според изискванията на приложение 9 към Част-FCL	в)
ATPL(H) без права за IR(H)	>1000 часа на многопилотн и вертолети	Няма	ATPL(H), с квалификация за тип, ограничение за втори пилот	Демонстриране на способност да действа като командир според изискванията на приложение 9 към Част-FCL	г)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) и валидно IR(H)	>500 часа на многопилотн и вертолети	Демонстрира не на знания по полетно планиране и летателни характеристики според изискванията на FCL.515 и FCL.615 б)	Като колона (4), ред в)	Като колона (5), ред в)	д)
ATPL(H) без права за IR(H)	>500 часа на многопилотн и вертолети	Като колона (3), ред д)	Като колона (4), ред г)	Като колона (5), ред г)	е)
CPL/IR(H) и преминат теоретичен изпит за ATPL(H) на ИКАО в държавата-членка на издаване на свидетелството		i) Демонстрира не на знания по полетно планиране и летателни характеристики според изискванията на FCL.310 и FCL.615 б); ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL. 720.H б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H), при условие че се приема, че теоретичният изпит за ATPL(H) на ИКАО е на ниво за ATPL според изискванията на Част-FCL	Неприложимо	ж)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	>500 часа на многопилотни и вертолети	i) Успешно полагане на теоретичен изпит за ATPL(H) според изискванията на Част-FCL в държавата-членка на издаване на свидетелството* ii) Отговаря на останалите изисквания на FCL. 720.H б)	CPL/IR(H) с признат теоретичен изпит за ATPL(H) според изискванията на Част-FCL	Неприложимо	з)
CPL/IR(H)	>500 часа като командир на еднопилотни вертолети	Няма	CPL/IR(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети	Получаване на квалификация за многопилотен тип според изискванията на Част-FCL	и)
CPL/IR(H)	<500 часа като командир на еднопилотни вертолети	Демонстриране на знания по полетно планиране и летателни характеристики според изискванията на FCL.310 и FCL.615 б)	Като колона (4), ред и)		й)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL(H)	>500 часа като командир на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети	CPL(H) с квалификация за тип, ограничение за еднопилотни вертолети		к)
CPL(H)	<500 часа като командир на еднопилотни вертолети	Квалификация за нощни полети – демонстриране на знания по летателни характеристики и полетно планиране според изискванията на FCL.310	Като колона (4), ред к)		л)
CPL(H) Без квалификация за нощни полети	>500 часа като командир на еднопилотни вертолети		Като колона (4), ред к), с ограничение до дневни операции във VFR условия	Получаване на квалификация за многопилотен тип според изискванията на Част-FCL и квалификация за нощни полети	м)
CPL(H) Без квалификация за нощни полети	<500 часа като командир на еднопилотни вертолети	Демонстриране на знания по полетно планиране и летателни характеристики според изискванията на FCL.310	Като колона (4), ред к), с ограничение до дневни операции във VFR условия		н)

Притежавано национално свидетелство	Общ летателен опит в часове	Други изисквания	Заменено свидетелство по Част-FCL и условия (където са приложими)	Премахване на условията	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL/IR(H)	≥75 часа в съответствие с IFR	Квалификация за нощни полети; ако такава не е включена в квалификацията за полет по прибори	PPL/IR(H) (IR ограничен до PPL)	Демонстриране на знания по летателни характеристики и полетно планиране според изискванията на FCL.615 б)	о)
PPL(H)	≥75 часа на вертолети	Демонстриране на умело използване на радионавигационните средства	PPL (H)		п)

* Притежателите на CPL, които имат квалификация за тип за многопилотни вертолети, не е необходимо да са преминали успешно теоретичен изпит за ATPL(H), докато продължават да летят на същия тип вертолет, но няма да им бъде признат теоретичен изпит за ATPL(H) за свидетелство по Част-FCL. Ако искат квалификация за друг тип многопилотен вертолет, те трябва да отговарят на изискванията на колона (3), ред (з), точка i) от таблицата по-горе.

2. Удостоверение за инструктор

Удостоверение за инструктор, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в удостоверение по Част-FCL, при условие че кандидатът отговаря на следните изисквания:

Притежавано национално удостоверение или права	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Според изискванията на Част-FCL за съответното удостоверение		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Потвърждаването на валидността на удостоверение е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

3. Удостоверение за SFI

Удостоверение за SFI, издадено от държава-членка в съответствие с националните изисквания се преобразува в удостоверение по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на следните изисквания:

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	>1 000 часа като пилот на многопилотен вертолет	i) Притежава или е притежавал CPL, MPL или ATPL, издадено от държава-членка; ii) Премаинал е подготовка на тренажор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)
SFI(H)	Опит през последните 3 години като SFI	Премаинал е подготовка на тренажор от курса за съответната квалификация за тип, включително MCC	SFI(H)

Потвърждаването на валидността на удостоверение е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

4. Удостоверение за STI

Удостоверение за STI, издадено от държава-членка в съответствие с нейните национални изисквания, може да бъде преобразувано в удостоверение по Част-FCL, при условие че притежателят му отговаря на изискванията, посочени в таблицата по-долу:

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)

Притежавано национално удостоверение	Опит	Други изисквания	Заменено удостоверение
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 часа като пилот на еднопилотни вертолети	i) Притежава или е притежавал свидетелство за пилот, издадено от държава-членка; ii) Премаинал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)
STI(H)	Опит през последните 3 години като STI	Премаинал е проверка на професионалната подготовка в съответствие с приложение 9 към Част-FCL на FSTD от подходящ тип за това обучение	STI(H)

Потвърждаването на валидността на удостоверението е свързано с изпълнение на съответните изисквания, описани в Част-FCL.

ПРИЛОЖЕНИЕ III
КЪМ ПРАВИЛАТА ЗА ПРИЛАГАНЕ
ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВАТА, ИЗДАДЕНИ ОТ
ИЛИ ОТ ИМЕТО НА ТРЕТИ СТРАНИ

A. ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО НА СВИДЕТЕЛСТВАТА

Общи положения

1. Свидетелство за правоспособност на пилот, издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО от трета страна може да бъде заверено или признато от компетентния орган на съответната държава-членка.

Пилотите подават заявление до компетентния орган на държавата-членка, в която пребивават или са установени, или ако не пребивават на територията на държавите-членки – на държавата, в която се намира седалището на централата на оператора, за когото те изпълняват или възнамеряват да изпълняват полети.

2. Срокът на заверяване или признаване на свидетелството не трябва да превишава една година, при условие че основното свидетелство остава валидно.

Този срок може да бъде удължен само веднъж от компетентния орган, заверил или признал свидетелството, когато по време на срока на заверяване или признаване пилотът е кандидатствал (или преминава обучение) за издаване на свидетелство в съответствие с Част- FCL. Това удължаване следва да обхваща периода, необходим за издаването на свидетелството в съответствие с Част- FCL.

Притежателите на свидетелство, признато от държава-членка, упражняват своите права в съответствие с изискванията по Част—FCL.

Свидетелства за пилоти за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности

3. В случая на свидетелства на пилоти за търговския въздушен транспорт и други търговски дейности, притежателят следва да отговаря на следните изисквания:

- а) да изпълни, под формата на летателна проверка, изискванията на Част- FCL за заверка на квалификация за тип или клас, съответстваща на правата на притежаваното свидетелство;
- б) да демонстрира, че е придобил познания по съответните части от Част- OPS и Част-FCL;
- в) да демонстрира, че е придобил знания по английски език в съответствие с FCL.055;
- г) да притежава валидно свидетелство за медицинска годност Клас 1, издадено в съответствие с Част-MED;
- д) в случая на самолети, да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано свидетелство	Общ летателен опит в	Права
	часове	

(1)

(2)

(3)

ATPL(A)	>1 500 часа като командир на многопилотни самолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като командир	а)
ATPL(A) или CPL(A)/IR*	> 1 500 часа като командир или втори пилот на многопилотни самолети в съответствие с експлоатационните изисквания	Търговски въздушен транспорт на многопилотни самолети като втори пилот	б)
CPL(A)/IR	>1 000 часа като командир в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като командир	в)
CPL(A)/IR	> 1000 часа като командир или втори пилот на еднопилотни самолети в съответствие с експлоатационните изисквания	Търговски въздушен транспорт на еднопилотни самолети като втори пилот в съответствие с Част-OPS	г)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 часа на самолети различни от TMG, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаване, и 50 часа като изпълняващ такива функции през последните 12 месеца	Упражняване на права на самолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	д)

* Притежателите на CPL(A)/IR за многопилотни самолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL(A) на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.

е) в случая на вертолетите, да отговаря на изискванията за летателен опит, посочени в следната таблица:

Притежавано
свидетелство

Общ летателен опит в Права
часове

(1)	(2)	(3)
-----	-----	-----

ATPL(H) и валидно IR	>1 000 часа като командир на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир при VFR и IFR операции	а)
ATPL(H) без права за IR	>1 000 часа като командир на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като командир при VFR операции	б)
ATPL(H) и валидно IR	>1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR и IFR операции	в)
ATPL(H) без права за IR	>1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот при VFR операции	г)
CPL(H)/IR*	>1 000 часа като пилот на многопилотни вертолети	Търговски въздушен транспорт на многопилотни вертолети като втори пилот	д)
CPL(H)/IR	>1 000 часа като командир в търговския въздушен транспорт след получаване на IR	Търговски въздушен транспорт на еднотелотни вертолети като командир	е)
ATPL(H) с или без IR права, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 часа на вертолети различни от тези, които са сертифицирани по CS-27/29, или еквивалентни, от които 200 часа като изпълняващ функциите, за които се иска признаването, и 50 часа като изпълняващ такива функции през	Упражняване на права на вертолети в операции, различни от търговски въздушен транспорт	ж)

	последните 12 месеца		
--	----------------------	--	--

* Притежателите на CPL(H)/IR за многопилотни вертолети трябва да са демонстрирали ниво на знания за ATPL на ИКАО, преди да им се признае свидетелството.

Свидетелства за пилоти за нетърговски дейности с права за полет по прибори

4. В случая на свидетелство за любител пилот с квалификация за полет по прибори или на свидетелство за CPL или ATPL с квалификация за полет по прибори, където пилотът възнамерява единствено да упражнява права на любител пилот, притежателят следва да отговаря на следните изисквания:
- а) да изпълни летателната проверка за квалификация за полет по прибори и квалификация за тип/клас за съответните права по притежаваното свидетелство, в съответствие с приложения 7 и 9 към Част-FCL.
 - б) да демонстрира, че е придобил знания по въздушно право, метеорологични кодове в авиацията, полетно планиране и характеристики (IR) и човешки възможности;
 - в) да демонстрира, че е придобил знания по английски език в съответствие с FCL.055;
 - г) да притежава най-малко валидно свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО;
 - е) да притежава опит от минимум 100 часа полетно време по прибори като командир на съответната категория въздухоплавателно средство.

Свидетелства за пилоти за нетърговски дейности без права за полет по прибори

5. В случая на свидетелство за любител пилот или на свидетелство за CPL или ATPL без квалификация за полет по прибори, където пилотът възнамерява единствено да упражнява права на любител пилот, притежателят следва да отговаря на следните изисквания:
- а) да демонстрира, че е придобил знания по въздушно право и човешки възможности;
 - б) да е преминал летателната проверка за PPL, описана в Част-FCL;
 - в) да отговаря на съответните изисквания на Част-FCL за издаването на квалификация за тип/клас съобразно правата по притежаваното свидетелство;
 - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО;
 - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
 - е) да притежава опит от минимум 100 часа като пилот на съответната категория въздухоплавателно средство.

Заверяване на свидетелства на пилоти за определени задачи с ограничена продължителност

6. Независимо от разпоредбите на параграфите по-горе, в случая на производствени полети държавите-членки могат да признаят свидетелство,

издадено в съответствие с приложение 1 на ИКАО от трета страна, за максимален срок от 12 месеца за определени задачи с ограничена продължителност като например учебни полети за първоначално въвеждане в експлоатация, демонстриране, пребазиране или тестване на самолет, при условие че кандидатът отговаря на следните условия:

- а) да притежава съответно свидетелство за правоспособност, свидетелство за медицинска годност и свързаните квалификации, издадени в съответствие с приложение 1 на ИКАО;
- б) да е нает, пряко или непряко, от производител на самолети.

В този случай правата на притежателя са ограничени до изпълнение на летателно обучение и проверки за първоначално издаване на квалификации за тип, наблюдение на първоначалното обучение в производствени полети на пилотите на оператора, полети за доставяне или пребазиране, първоначално обучение в компаниите, полетни демонстрации или изпитателни полети.

Б. ПРЕОБРАЗУВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ

1. Свидетелство за PPL/BPL/SPL, CPL или ATPL, издадено в съответствие с изискванията на приложение 1 на ИКАО от трета страна може да бъде преобразувано в PPL/BPL/SPL по Част-FCL с квалификация за еднопилотен клас или тип от компетентния орган на съответната държава-членка.

Пилотът подава заявление до компетентния орган на държавата-членка, в която пребивава или е установен.

2. Притежателят на свидетелството следва да отговаря на посочените по-долу минимални изисквания за съответната категория въздухоплавателно средство:
 - а) да е преминал писмен изпит по въздушно право и човешки възможности;
 - б) да е преминал летателната проверка съответно за PPL, BPL или SPL, в съответствие с Част-FCL;
 - в) да отговаря на изискванията за издаване на съответната квалификация за клас или тип, в съответствие с Подчаст 3;
 - г) да притежава най-малко свидетелство за медицинска годност Клас 2, издадено в съответствие с Част-MED;
 - д) да демонстрира, че е придобил езикова компетентност в съответствие с FCL.055;
 - е) да има най-малко 100 часа полетно време като пилот.

В. ПРИЗНАВАНЕ НА КВАЛИФИКАЦИИ ЗА КЛАС И ТИП

1. Валидна квалификация за клас или тип, съдържаща се в съответното свидетелство, издадено от трета страна, може да бъде вписана в свидетелство по Част-FCL, при условие че кандидатът:
 - а) отговаря на изискванията за опит и предварителните условия за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;
 - б) издържи съответната летателна проверка за издаване на приложимата квалификация за тип или клас в съответствие с Част-FCL;

- б) продължава да упражнява правата си;
- в) има:
 - i) за квалификация за клас самолети – не по-малко от 100 часа летателен опит на самолет от този клас;
 - ii) за квалификация за тип самолети – не по-малко от 500 часа летателен опит на самолет от този тип;
 - iii) за едновигателни вертолети с максимална сертифицирана излетна маса до 3 175 кг – не по-малко от 100 часа летателен опит на вертолет от този тип;
 - iv) за всички други вертолети – не по-малко от 350 часа летателен опит на вертолет от този клас.