**II**

(*Незаконодавни акти)*

РЕГУЛАТИВИ

**РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 2018/1974 на Комисијата**

**од 14 декември 2018 година,**

**со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011,**

**за техничките услови и административни постапки што се однесува на**

**членовите на екипаж на летање согласно Регулатива (ЕУ) 2018/1139**

**на Европскиот парламент и на Советот**

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, со која се изменуваат и дополнуваат Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/210, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулатива (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ([[1]](#footnote-1)), и особено член 23 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011([[2]](#footnote-2)) на Комисијата се утврдуваат техничките услови за издавање на уверенија за уредите за обука кој симулираат лет а се користи за обука за издавање на уверенија на пилоти кои се вклучени во операциите на одредени воздухоплови и за издавање на уверенија на лица и организации кои се вклучени во обуката, испитувањето и проверката на пилотите.

(2) Бидејќи во последната декада, неправилната положба на авион или губиток на контрола се утврди дека се едни од најголемите фактори на ризик, кои би можеле да доведат до несреќи со смртни последици во комерцијалниот воздушен сообраќај, а спречување на истите стана стратешки приоритет во Европа ([[3]](#footnote-3)) и во светот. Ова подразбира нови услови за обука заради подобра подготовка на пилотите за неповолни ситуации на неправилна положба на воздухоплов и губење на контрола.

(3) Со Регулатива (ЕУ) 2015/445 на Комисијата ([[4]](#footnote-4)), постојните услови за обука за комерцијални пилоти се ажурирани за да се вклучи обука за избегнување на неправилна положба и вадење од истата (UPRT), како задолжителен составен дел од теоретското познавање на пилотите. Потребни се дополнителни детални елементи на обуката и цели на обуката заради подобрување на компетентноста на пилотите, како за избегнување на неправилна положба на авион така и за вадење од истата, што може да доведе до губиток на контрола и, евентуално, до несреќа со смртни последици.

(4) UPRT треба да се вклучи во разни фази на кариерата на професионален пилот и треба да се рефлектира во правата наведени во дозволата на секој пилот. Треба да се обезбеди добро развиена и добро одржувана компетентност на професионалните пилоти за избегнување на неправилна положба и вадење од истата. UPRT треба да стане задолжителен дел од курсот за обука за стекнување на дозвола за пилот за екипаж од повеќе пилоти (MPL) и од интегрираниот курс за обука за сообраќајни пилоти за авиони (ATP(A)) и курсот за обука за дозвола за комерцијален пилот на авиони (CPL(A))како и за овластувања за класа и тип за авиони со еден пилот со кои се лета во операции од повеќе пилоти, овластувања за сложени авиони без високи перформанси, со еден пилот и овластувања за авиони со повеќе пилоти. Со цел да им се дозволи на пилотите да развијат напредна компетентност за избегнување на неправилна положба на авион и вадење од истата, соодветниот курс за обука треба да ги опфати и односните вежби во воздух во авион.

(5) Покрај воведувањето на нов курс кој се однесува на напредна компетентност на пилот за избегнување на неправилна положба и вадење од истата, треба повторно да се разгледаат и условите за уверенија на инструктори со цел да се осигури дека лицата кои подучуваат на овој курс се соодветно квалификувани.

(6) Во оваа регулатива се разгледуваат одредбите, кои во 2014 година, ги усвои Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), а кои се однесуваат на UPRT за дозволи за пилот за екипаж од повеќе пилоти и за овластувања за тип на авион со повеќе пилоти, преку изменување и дополнување на Анекс I кон Чикашката конвенција за издавање на дозволи на персонал.

(7) Во интерес на безбедноста на воздухопловството е новите елементи на UPRT да се спроведат што е можно поскоро. Треба да се донесат преодни одредби за да им се овозможи на курсевите за обука, кои започнале пред влегување во сила на овие измени и дополнувања на условите поврзани со UPRT, a кои се однесуваат на обука за пилоти, да се завршат без дополнително прилагодување. Во таа смисла, треба да се смета дека пилотите кои летаат за комерцијални авиопревозници согласно Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 ([[5]](#footnote-5)) треба да ја посетуваат редовната обука на операторот, која веќе ги содржи елементите на UPRT. Дополнително, на организациите за обука на пилоти треба да им се даде преоден период со цел да ги прилагодат своите програми за обука со цел да се придржуваат кон условите на UPRT. На крајот од тој преоден период, сите релевантни курсеви за обука треба да се спроведуваат согласно новите услови на UPRT.

(8) Моментално се уште траат преговорите помеѓу Унијата и одредени трети земји, вклучувајќи ги и оние за замена на дозволите на пилотите и односните лекарски уверенија. Со цел да се обезбеди дека земјите–членки можат да продолжат да признаваат дозволи од трети земји и лекарски уверенија за време на преодниот период додека траат преговорите, потребно е да се продолжи периодот во кој земјите–членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на својата територија на пилоти кои имаат дозвола и односно лекарско уверение кои ги издала трета земја која е вклучена во некомерцијални летови со одредени воздухоплови.

(9) Агенцијата на Европската унија за безбедност на воздухопловството и достави на Европската комисија нацрт правила за спроведување, заедно со нејзиното мислење бр. 06/2017.

(10) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, кој е основан согласно член 127 од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се менува и дополнува како што следи:

(1) по член 4а, се вметнува следниот член 4б:

*'Член 4б*

**Обука за избегнување на неправилна положба и вадење од истата**

1. Обуката за избегнување на неправилна положба и вадење од истата станува задолжителен дел од курс за обука за дозвола на пилот за екипаж од повеќе пилоти (MPL), од интегриран курс за обука за дозвола на сообраќаен пилот за авиони (ATP(A)), курс за обука за дозвола на професионален пилот за авиони (CPL(A)) и курс за обука за овластување за класа или тип за:

(a) авиони со еден пилот кои летаат во операции со повеќе пилоти;

(б) сложени авиони без високи перформанси со еден пилот;

(в) сложени авиони со високи перформанси еден пилот; или

(г) авиони со екипаж од повеќе пилоти;

согласно Анекс I (Дел–FCL).

2. За курсевите за обука наведени во став 1, кои започнуваат пред 20 декември 2019 година, во овластена организација за обука (ATO), обуката за избегнување на неправилна положба и вадење од истата не е задолжителна под услов дека:

(a) Курсот за обука за CPL(A), ATP(A) или MPL е завршен на поинаков начин согласно Анекс I (Дел–FCL), а испитот по практична оспособеност се полага согласно точките FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) или FCL.415A (MPL) од Анекс I (Дел–FCL), најдоцна до 20 декември 2021 година; или

(б) курсот за обука за класа или тип на авиони е завршен на поинаков начин согласно Анекс I (Дел–FCL), а испитот по практична оспособеност се полага согласно вториот потстав од став (в) од точка FCL.725 од Анекс I (Дел–FCL) кон оваа регулатива, најдоцна до 20 декември 2021 година.

За целите од став 1, надлежниот орган може врз основа на своја процена и согласно препораката од ATO да признае секоја обука за избегнување на неправилна положба, која завршила пред 20 декември 2019 година, во рамките на националните услови за обука.';

(2) во член 12, став 4 се заменува со следното:

'4. По пат на отстапување од наведеното во став 1, земјите–членки можат да донесат одлука да не ги применуваат одредбите од оваа регулатива се до 20 јуни 2020 година, на пилотите кои имаат дозвола и соодветно лекарско уверение кое го издала трета земја, а кои се вклучени во некомерцијални операции на воздухоплови како што е наведено во член 2(1)(б), точки (i) или (ii) од Регулатива (ЕУ) 2018/1139. Земјите–членки јавно ги објавуваат овие одлуки.';

(3) Член 12, став 8 се заменува со следното:

'8. По пат на отстапување од наведеното во став 1, точка FCL.315A, втората реченица од став (а) од точка FCL.410A и став (в) од точка FCL.725.A од Анекс I (Дел–FCL) се применуваат од 20 декември 2019 година.';

(4) Анекс I кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 се менува и дополнува во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

*Член 2*

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Меѓутоа:

(а) Член 1(1) се применува од 20 декември 2019 година.

(б) Член 1(4) се применува од 20 декември 2019 година.

(в) И покрај наведеното во точка (б) погоре, точките (2), (4), (5) и (12) од Анексот кон оваа регулатива се применува од 31 јануари 2022.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки

Брисел, 14 декември 2018 година.

*За Комисијата*

Виолета БУЛЦ

*Член на Комисијата*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*АНЕКС*

Анекс I кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 (Дел–FCL) се менува и дополнува како што следи:

(1) Точка FCL.010 се менува и дополнува како што следи:

(a) воведната реченица се заменува со следното:

'За потребите на овој Анекс (Дел–FCL) се применуваат следните дефиниции.';

(б) нова дефиниција за „достапен“ се вметнува пред дефиницијата за „акробатско летање“ како што следи:

„Достапен (accessible)“ значи дека уредот може да го користи:

— овластената организација за обука (ATO) под чие одобрение се одржува курс за обука за овластување за класа или тип; или

— испитувачот кој врши процена на компетентноста, испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за целите за проценување, испитување и проверување.';

(в) дефиницијата „акробатско летање“ се заменува со следното:

„Акробатско летање (Aerobatic flight)“ значи намерно извршени маневри, кои вклучуваат нагли промени на положбата на воздухопловот, невообичаена положба на воздухопловот или невообичаено забрзување, коишто не се потребни за нормален лет или за обука за стекнување на дозволи, уверенија или овластувања, освен за овластување за акробатско летање.';

(г) После дефиницијата „авион кој треба да се управува со копилот“, се вметнува нова дефиниција за „избегнување на неправилна положба на авион и вадење од истата“ како што следи:

„Обука за избегнување на неправилна положба на авион и вадење од истата (UPRT) (aeroplane upset prevention and recovery training – UPRT)“ значи обука која се состои од:

— обука за избегнување на неправилна положба на авион: комбинација од настава по теоретско познавање и обука по летање со цел екипаж на летање да се стекне со потребните компетентности за избегнување на неправилна положба на авион; и

— обука за вадење на авион од неправилна положба: комбинација од настава по теоретско познавање и обука по летање со цел екипаж на летање да се стекне со потребните компетентности за вадење на авион од неправилна положба.';

(д) После дефиницијата „воздушен брод“, се вметнува нова дефиниција за „расположлив FSTD“ како што следи:

„Расположлив FSTD (Available FSTD)“ е секој уред за обука кој симулира лет (FSTD), кој во секој момент му стои на располагање за користење на операторот на FSTD или на клиенот.';

(2) Точка FCL.310 се заменува со следното:

**'FCL.310 CPL – Испити по теоретско познавање**

Кандидатите за издавање на CPL покажуваат ниво на теоретски познавања соодветно за правата кои се даваат, преку полагање на испит од следните предмети:

(a) воздухопловни прописи;

(б) Општо познавање на воздухоплов – Конструкција/Системи/Погонска група;

(в) Општо познавање на воздухоплови – Инструменти;

(г) Маса и рамнотежа;

(д) Карактеристики;

(ѓ) Планирање и следење на лет;

(е) Човечки способности;

(ж) Метеорологија;

(з) Општа навигација;

(ѕ) Радио-навигација;

(и) Оперативни процедури;

(j) Теорија на летањето;

(к) Комуникација.';

(3) Точка FCL.410.A се заменува со следното:

**'FCL.410.A MPL – Курс за обука и испити по теоретско познавање**

(a) Курс

Кандидатите за издавање на MPL завршуваат курс за обука по теоретско познавање и обука по летање во ATO согласно Додаток 5 кон овој дел Анекс (Дел–FCL).

(б) Испит

Кандидатите за издавање на MPL покажуваат ниво на теоретско познавање кое е соодветно на она на имателите на ATPL(A), согласно FCL.515, и на овластување за тип на воздухоплов со повеќе пилоти.';

(4) Точка FCL.515 се заменува со следното:

**'FCL.515 ATPL – Курс за обука и испити по теоретско познавање**

(a) Курс

Кандидатите за стекнување на АТPL завршуваат курс за обука во ATO. Курсот или е курс за интегрирана обука или модуларен курс согласно Додаток 3 кон овој Анекс (Дел–FCL).

(б) Испити

Кандидатите за стекнување на ATPL покажуваат ниво на знаење кое е соодветно на правата кои се даваат, преку полагање на испити од следните предмети:

(1) Воздухопловни прописи;

(2) Општо познавање на воздухоплови – конструкција/системи/погонска група;

(3) Општо познавање на воздухоплови – Инструменти;

(4) Маса и рамнотежа;

(5) Карактеристики;

(6) Планирање и следење на лет;

(7) Човечки способности;

(8) Метеорологија;

(9) Општа навигација;

(10) Радио-навигација;

(11) Оперативни процедури;

(12) Теорија на летањето; и

(13) Комуникација.';

(5) Точка FCL.615 се заменува со следното:

**'FCL.615 IR – Настава по теоретско познавање и обука по летање**

(a) Курс

Кандидатите за стекнување на IR завршуваат курс за настава по теоретско познавање и обука по летање во ATO. Курсот е:

(1) курс за интегрирана обука, кој опфаќа обука за стекнување на IR, согласно овој Додаток 3 кон Анекс (Дел–FCL); или

(2) модуларен курс за обука согласно Додаток 6 кон овој Анекс (Дел–FCL).

(б) Испити

Кандидатите покажуваат ниво на теоретско познавање, соодветно за правата кои се даваат, преку полагање на следните предмети:

(1) Воздухопловни прописи;

(2) Општо познавање на воздухоплови – инструменти;

(3) Планирање и следење на лет;

(4) Човечки способности;

(5) Метеорологија;

(6) Радио-навигација;

(7) Комуникација.';

(6) Точка FCL.725 став (г) се заменува со следното:

'(г) Кандидат, кој веќе има овластување за тип на воздухоплов, со права за операции со еден пилот или со повеќе пилоти, се смета дека ги исполнува условите за теоретско познавање при поднесување на барањето за додавање на права за другиот вид на операции на истиот тип на воздухоплов. Ваквиот кандидат треба да заврши дополнителна обука по летање за друг вид на операции во ATO или кај имател на AOC кого надлежниот орган посебно го овластил за таква обука. Видот на операцијата се впишува во дозволата.'

(7) Точка FCL.720 се заменува со следното:

**'FCL.720.A Услови за искуство и предуслови за издавање на**

**овластувања за класа или тип – авиони**

Освен ако не е поинаку определено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Анекс I (Дел–21) кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 (OSD), кандидатите за овластување за класа или тип мора да ги исполнуваат следниве услови за искуство и предуслови за издавање на соодветното овластување:

(a) Авиони со еден пилот

Кандидатите за стекнување на прво овластување за класа или тип на повеќемоторен авион со еден, кој бара право да управува со авион во операции со повеќе пилоти треба да ги исполнуваат условите наведени во точките (б)(4) и (б)(5).

Дополнително, за:

(1) Повеќемоторни авиони со еден пилот

Кандидатите за стекнување на прво овластување за класа или тип на авион со еден пилот остваруваат најмалку 70 часа во својство на PIC на авиони.

(2) Едноставни (non–complex) авиони со високи перформанси со еден пилот

Пред да започнат со обуката по летање, кандидатите за стекнување на прво овластување за тип или класа на авион со еден пилот, класифициран како авион со високи перформанси:

(i) треба да имаат најмалку 200 часа вкупно искуство на летање, од кои 70 часа во својство на PIC на авиони; и

(ii) треба да исполнуваат еден од следните услови:

(А) да имаат уверение за успешно завршен курс за дополнителна обука по теоретско познавање, завршена во ATO; или

(Б) да ги положиле испитите по теоретско познавање за ATPL(A) согласно овој Анекс (Дел–FCL); или

(В) да имаат, покрај дозвола издадена согласно овој Анекс (Дел–FCL), ATPL(A) или CPL(A)/IR со признавање на условите за теоретско познавање за ATPL(A), издадена согласно Анекс 1 кон Чикашката конвенција.

(3) Сложени авиони со високи перформанси со еден пилот

Кандидатите за стекнување на овластување за тип на сложен авион со високи перформанси со еден пилот, покрај исполнување на условите наведени во точка (2), имаат или имале IR(A) за повеќемоторен или едномоторен авион, по потреба и како што е утврдено во Поддел Е(G) и ги исполнуваат условите наведени во точка (б)(5).

(б) Авиони со повеќе пилоти

Кандидатите за курс за обука за стекнување на прво овластување за тип на авион со повеќе пилоти, се ученици–пилоти кои посетуваат обука на курс за обука за MPL, или ги исполнуваат следните услови:

(1) имаат најмалку искуство во летање од 70 часа, во својство на PIC на авиони;

(2) имаат или имале IR(A) за повеќемоторни авиони;

(3) ги положиле испитите по теоретско познавање за стекнување на ATPL(A) согласно условите од овој Анекс (Дел–FCL);

(4) освен кога курсот за овластување за тип е комбиниран со курс за MCC:

(i) имаат уверение за успешно завршен курс за MCC на авиони; или

(ii) имаат уверение за успешно завршен курс за MCC на хеликоптери и имаат повеќе од 100 часа искуство на летање како пилоти на хеликоптери со повеќе пилоти; или

(iii) имаат најмалку 500 часа време на летање како пилоти на хеликоптери со повеќе пилоти; или

(iv) имаат најмалку 500 часа време на летање како пилоти во операции со повеќе пилоти на повеќемоторни авиони со еден пилот, во јавниот воздушен превоз согласно важечките услови за операции на летање; и

(5) го завршиле курсот за обука наведен во FCL.745.A.

(в) И покрај наведеното во точка (б), земја–членка може да издаде овластување за тип со ограничени права за авион со повеќе пилоти, кое им овозможува на имателите на тоа овластување да летаат во својство на копилот на крстарење над ниво на лет од 200 FL, под услов дека други двајца членови на екипажот имаат овластување за тип согласно став (б).

(г) Кога е така определено во податоците за оперативната соодветност (OSD), користењето на правата од овластување за тип првично може да се ограничи на летање под надзор на инструктор. Времето на летање под надзор се впишуваат во книшката за летање на пилотот или во друг соодветен документ, а инструкторот го потпишува. Ограничувањето се повлекува кога пилотот ќе докаже дека го остварил времето на летање под надзор, што се бара согласно OSD.';

(8) Точка FCL.725.A се заменува со следното:

**'FCL.725.A Настава по теоретско познавање и обука по летање**

**за стекнување на овластувања за класа и тип – авиони**

Освен ако не е поинаку утврдено во податоците за оперативна соодветност утврдени согласно Анекс I (Дел–21) кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012:

(a) Повеќемоторни авиони со еден пилот:

(1) курсот за настава по теоретско познавање за стекнување на овластување за класа на повеќемоторни авиони со еден пилот вклучува најмалку 7 часа на обука по летање во операции на повеќемоторни авиони; и

(2) курсот за обука по летање за стекнување на овластување за класа или тип на повеќемоторни авиони со еден пилот вклучува најмалку 2 часа и 30 минути обука по летање со инструктор, во нормални услови на лет, на повеќемоторни авиони, и не помалку од 3 часа и 30 минути обука по летање со инструктор за вежбање на процедури при откажување на мотор и за вежбање на техниките на асиметрично летање.

(б) за хидроавиони со еден пилот:

(1) курсот за обука за стекнување на овластувања за хидроавиони со еден пилот вклучува настава по теоретско познавање и обука по летање; и

(2) обуката по летање за овластување за класа или тип на хидроавиони со еден пилот, вклучува најмалку 8 часа обука по летање со инструктор, ако кандидатите имаат овластување за класа или тип на верзија за на копно за соодветната класа или тип, или 10 часа ако кандидатите немаат такво овластување; и

(в) за сложени авиони без високи перформанси со еден пилот, за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот и авиони со повеќе пилоти, курсевите за обука вклучуваат настава по теоретско познавање и обука по летање за UPRT, кои се однесуваат за соодветната класа или тип.';

(9) Се вметнува нова точка FCL.745.A како што следи:

**'FCL.745.A Напред курс за UPRT – авиони**

(a) Напредниот курс за UPRT се завршува во ATO и се состои најмалку од:

(1) 5 часа настава по теоретско познавање;

(2) состаноци за инструкции пред и после летот; и

(3) 3 часа на обука по летање со инструктор за авиони FI(A), квалификуван согласно точка FCL.915 (д), се состои од напредна UPRT на авион кој е квалификуван за задачите за обука.

(б) По завршување на курсот за UPRT, АТО им издава на кандидатите уверение за завршен курс.';

(10) Точка (б)(1) од точка FCL.900 се заменува со следното:

'(1) Надлежниот орган може да издаде посебно овластување со кое се даваат права за спроведување на обука по летање, ако придржувањето кон условите утврдени во овој Пддел не е можно во случај на воведување на:

(i) нов тип на воздухоплов во земјите–членки или во флота на оператор; или

(ii) нови курсеви за обука во овој Анекс (Дел–FCL)

Ова уверение се ограничува на обуки по летање кои се потребни за воведувањето на новиот тип на воздухоплов или новите курсеви за обука, а периодот на важност на истото не смее, во никој случај, да е подолг од 1 година.';

(11) Точка FCL.915 се менува и дополнува како што следи:

**'FCL.915 Општи предуслови и услови за инструкторите**

(a) Општо

Кандидатите за стекнување на уверение за инструктор треба да има најмалку 18 години.

(б) Дополнителни услови за инструктори кои спроведуваат обука по летање на воздухоплов

Кандидатите за издавање на уверение или имателите на уверение за инструктор со права да врши обука по летање на воздухоплов:

(1) за обука за стекнување на дозвола, ја поседуваат најмалку дозволата или, во случај на точка FCL.900(в), еквивалентната дозвола, за која треба да вршат обука по летање;

(2) за обука за стекнување на овластување, го имаат односното овластување или, во случај на точка FCL.900(в), еквивалентното овластување, за кое треба да се врши обука по летање;

(3) освен во случај на инструктори за пробни летови (FTIs):

(i) остваруваат најмалку 15 часа на време на летање во својство на пилоти на класа или тип на воздухоплов, на кој треба да се врши обуката по летање, од кои најмногу 7 часа може да се остварат на FSTD, кој ја претставува класата или типот на воздухопловот, ако е соодветно; или

(ii) полагаат проценка на стручноста за соодветната категорија на инструктор за таа класа или тип на воздухоплов; и

(4) имаат право да летаат во својство на PIC на воздухоплов за време на обуката по летање;

(в) Признавање за стекнување на дополнителни овластувања и за продолжување:

(1) На кандидатите за стекнување на дополнителни уверенија за инструктор може да им се признаат вештини за предавање – учење, кои веќе ги покажале за време на стекнување на уверението за инструктор кое веќе го имаат.

(2) Часовите на летање остварени како испитувач за време на испитите за практична оспособеност или проверка на стручноста, се признаваат во целост за исполнување на условите за продолжување на сите уверенија за инструктор кои кандидатот ги поседува.

(г) За признавање за проширување на други типови се земаат предвид релевантните елементи како што е утврдено во податоците за оперативна соодветност утврдени во согласност со Анекс I (Дел–21) кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 (OSD).

(д) Дополнителни услови за подучување на курс за обука согласно FCL.745.A:

(1) Покрај наведеното во (б), пред да работат како инструктори на курс за обука согласно FCL.745.A, имателите на уверение за инструктор:

(i) имаат најмалку 500 часа време на летање во својство на пилоти на авиони, вклучувајќи и 200 часа време на обука по летање;

(ii) после исполнување на условите за искуство од точка (д)(1)(i), завршуваат курс за обука за инструктор за UPRT во ATO, на кој постојано се проценува компетентноста на кандидатите; и

(iii) по завршување на курсот, добиваат уверение од ATO за завршен курс, а Раководителот на обуката (HT) ги впишува во книшките на летање на кандидатите правата наведени во точка (д)(1)(i).

(2) Правата наведени во точка (д)(1) се користат ако инструкторите, за време на последната година, поминале обука за обновување на знаењето, во ATO, на кој се оценува компетентноста која се бара за спроведување на обука на курс согласно точка FCL.745.А, на задоволство на HT.

(3) Инструкторите кои ги имаат правата наведени во точка (д)(1) може да делуваат во својство на инструктори на курс како што е утврдено во точка (д)(1)(ii), под услов да:

(i) имаат 25 часа искуство во обука по летање за време на обука согласно FCL.745.А;

(ii) завршиле процена на компетентноста за ова право; и

(iii) се придржуваат кон условите за неодамнешно искуство наведени во точка (е)(2).

(4) Овие права се впишуваат во книшката на летање на инструкторите, а испитувачот ги потпишува.';

(12) Додаток 1 се заменува со следното:

*'Додаток 1*

**Признавање на теоретско познавање**

ПРИЗНАВАЊЕ НА ТЕОРЕТСКО ПОЗНАВАЊЕ ЗА ИСТА ИЛИ ДРУГА

КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУХОПЛОВ –

ДОПОЛНИТЕЛНА–ПРЕОДНА ОБУКА И УСЛОВИ ЗА ПОЛАГАЊЕ ИСПИТИ

1. **LAPL, PPL, BPL и SPL**

1.1. За издавање на LAPL, на имателите на LAPL за друга категорија на воздухоплов во целост им се признава теоретското познавање од заедничките предмети утврдени во FCL.120(a).

1.2. Без да е во спротивност со наведеното во став 1.1, за издавањето на LAPL, PPL, BPL или SPL, имателите на дозвола за друга категорија на воздухоплов посетуваат настава по теоретско познавање и ги полагаат испитите по теоретско познавање до соодветното ниво од следниве предмети:

— Теорија на летањето;

— Оперативни процедури;

— Перформанси и планирање на лет;

— Општо познавање на воздухоплови; и

— Навигација.

1.3. За издавањето на PPL, BPL или SPL, на имателите на LAPL за истата категорија на воздухоплов, во целост им се признава наставата по теоретско познавање и условите за полагање испити.

1.4. И покрај наведеното во точка 1.2, за издавањето на LAPL(А), имателите на LAPL(S) со проширување за TMG покажуваат ниво на теоретско познавање соодветно за класа на SEP(копно) согласно FCL.135.А(a)(2).

2. **CPL**

2.1. Кандидатите за CPL, кои имаат CPL за друга категорија на воздухоплов завршуваат одобрен курс за дополнителна–преодна обука по теоретско познавање во ATO, согласно разликите кои се утврдени помеѓу наставните програми за стекнување на CPL за различни категории на воздухоплови.

2.2. Кандидатите полагаат испити по теоретско познавање како што е дефинирано во овој Анекс (Дел–FCL), за соодветната категорија на воздухоплов, по следните предмети:

021 — Општо познавање на воздухоплови: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонски групи и опрема за во случај на опасност;

022 — Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,

032/034—Перформанси на авиони или хеликоптери, во зависност што е применливо,

070 — Оперативни процедури, и

080 — Теорија на летањето.

2.3. На кандидатите за стекнување на CPL, кој ги положиле соодветните испити по теоретско познавање за IR за иста категорија на воздухоплов, им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање за човечки способности и метеорологија, освен ако не завршиле курс за обука за IR согласно Додаток 6, Оддел Аа кон овој Анекс (Дел–FCL).

2.4. На кандидатите за CPL, кои ги положиле односните испити по теоретско познавање за IR или EIR за истата категорија на воздухоплов, во целост им се признаваат условите за теоретско познавање од предметот комуникации.

3. **ATPL**

3.1. Кандидатите за стекнување на ATPL, кои имаат ATPL за друга категорија на воздухоплов, завршуваат на одобрен курс во АТО, дополнителна–преодна обука по теоретско познавање согласно разликите кои се идентификувани помеѓу наставните програми за ATPL за различни категории на воздухоплов.

3.2. Кандидатите ги полагаат испити по теоретско познавање како што е дефинирано во овој Анекс (Дел–FCL), за соодветната категорија на воздухоплов, по следните предмети:

021 — Општо познавање на воздухоплови: Конструкција и системи, Електрични системи, Погонски групи и опрема за во случај на опасност;

022 — Општо познавање на воздухоплови: Инструменти,

032/034—Перформанси на авиони или хеликоптери, во зависност што е применливо,

070 — Оперативни процедури, и

080 — Теорија на летањето.

3.3. На кандидатите за стекнување на ATPL(A), кои го положиле соодветниот испит по теоретско познавање за CPL(A), им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по предметот 'комуникација'.

3.4. На кандидатите за стекнување на ATPL(H), кои го положиле соодветниот испит по теоретско познавање за CPL(H), им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по следните предмети:

— Воздухопловни прописи;

— Теорија на летањето (хеликоптер); и

— Комуникации.

3.5. На кандидатите за стекнување на ATPL(A), кои го положиле соодветниот испит по теоретско познавање за IR(A), им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по предметот 'комуникација'.

3.6. На кандидатот за стекнување на ATPL(H) со IR(H), кои ги положиле соодветните испити по теоретско познавање за CPL(H), им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање по следните предмети:

— Теорија на летањето (хеликоптер); и

— Комуникации.

4. **IR**

4.1. На кандидатите за стекнување на IR или EIR, кои ги положиле соодветните испити по теоретско познавање за CPL за истата категорија на воздухоплов, им се признаваат како исполнети условите за теоретско познавање од следните предмети:

— Човечки способности;

— Метеорологија; и

— Комуникации.

4.2. Од кандидатите за стекнување на IR(H), кои ги положиле соодветните испити по теоретско познавање за ATPL(H) VFR се бара да ги положат и испитите од следните предмети:

— Воздухопловни прописи,

— Планирање и следење на лет; и

— Радио–навигација.';

(13) Додаток 3, Оддел А се менува и дополнува како што следи:

(a) точка (4) се заменува со следното:

'4. Курсот содржи:

(а) настава по теоретско познавање до ниво на знаење потребно за ATPL(A);

(б) обука по летање при надворешна видливост и по инструменти;

(в) обука за MCC за работа на авиони со повеќе пилоти; и

(г) UPRT согласно FCL.745.A, освен ако кандидатите не го завршиле веќе овој курс за обука пред почетокот на интегрираниот курс за ATP.';

(б) точка (5) се заменува со следното:

'5. Кандидатите, кои не успеале или не можеле да го завршат целиот курс за ATP(A), може да поднесат барање до надлежниот орган за полагање на испитот по теоретско познавање и испитот по практична оспособеност за издавање на дозвола со помали права и за IR, ако се исполнети важечките услови.';

(в) точка 7 се преименува во '7.1.' и се вметнува нова точка (7.2) како што следи:

'7.2. Наставата по теоретско познавање за UPRT се спроведува согласно FCL.745.А.';

(г) точка (9) се заменува со следното:

'9. Обуката по летање, која не опфаќа обука за стекнување на овластување за тип, се состои вкупно од најмалку 195 часа, вклучувајќи ги и сите тестови за напредокот, од кои најмногу 55 часа од целиот курс можe да е време на летање по инструменти поминато на земја. Од вкупно 195 часа, кандидатите остваруваат најмалку:

(а) 95 часа обука со инструктор, од кои не повеќе од 55 часа може да е време на летање по инструменти поминато на земја;

(б) 70 часа како PIC, вклучувајќи и летање по VFR и летање по инструменти во својство на ученик–водач на воздухоплов (SPIC). Времето на летање по инструменти во својство на SPIC се признава како време на летање како PIC до најмногу 20 часа;

(в) 50 часа на лет на маршрута во својство на PIC, вклучувајќи лет на маршрута по VFR, од најмалку 540 km (300 NM), при што се вршат две слетувања со целосно запирање на два аеродрома, различни од аеродромот на заминувањето; и

(г) 5 часа на време на летање се врши ноќе, од кои 3 часа се летање на обука со инструктор, вклучувајќи најмалку: и

(1) 1 час навигациски лет на маршрута;

(2) 5 самостални/соло полетувања;

(3) 5 самостални/соло слетувања со целосно запирање;

(д) настава по теоретско познавање за UPRT согласно FCL.745.А;

(ѓ) 115 часа време на летање по инструменти, кое се состои најмалку од:

(1) 20 часа во својство на PIC;

(2) 15 часа обука за MCC, за која може да се користи FFS или FNPT II;

(3) 50 часа на обука по летање по инструменти, од кои најмногу:

(i) 25 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT I; или

(ii) 40 часа може да се време на летање по инструменти поминато на земја на FNPT II, FTD 2 или FFS, од кои до 10 часа може да се остварат на FNPT I.

На кандидатите кои имаат уверение за завршен курс „Основен модул за летање по инструменти“, им се признаваат до 10 часа од времето што се бара за обука по летање по инструменти. Часовите поминати на BITD не се признаваат; и

(е) 5 часа во авион кој има:

(1) уверение за превоз на најмалку 4 лица; и

(2) променлив чекор на елиса и стоен трап кој се вовлекува.';

(14) Додаток 5 се менува и дополнува како што следи:

(a) точка (7) се заменува со следното:

'7. Одобрен курс за теоретско познавање за MPL се состои од најмалку 750 часа настава за ниво на знаење за ATPL(A), како и од часовите кои се потребни за:

(а) настава по теоретско познавање за соодветното овластување за тип, согласно Поддел Ж (H); и

(б) настава по теоретско познавање за UPRT согласно FCL.745.A .';

(б) точка (8) се заменува со следното:

'8. Обуката по летање се состои од вкупно најмалку 240 часа, кои содржат часови како PF и PМ, на вистински и симулиран лет, а ги опфаќа следните 4 фази од обуката:

(а) Фаза 1 – Основни вештини за летање

Посебна основна обука на авион со еден пилот

(б) Фаза 2 – Основна

Запознавање со работата на екипаж од повеќе пилоти и вовед во летање по инструменти.

(в) Фаза 3 – Средна

Примена на операциите на екипаж од повеќе членови на повеќемоторни турбо авиони со уверение за авион со високи перформанси согласно Анекс I (Дел–21) кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(г) Фаза 4 – Напредна

Обука за стекнување на овластување за тип во компанија.

Условите за MCC треба да се вметнат во соодветните горенаведени фази.

Обуката во несиметричен лет се спроведува или на авион или на FFS.';

(в) се вметнува нова точка (8а) како што следи:

'8a. Искуството по летање на вистински лет го опфаќа следното:

(а) сите услови за искуство наведени во Поддел Ж(H);

(б) обука по летање за UPRT согласно FCL.745.A;

(в) вежби за UPRT на авион, кои се поврзани со специфичностите на односниот тип согласно FCL.75.A(в);

(г) летање ноќе;

(д) летање само врз основа на референци на инструментите;

(ѓ) искуството кое е потребно за постигнување на релевантно водење на лет;

(15) Додаток 9 се заменува со следното:

*'Додаток 9*

**Обука, испит по практична оспособеност и** **проверка на стручноста за**

**MPL, ATPL, овластување за летање на тип и класа и**

**проверката на стручноста за стекнување на IR**

А **Општо**

1. Кандидатите за испит по практична оспособеност поминуваат обука на иста класа или тип на воздухоплов, како оној кој ќе се користи на испитот по практична оспособеност.

Обуката за овластување за тип на MPA и PL се спроведува на FFS или во комбинација на FSTD(s) и FFS. Испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста за овластување за тип на MPA и PL и за издавање на ATPL и MPL, се спроведуваат на FFS, ако е достапен.

Обуката, испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста за овластувања за класа или тип за SPA и хеликоптери се спроведуваат на:

(a) расположлив и достапен FFS, или

(б) комбинација од FSTD(s) и воздухоплов, ако нема на располагање FFS или е недостапен; или

(в) воздухоплов, ако нема на располагање FSTD или е недостапен.

Ако за време на обуката, испитите или проверките се користат FSTD(s), соодветноста на FSTD(s) кои се користат се проверува во однос на важечката „Табела на функциите и субјективните испитувања“ и важечката „Табела на испитувања на валидацијата на FSTD“, кои се наоѓаат во основниот референтен документ кој е важечки за уредот кој се користи. Се земаат предвид сите рестрикции и ограничувања кои се наведени во уверението за квалификација на уредот

2. Ако, во два обида, не се положат сите секции од испитот, потребна е дополнителна обука.

3. Не постои ограничување на бројот на обидите за полагање на испитот по практична оспособеност.

СОДРЖИНА НА ОБУКАТА, ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ

И ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТА

4. Освен ако не е поинаку утврдено во податоците за оперативната соодветност утврдени согласно Анекс I (Дел–21) кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 (OSD),наставната програма за обуката по летање, испитот по практична оспособеност и проверката на стручноста се во склад со овој додаток. Наставната програма, испитот по практична оспособеност и проверката на стручноста може да се скратат кога се признава претходното искуство на слични типови на воздухоплови, како што е определено во OSD.

5. Освен во случај на испитите по практична оспособеност за стекнување на ATPL, кога е така дефинирано во OSD за одреден воздухоплов, може да се признаат ставките од испитот по практична оспособеност кои се заеднички за други типови или варијанти, кога пилотот е квалификуван за истите.

СПРОВЕДУВАЊЕ НА ИСПИТОТ/ПРОВЕРКАТА

6. Испитувачот може да избере едно од различните сценарија за испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, кои содржат симулирани релевантни операции. Се користат симулатори на лет и други уреди за обука, како што е утврдено во овој Анекс (Дел–FCL).

7. За време на проверката на стручноста, испитувачот потврдува дека имателите на овластување за класа или тип го одржуваат соодветното ниво на теоретско познавање.

8. Ако кандидатите одлучат да го прекинат испитот по практична оспособеност од причини за кои испитувачот смета дека се неоправдани, тие повторно го полагаат целиот испит по практична оспособеност. Ако испитот се прекине од причини за кои испитувачот смета дека се оправдани, во тој случај на следниот лет се полагаат само оние секции кои не се завршиле на претходниот лет.

9. По дискреционо право на испитувачот, кандидатите може само еднаш да повторат кој било маневар или процедура од испитот. Испитувачот може да го прекине испитот во која било фаза, доколку смета дека способноста на кандидатот за летање бара повторување на целиот испит.

10. Од кандидатите се бара да управуваат со воздухопловот од седиштето од кое може да се вршат должностите на PIC или копилот, што е соодветно. Во услови за еден пилот, испитот се спроведува како да не се присутни други членови.

11. За време на подготовките за пред лет на испитот, од кандидатите се бара да го определат поставувањето на снагата на моторите и брзините. Кандидатите му ги предочуваат на испитувачот кои проверки и должности ги извршуваат, вклучувајќи ја и идентификацијата на средствата за радио врска. Проверките се вршат согласно листата на проверка – чеклиста листа на воздухопловот, кој се користи на испитот и, ако е соодветно, согласно концептот за MCC. Кандидатите ги пресметуваат податоците за изведување на полетувањето, приодот и слетувањето во согласност со оперативниот прирачник или прирачникот за летање на воздухопловот кој се користи. Релативните/апсолутните висини на донесување на одлуки, минималните релативни/апсолутни висини за спуштање и точката на започнување на процедурата за неуспешен приод се одредуваат во согласност на испитувачот.

12. Испитувачот не смее да учествува во управувањето со воздухопловот, освен кога е потребно да интервенира заради безбедноста или заради избегнување на неоправдано доцнење на останатиот сообраќај.

ПОСЕБНИ УСЛОВИ ЗА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/

ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊА ЗА ТИП НА

ВОЗДУХОПЛОВИ СО ЕКИПАЖ ОД ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ, ЗА ОВЛАСТУВАЊА ЗА ТИП НА АВИОН СО ЕДЕН ПИЛОТ, НА ЛЕТОВИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ,

ЗА MPL И ATPL

13. Испитот по практична оспособеност за воздухоплови со повеќе пилоти или авион со еден пилот во операции со повеќе пилоти се спроведува во средина на екипаж со повеќе членови. Друг кандидат или друг квалификуван пилот за тој тип може да ја врши должноста на втор пилот. Ако се користи воздухоплов, вториот пилот е испитувачот или инструктор.

14. Кандидатите управуваат со авионот во својство на PF за време на сите фази од испитот по практична оспособеност, освен за време на процедурите за невообичаени и ситуации на опасност, кои може да ги изведе како PF или PМ согласно MCC. Исто така, кандидатите за прво стекнување на овластување за летање на тип на авиони со повеќе пилоти или за ATPL мора да покажат способност да ги вршат должности на PМ. Кандидатите можат да се одлучат за левото или десното седиште на испитот по практична оспособеност, доколку сите ставки од испитот може да се извршат од избраното седиште.

15. Испитувачот посебно ги проверува следните делови за кандидатите за стекнување на ATPL или за овластување за летање на тип на авион со повеќе пилоти или операции со повеќе пилоти на авион со еден пилот со проширување на должностите на PIC, без разлика дали кандидатите летаат во својство на PF или PМ:

(а) раководење со соработката на екипаж;

(б) одржување на општ преглед врз управувањето на воздухопловот со соодветен надзор; и

(в) дефинирање на приоритети и донесување на одлуки согласно аспектите за безбедност и соодветните правила и прописи адекватни за оперативната состојба, вклучувајќи ги и оние за опасни ситуации.

16. Испитот/проверката се спроведуваат по IFR, ако е вклучено овластување за IR и, секогаш кога е можно, во симулирани услови на комерцијален воздушен превоз. Клучен елемент кој треба да се провери е способноста да се испланира и изврши летот врз основа на вообичаениот материјал за подготовка на лет.

17. Кога курсот за овластување за тип вклучува помалку од 2 часа обука по летање на воздухоплов, испитот по практична оспособеност може да се спроведе на FFS и може да заврши пред обуката по летање на воздухоплов.

Одобрената обука по летање ја врши квалификуван инструктор под одговорност на:

(а) ATO;

(б) организација која има AOC, издадено во согласност со Анекс III (Дел–ORO) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 и која е посебно овластена за таа обука; или

(в) инструкторот, во случаи кога не е одобрена обука по летање на SP воздухоплов во ATO или кај имател на AOC туку обуката по летање на воздухоплов ја одобрил надлежниот орган на кандидатите.

Уверението за завршен курс за стекнување на овластување за тип, вклучувајќи ја и обуката по летање на воздухоплов се проследува до надлежниот орган пред да се впише новото овластување за тип во дозволата на кандидатот.

18. За обука за вадење од неправилна положба, „настан на губење на брзина (stall event)“ значи превлекување или губиток на узгон. ATO може да користи FFS за обука за вадење од превлекување или за покажување на карактеристиките на однесување на одреден тип на авионот на критична брзина, или и за двете, под услов дека:

(а) FFS е квалификуван согласно посебните услови за оценување од CS–FSTD(A);

(б) ATO успешно му докажал на надлежниот орган дека се ублажува каков било негативен пренос на обуката.

Б. **Посебни услови за категорија на авион**

ПРЕОДНИ ОЦЕНКИ

1. За авиони со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кандидатите ги полагаат сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако не положат која било ставка од една секција, таа секција се смета за неположена. Ако не положат само една секција, тие повторно ја полагаат само таа секција. Ако не положат повеќе од една секција, тие повторно го полагаат целиот испит или проверка. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатите не положат која било секција на повторното полагање, вклучувајќи ги и секциите кои ги положиле во претходниот обид. За повеќемоторните авиони со еден пилот се полага секцијата 6 од односниот испит или проверка, која се однесува на несиметричните летови.

2. Во случај на авиони со повеќе пилоти и сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кандидатите ги полагаат сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатот не положи повеќе од пет ставки. Кандидатите кои нема да положат пет или помалку ставки повторно ги полагаат тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатите не положат која било ставка при повторното полагање на испитот, односно проверката, вклучувајќи ги и ставките кои ги положиле во претходниот обид. Секцијата 6 не е дел од испитот по практична оспособеност за ATPL или MPL. Ако кандидатите не ја положат само секција 6 или ако не ја полагале секција 6, овластувањето за тип се издава без права за CAT II и CAT III. За да го прошират овластувањето за летање на тип со права за CAT II и CAT III, кандидатите мора да ја положат секција 6 на соодветен тип на воздухоплов.

ДОЗВОЛЕНИ ОTСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

3. Кандидатите мора да покаже дека се способни за следното:

(а) да управуваат со авионот во рамките на ограничувањата на истиот;

(б) да ги изведуваат сите маневри координирано/лесно и прецизно;

(в) да прикажат сигурност во донесување на одлуки и примена на способностите за летање/управување со авионот;

(г) да го применуваат стекнатото знаење за воздухопловство;

(д) да одржуваат контрола при управувањето со авионот за цело време, на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;

(ѓ) да ги разбираат и применуваат процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на онеспособеност, ако е применливо; и

(е) ефикасно да комуницираат со останатите членови на екипажот, ако е применливо.

4. Следните ограничувања се применуваат, коригирани за дозволеното отстапување во услови на турбуленција, и заради карактеристиките на управување и перформансите на авионот кој се користи:

Висина

Општо/нормален лет ± 100 ft (стапки)

Започнување со продолжување

на друг круг на висина на одлука + 50 стапки / -0 стапки

Најмала висина на спуштање/

MAPt/висина + 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства ± 5°

За „аголни“ отстапувања скршнување од пола отклон на скала,

по азимут и по линија на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) грешка/отстапување од зададена

„линеарни“ латерални отстапувања патека вообичаено е ограничено на

± ½ од вредноста на RNP што се однесува на процедурата. Се дозволуваат кратки отстапувања од овој стандард максимум до една вредност на RNP.

3D линеарни вертикални отстапувања не повеќе од ₋ 75 ft под вертикалниот

(на пр., RNP APCH (LNAV/VNAV) со профил во секое време, и не повеќе од

користење на BaroVNAV) + 75 ft над вертикалниот профил на или под 1 000 ft над нивото на аеродромот

Курс

сите мотори работат ± 5°

со симулиран дефект на мотор ± 10°

Брзина

сите мотори работат ±5 јазли

со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /

ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

5. Авиони со еден пилот, со исклучок на сложени авиони со високи перформанси:

(а) Значењето на следните симболи е следното:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PМ

OTD = За оваа вежба може да се користат други уреди за обука

X = За оваа вежба се користат FFS (симулатори на лет); во спротивно се користи авион, ако е соодветен за маневарот или процедурата

P# = Обуката е дополнета со надзор во авионот.

(б) Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A = Авион

FFS = Симулатор на комплетен лет

FSTD = Тренажер за обука по летање/ уред за обука кој симулира лет

(вклучувајќи FNPT II за овластување за класа за ME)

(в) Ставките означени со ѕвездичка (\*) во секцијата 3Б и, за повеќемоторните, секција 6, може да се летаат исклучиво само на основа на инструменти, ако продолжувањето/обновувањето на IR е вклучено во испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако ставките означени со ѕвездичка (\*) не се летаат само по инструменти за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, и кога не се признаваат правата за IR, овластувањето за летање на класа или тип се ограничува само за летање по VFR.

(г) Секцијата 3А мора да се заврши за целите за продолжување на овластување за тип или класа на повеќемоторен авион, само по VFR, ако не е исполнет условот за искуство од 10 сектори на рута, во период од претходните 12 месеци. Секцијата 3А не се бара ако е завршена секцијата 3Б.

(д) Онаму каде се појавува буквата „М" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, укажува дека тоа е задолжителна вежба или право на избор во случај на повеќе од една вежба.

(ѓ) FSTD се користи за практичната обука за овластувања за класа или тип на повеќемоторни авиони, ако е составен дел од одобрен курс за овластување за класа или тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(i) квалификацијата на FSTD како што е утврдено во односните услови од Анекс VI (Дел–ARA) и Анекс VII (Дел–ORA);

(ii) квалификациите на инструкторите;

(iii) обемот на обука на FSTD, обезбедени на курсот; и

(iv) квалификациите и претходното искуство на пилотите кои се обучуваат, а ги стекнале на слични типови.

(е) Ако по прв пат се бараат права за летање со повеќе пилоти, пилотите кои имаат права за операции со еден пилот:

(1) завршуваат курс за дополнителна–преодна обука во ATO, кој опфаќа маневри и процедури, вклучувајќи и MCC, како и вежбите од секција 7, користејќи управување со закани и грешки (TEM), CRM и човечки фактори; и

(2) ја полагаат проверката на стручноста во операции со повеќе пилоти.

(ж) Ако по прв пат се бараат права за операции со еден пилот, пилотите кои имаат права за операции со повеќе пилоти се обучуваат во ATO и се проверуваат за следните дополнителни маневри и процедури во операции со еден пилот:

(1) за авиони со SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 и, ако е соодветно, еден приод од секција 3.Б; и

(2) за авиони со ME, 1.6, секција 6 и, ако е соодветно, еден приод од секција 3.Б.

(з) Пилотите кои имаат права и за операции со еден пилот и за операции со повеќе пилоти, согласно точките (е) и (ж), можат да ги продолжат правата и за двата вида на операции со завршување на проверка на стручноста на операции со повеќе пилоти покрај вежбите наведени во точките (ж)(1) или (ж)(2), по потреба, во операции со еден пилот.

(ѕ) Ако испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста се спроведуваат само на операции со повеќе пилоти, овластувањето за тип се ограничува на операции со повеќе пилоти. Ограничувањето се укинува кога пилотите ќе ги исполнат условите од точка (ж).

(и) Обуката, испитувањето и проверката се во склад со долу–наведената табела.

(1) Обука во ATO, услови за испитување и проверка за права за операции со еден пилот

(2) Обука во ATO, услови за испитување и проверка за права за операции со повеќе пилоти

(3) Обука во ATO, услови за испитување и проверка за пилоти кои имаат права за операции со еден пилот, а кои по прв пат бараат права за операции со повеќе пилоти (курс за дополнителна–преодна обука)

(4) Обука во ATO, услови за испитување и проверка за пилоти кои имаат права за операции со повеќе пилоти, а кои по прв пат бараат права за операции со еден пилот (курс за дополнителна–преодна обука)

(5) Обука во ATO и услови за проверка за права за комбинирано продолжување и обновување на права за операции со еден пилот и со повеќе пилоти

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | (1) | | (2) | | (3) | | (4) | | (5) | |
| Вид на операција | SP | | MP | | SP → MP (прво) | | MP → SP (прво) | | SP + MP | |
|  | *Обука* | *Испитув/*  *проверка* | *Обука* | *Испитув/*  *проверка* | *Обука* | *Испитув/*  *проверка* | *Обука, испит.*  *и проверка*  *(SE авиони)* | *Обука, испит.*  *и проверка*  *(МE авиони)* | *SE авиони* | *ME авиони* |
| Прво издавање  Сложени SP | Секции  1 – 6  1 - 7 | Секции  1 – 6  1 - 7 | Секции  1 – 7 | Секции  1 – 7 | MCC  CRM  Човечки фактори  ТЕМ  Секција 7 | Секции  1 - 7 | 1.6, 4.5, 4.6, 5.2  и, ако е применливо, еден приод од  секција 3.Б | 1.6, секција 6 и, ако е применливо, еден приод од  секција 3.Б |  |  |
| Продолжување  Сложени SP | не е  прим.  1 - 7 | Секции  1 – 6  1 - 7 | не е  прим. | Секции  1 - 7 | не е  прим. | не е  прим. | не е  прим. | не е  прим. | MPO:  Секции 1-7  SPO:  1.6, 4.5, 4.6, 5.2  и, ако е применливо, еден приод од  секција 3.Б | MPO:  Секции 1-7  SPO:  1.6, секција 6 и, ако е применливо, еден приод од  секција 3.Б |
| Обновување  Сложени SP | FCL.740  1 – 7 | Секции  1 – 6  1 - 7 | FCL.740 | Секции  1 - 6 | не е  прим. | не е  прим. | не е  прим. | не е  прим. | Обука:  FCL.740  Проверки:  како за  продолжување | Обука:  FCL.740  Проверки:  како за  продолжување |

(ј) За утврдување или одржување на PBN права, еден приод е RNP APCH. Ако RNP APCH не е можен, истиот се врши на соодветно опремен FSTD.

| TMGs И АВИОНИ СО ЕДЕН ПИЛОТ, ОСВЕН ЗА СКОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ | ПРАКТИЧНА ОБУКА | | | ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневри/процедури | FSTD | A | Потпис на инструкторот по завршување на обуката | Испитано или проверено на FSTD  или на A | Потпис на испитувачот по завршу­вање на испи или проверка |
| **СЕКЦИЈА 1** | | | | | |
| 1 Заминување  1.1. Подготовка за лет, вклучувајќи  — документација  — маса и рамнотежа  — метеоролошки извештај  — NOTAM. | OTD |  |  |  |  |
| 1.2 Проверки пред придвижување на моторите |  |  |  |  |  |
| 1.2.1 Надворешни | OTD  P# | P |  | M |  |
| 1.2.2 Внатрешни | OTD  P# | P |  | M |  |
| 1.3 Придвижување на моторите:  Нормални неисправности | P→ | → |  | M |  |
| 1.4 Возење по земја/таксирање | P→ | → |  | M |  |
| 1.5 Проверки пред заминување:  проверка на моторите (ако е применливо) | P→ | → |  | M |  |
| 1.6 Процедура за полетување:  — нормално, со закрилца поставени согласно Прирачникот за летање; и  — со страничен ветер (ако постојат услови) | P→ | → |  |  |  |
| 1.7 Качување:  — Vx/Vy  — свртувања во зададениот курс; и  — израмнување при слетување | P→ | → |  | M |  |
| 1.8 Соработка со ATC – придржување,  процедури за R/T | P→ |  |  | М |  |
| **СЕКЦИЈА 2** | | | | | |
| 2. Лет во зона (visual meteorological conditions (VMC))  2.1 Праволиниски хоризонтален лет на различни брзини, вклучувајќи и лет на критично мала брзина со и без закрилца (вклучувајќи приод на V Vmca, кога е можно) | P→ | → |  |  |  |
| 2.2 Остри свртувања (3600 на лево и десно со нагиб од 45о) | P→ | → |  | M |  |
| 2.3 Губење на висина и опоравување  (i) чисто провлекување;  (ii) приод до провлекување во свртување при спуштање во конфигурација и со снага за приод;  (iii) приод на провлекување во конфигурација и со снага за слетување;  (iv) приод до провлекување, свртување при качување со закрилца за полетување и снага за качување (само за едномоторни авиони) | P→ | → |  | M |  |
| 2.4 Постапки за користење на автопилот и уредот за управување со летот (навигацискиот уред (FD)) (може да се спроведе во секција 3), ако е можно | P→ | → |  | M |  |
| 2.5 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T | P→ | → |  | M |  |
| **СЕКЦИЈА 3А** | | | | | |
| 3А Процедури за на рута по VFR  3А.1 (види Б.5 (в) и (г)  План на лет, навигација со пресметување и читање на карти | P→ | → |  |  |  |
| 3А.2 Одржување на апсолутна висина, правец и брзина | P→ | → |  |  |  |
| 3А.3 Ориентација, мерење на времето и корекција на предвиденото време за пристигнување (ETA) | P→ | → |  |  |  |
| 3А.4 Користење на радио-навигациски средства (ако е применливо) | P→ | → |  |  |  |
| 3А.5 Управување со летот (авионската книга, рутински проверки вклучувајќи на горивото, системите и системите против замрзнување | P→ | → |  |  |  |
| 3А.6 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T | P→ | → |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 3Б** | | | | | |
| 3Б Летање по инструменти | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.1\* Заминување по IFR |  |  |  |  |  |
| 3Б.2\* На рута по IFR | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.3\* Процедури за чекање | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.4\* 3D операции до релативна/апсолутна висина на одлуки (DH/A) од 200 ft (60 m) или до повисоки минимуми, ако тоа го бара процедурата за приод (може да се користи автопилот до завршниот сегмент на приодот за фаќање на сигнали за наведување на патеката за приод по висина | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.5\* 2D операции до минимална релативна/апсолутна висина на спуштање (MDH/A) | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.6\* Вежби по летање вклучувајќи и симулиран дефект на компасот и на индикаторот за положба:  — стандарден хоризонтално / свртување со соодветна брзина  — вадење од невообичаени положби | P→ | → |  | M |  |
| 3Б.7\* Дефект на локалајзерот или рамнината на понирање | P→ | → |  |  |  |
| 3Б.8\* Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T | P→ | → |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 4** | | | | | |
| 4. Пристигнување и слетување  4.1 Аеродромска процедура за пристигнување | P→ | → |  | M |  |
|  |
| 4.2 Нормално слетување | P→ | → |  | M |  |
| 4.3 Слетување без закрилца | P→ | → |  | M |  |
| 4.4 Слетување при страничен ветер (ако дозволуваат условите) | P→ | → |  |  |  |
| 4.5 Приод и слетување на релант од висина од 2 000 ft или над ПСП (само за едномоторни авиони) | P→ | → |  |  |  |
| 4.6 Продолжување на друг круг од минимална висина | P→ | → |  | M |  |
| 4.7 Продолжување на друг круг и слетување ноќе (ако е применливо) | P→ | → |  |  |  |
| 4.8 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T | P→ | → |  | M |  |
| **СЕКЦИЈА 5** | | | | | |
| 5 Невообичаени и процедури во случај на опасност  (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4) |  |  |  |  |  |
| 5.1 Прекинато полетување на прифатлива брзина | P→ | → |  | M |  |
| 5.2 Симулиран дефект на мотор после полетувањето (само за едномоторни авиони) |  | P |  | M |  |
| 5.3 Симулирано принудно слетување без снага/мотор (само за едномоторни авиони) |  | P |  | M |  |
| 5.4 Симулирани опасни ситуации:  (i) пожар или чад за време на летот  (ii) неправилности на системите, ако е применливо | P→ | → |  |  |  |
| 5.5 Само за обука за ME авиони и за TMG: гасење и повторно придвижување на моторите (на сигурна висина ако се изведува на воздухоплов) | P→ | → |  |  |  |
| 5.6 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T |  |  |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 6** | | | | | |
| 6 Симулиран асиметричен лет/симулиран лет со еден мотор  6.1\* (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5)  Симулиран дефект на мотор за време на полетувањето (на сигурна висина, освен ако не се изведува на FFS или FNPT II) | P→ | → X |  | М |  |
| 6.2\* Асиметричен приод и продолжување на друг круг | P→ | → |  | M |  |
| 6.3\* Асиметричен приод и слетување со целосно запирање | P→ | → |  | M |  |
| 6.4 Соработка со ATC – придржување, процедури за R/T | P→ | → |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 6** | | | | | |
| 7 **UPRT** |  |  |  |  |  |
| 7.1 Маневри и процедури во лет |  |  |  |  |  |
| 7.1.1 Рачно управување со и без уред за управување со лет  (без автопилот, без автоматски потисок/  автопригушување, и според различни алгоритми за управување, по потреба) | P→ | → |  |  |  |
| 7.1.1.1 На различни брзини (вклучувајќи спор лет) и висини во рамките на обука на FSTD) | P→ | → |  |  |  |
| 7.1.1.2 Остри вртења со нагиб од 45о, 180о до 360о, на лево и десно | P→ | → |  |  |  |
| 7.1.1.3 Свртувања со и без спојлери | P→ | → |  |  |  |
| 7.1.1.4 Процедурално летање по инструменти и маневрирање, вклучувајќи заминување и пристигнување по инструменти, и приод при надворешна видливост (визуелен приод) | P→ | → |  |  |  |
| 7.2 Обука за вадење од неправилна положба  7.2.2 Вадење од губење на брзината:  — во конфигурација на полетување;  — во чиста конфигурација на мала висина);  — во чиста конфигурација блиску до најголемата оперативна висина; и  — во конфигурација за слетување | P→ | → |  |  |  |
| 7.2.1 Следните вежби кои се однесуваат на неправилна положба:  — вадење од положба со носот нагоре при различни агли на нагиб; и  — вадење од положба со носот надоле при различни агли на нагиб | P  FFS квалифику-ван само за задачата на обуката | X  За оваа вежба не се користи авион |  | само FFS |  |
| 7.3 Продолжување на втор круг со сите исправни мотори\* од различни фази за време на приод по инструменти | P→ | → |  |  |  |
| 7.4 Прекинато слетување со сите исправни мотори:  — од различни висини под DH/MDH 15 m (50 ft) над прагот на полетно–слетната патека  — после приземјување (прекинато слетување)  — во авиони кои немаат уверение за категорија на транспортни авиони (JAR/FAR 25) или за категорија на авиони за регионален превоз (SFAR 23), прекинатото слетување со сите исправни мотори започнува под MDH/A или по приземјувањето. | P→ | → |  |  |  |

6. Авиони со повеќе пилоти и сложени авиони со високи перформанси со еден пилот:

(а) Значењето на следните симболи е следното:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PМ за издавање на овластување за тип, ако е применливо.

OTD = За оваа вежба може да се користат други уреди за обука

X = За оваа вежба се користат FFS (симулатори на комплетен лет); во спротивно се користи авион, ако е соодветен за маневрите или процедурите

P# = Обуката мора да се дополни со надзор во авионот.

(б) Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

A = Авион

FFS = Симулатор на комплетен лет

FSTD = Тренажер за обука по летање/ уред за симулирање на лет

(в) Ставките означени со ѕвездичка (\*) се летаат исклучиво само на основа на инструменти.

(г) Онаму каде се појавува буквата „М" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност, укажува дека тоа е задолжителна вежба.

(д) FFS се користи за практичната обука и за испитувањето, ако FFS претставува дел од овластен курс за обука за стекнување на овластување за тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(i) квалификациите на инструкторите;

(ii) квалификацијата и обемот на обука која се врши на курсот и на FSTD; и

(iii) квалификациите и претходното искуство на пилотите кои се обучуваат, а ги стекнале на слични типови.

(ѓ) Маневрите и процедурите вклучуваат и MCC за авиони со повеќе пилоти и за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот во операции со повеќе пилоти.

(е) Маневрите и процедурите се вршат во улога на еден пилот за сложени авиони со високи перформанси со еден пилот во операции со еден пилот.

(ж) Во случај на сложени авиони со високи перформанси со еден пилот, кога испитот по практична оспособеност или проверката на стручност се спроведува во операции со повеќе пилоти, овластувањето за тип се ограничува на операции со повеќе пилоти. Ако се бараат права за операции со еден пилот, маневрите/процедурите од 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 и најмалку еден маневар/процедура од секција 3.4 се извршуваат дополнително како операција со еден пилот.

(з) Во случај на овластување за тип со ограничувања, кое е издадено согласно FCL.720.А(д), кандидатите ги исполнуваат истите услови како и кандидатите за овластување за тип, освен практичните вежби кои се однесуваат на фазите на полетување и слетување.

(ѕ) За утврдување и одржување на правата за PBN, еден приод мора да биде RNP APCH. Ако RNP APCH не е можен, истиот се врши на соодветно опремен FSTD.

| АВИОНИ СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ И СЛОЖЕНИ АВИОНИ СО ВИСОКИ ПЕРФОРМАНСИ  СО ЕДЕН ПИЛОТ | ПРАКТИЧНА ОБУКА | | | ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА ИЛИ ТИП ЗА ATPL/MPL | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневри/процедури | FSTD | A | Потпис на инструкторот по завршување на обуката | Испитано или проверено на FSTD  или на A | Потпис на испитувачот по завршу­вање на испи или проверка |
| СЕКЦИЈА 1 | | | | | |
| 1 Подготовка за лет  1.1. Пресметување на перформанси | OTD  P |  |  |  |  |
| 1.2. Визуелен преглед на надворешноста на авион; локација на секоја ставка и цел на прегледот | OTD P# | P |  |  |  |
| 1.3. Преглед на пилотската кабина | P→ | → |  |  |  |
| 1.4. Користење на чек листа пред придвижување на моторите, процедури за придвижување, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на фреквенциите за навигација и комуникација | P→ | → |  | M |  |
| 1.5. Возење по земја согласно упатството од ATC или упатствата од инструкторот | P→ | → |  |  |  |
| 1.6. Проверки пред лет | P→ | → |  | M |  |
| СЕКЦИЈА 2 | | | | | |
| 2. Полетувања  2.1 Нормални полетувања со различни позиции на закрилца, вклучително и полетување без застанување (забрзано полетување) | P→ | → |  |  |  |
| 2.2\* Полетување по инструменти; преод на лет по инструменти треба да се изврши за време на ротацијата или веднаш после полетувањето | P→ | → |  |  |  |
| 2.3 Полетување со бочен ветар | P→ | → |  |  |  |
| 2.4 Полетување со максимална маса на полетување (вистинска или симулирана максимална маса на полетување) | P→ | → |  |  |  |
| 2.5 Полетувања со симулиран дефект на мотор  2.5.1\* набрзо после постигнување на V2, | P→ | → |  |  |  |
| (Кај авиони кои немаат уверение како категорија на авиони за транспорт ниту како категорија на авиони за регионален сообраќај, дефект на мотор не смее да се симулира се додека не се постигне минимална висина од 500 стапки над крајот на ПСП. Кај авиони кои имаат исти перформанси како категоријата на авиони за транспорт што се однесува на масата при полетување и висината по густина, инструкторот може да симулира дефект на мотор набрзо по достигнување на V2) |  |  |  |  |  |
| 2.5.2\* помеѓу V1 и V2 | P→ | X |  | M  само FFS |  |
| 2.6 Прекинато полетување на разумна брзина пред да се постигне V1 | P→ | →X |  | M |  |
| СЕКЦИЈА 3 | | | | | |
| 3 Маневри и процедури во лет  3.1 Рачно управување со и без уред за управување со лет  (без автопилот, без автоматски потисок / авто пригушување, и при различни алгоритми за управување, ако е соодветно) | P→ | → |  |  |  |
| 3.1.1. На различни брзини (вклучувајќи спор лет) и висини во рамките на обука на FSTD) | P→ | → |  |  |  |
| 3.1.2 Остри вртења со нагиб од 45о, 180о до 360о, на лево и десно | P→ | → |  |  |  |
| 3.1.3 Свртувања со и без спојлери | P→ | → |  |  |  |
| 3.1.4 Процедурално летање по инструменти и маневрирање, вклучувајќи заминување и пристигнување по инструменти, и приод при надворешна видливост (визуелен приод) | P→ | → |  |  |  |
| 3.2 Треперење и Махови удари (осцилации) (ако е применливо) и други специфични карактеристики на авионот во лет (на пр. Dutch Roll – "холандски чекор") | P→ | →X  авион не  се користи за оваа вежба |  | само на FFS |  |
| 3.3 Нормална работа на системите и контролата на таблата на инженерот | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4 Нормална и невообичаена работа на следните системи: |  |  |  | M | Задолжителен мин. од 3 невооби. се избира од 3.4.0 до 3.4.14 вклучите.. |
| 3.4.0 Мотори (ако треба и елиси) | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.1 Кабински притисок и климатизација | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.2 Питот/систем за статички притисок | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.3 Систем за гориво | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.4 Електричен систем | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.5 Хидрауличен систем | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.6 Команди на лет и урамнотежување | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.7 Систем против замрзнување и за одмрзнување, затоплување на челното стакло | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.8 Автопилот/ уред за оптимално управување со лет | OTD  P→ | → |  | М  (само со еден пилот) |  |
| 3.4.9 Уреди за предупредување за губење на брзина или уреди за избегнување на губиток на узгон и уреди за зголемување на стабилноста | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.10 Систем за предупредување на опасно приближување на земја, радар за време, радио висиномер, транспондер | P→ | → |  |  |  |
| 3.4.11 Радио уреди, навигациска опрема, инструменти, FMS | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.12 Стоен трап и кочници | OTD  P→ | → |  |  |  |
| 3.4.13 Систем за преткрилца и закрилца | OTD | → |  |  |  |
| 3.4.14 Помошен извор на напојување | OTD | → |  |  |  |
| Намерно оставено празно |  |  |  |  |  |
| 3.6 невообичаени и процедури во случај на опасност: |  |  |  | M | Задолжително е да се изберат мин. 3 ставки од 3.6.1 до 3.6.9 вклучител. |
| 3.6.1 Вежби во случај на пожар, на пр. на мотор, APU, кабина, оддел за багаж, пилотска кабина, крило и електричната инсталација, вклучувајќи и вежби за евакуација | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.2 Контрола и отстранување на чад | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.3 Дефект на мотор, гасење и повторно придвижување на мотор на безбедна висина | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.4 Испуштање на гориво (симулација) | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.5 Удари/проместување на ветер при полетување/слетување | P | X |  | само на FFS |  |
| 3.6.6 Симулиран дефект на системот за притисок во кабина/принудно спуштање/понирање | P→ | P→ |  |  |  |
| 3.6.7 Онеспособеност на член на екипаж за летање | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.8 Други процедури за опасни ситуации како што е наведено во соодветниот Прирачник за летање на авионот (AFM) | P→ | → |  |  |  |
| 3.6.9 ТCAS настани | OTD  P→ | Не се користи авион |  | само FFS |  |
| 3.7 Обука за вадење од неправилна положба  3.7.1 Вадење од губење на брзина во:  — конфигурација на полетување  — чиста конфигурација на ниска висина  — чиста конфигурација блиску до најголемата оперативна висина  — конфигурација на слетување | P  FFS квалифику. само за задачите на обука | X  За оваа вежба не се користи авион |  |  |  |
| 3.7.2 Следните вежби за неправилна положба  — вадење од положба со носот нагоре, при различни агли на нагиб  — вадење од положба со носот надоле, при различни агли на нагиб | P  FFS квалифику. само за задачите на обука | X  За оваа вежба не се користи авион |  | само FFS |  |
| 3.8 Процедури за летање по инструменти |  |  |  |  |  |
| 3.8.1\* Придржување на рутите за заминување и пристигнување и упатствата на ATC | P→ | → |  |  |  |
| 3.8.2\* Процедури за чекање | P→ | → |  |  |  |
| 3.8.3\* 3D операции до DH/A NA 200 ft (60 m), или до повисоки минимуни, ако тоа го бара процедурата за приод |  |  |  |  |  |
| *Забелешка:* Согласно процедурите за AFM, RNP APCH може да се бара користење на автопилот или уред за управување со летот. Постапката за рачно управување се избира така што се земаат предвид таквите ограничувања (на пример, изберете ILS за 3.8.1 во случај на вакво AFM ограничување). | | | | | |
| 3.8.3.1\* Рачно, без помош на уред за управување со лет | P→ | → |  | M  (само испит за вешти.) |  |
| 3.8.3.2\* Рачно, со помош на уред за управување со лет | P→ | → |  |  |  |
| 3.8.3.3\* Со автопилот | P→ | → |  |  |  |
| 3.8.3.4\* Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на 1 000 ft над нивото на аеродромот се до приземјувањето или до завршување на процедурата за прекинат приод.  Во авионите кои немаат уверение за категорија за транспортни авиони (JAR/FAR 25) или за категорија на авиони за регионален превоз (SFAR 23), приодот со симулиран дефект на мотор | P→ | → |  | М |  |
| и наредното продолжување на друг круг започнуваат заедно со непрецизниот приод како е опишано во 3.8.4. Продолжувањето на друг круг започнува кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвиснување на препреки (OCH/A); меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 ft над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авионите кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина на воздухот, инструкторот може да симулира дефект на мотор согласно 3.8.3.4. |  |  |  |  |  |
| 3.8.3.5\* Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод по поминување на надворешниот маркер (OM) во рамките на растојание од најмногу 4 NM се до приземјувањето или до завршување на процедурата за прекинат приод.  Во авионите кои немаат уверение за категорија за транспортни авиони (JAR/FAR 25) или за категорија на авиони за регионален превоз (SFAR, приодот со симулиран дефект на мотор и наредното продолжување на друг круг започнуваат заедно со непрецизниот приод како е опишано во 3.8.4. Продолжувањето на друг круг започнува кога ќе се постигне објавената висина за (безбедно) надвиснување на препреки (OCH/A); меѓутоа, не подоцна од постигнувањето на минималната висина на спуштање (MDH/A) од 500 ft над висината на прагот на полетно-слетната патека. За авионите кои имаат исти перформанси како и авионите од категоријата за транспорт што се однесува до масата за полетување и висината по густина на воздухот, инструкторот може да симулира дефект на мотор согласно 3.8.3.4. | P→ | → |  | М |  |
| 3.8.4\* 2D операции до MDH/A | P\*→ | → |  | M |  |
| 3.8.5. Приод од кружење во следниве услови :  (a)\* приод до дозволената минимална висина за приод од кружење на аеродромот за кој станува збор согласно локалните средства за приод по инструменти во симулирани услови за летање по инструменти;  проследено со: | P\*→ | → |  |  |  |
| (b) приод од кружење до друга полетно-слетна патека, која е најмалку 90о од оската на завршниот приод кој се користи во став (а), на дозволената минимална висина за приод од кружење;  Забелешка: ако (а) и (b) не се можни заради ATC причини, може да се изведе симулирана постапка при ограничена видливост |  |  |  |  |  |
| 3.8.6. Приоди при надворешна видливост | P→ | → |  |  |  |
| СЕКЦИЈА 4 | | | | | |
| 4. Процедури за неуспешен приод |  |  |  |  |  |
| 4.1 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција\* за време на 3D операции при постигнување на висина на одлука | P\*→ | → |  |  |  |
| 4.2 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција\* од различни фази за време на приод по инструменти | P\*→ | → |  |  |  |
| 4.3 Други процедури за неуспешен приод |  |  |  |  |  |
| 4.4\* Рачна постапка за продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор после приод по инструменти при постигнување на DH, MDH или MAPt | P\*→ | → |  | M |  |
| 4.5 Прекинато слетување со сите мотори во функција:  — од различни висини под DH/MDH;  — после приземјување (прекинато слетување)  Во авиони кои немаат уверение за категорија на транспортни авиони (JAR/FAR 25) или како категорија на авиони за регионален превоз (SFAR 23), се започнува со прекинатото слетување со сите мотори во функција, под MDH/A или после приземјување. | P→ | → |  |  |  |
| СЕКЦИЈА 5 | | | | | |
| 5 Слетувања  5.1 Нормални слетувања\* по визуелни референци утврдени кога се постигнува DА/H по операција на приод по инструменти | P→ |  |  |  |  |
| 5.2 Слетување со симулирано заглавен хоризонтален стабилизатор во која било неурамнотежена позиција (out-of-trim) | P→ | За оваа вежба не се користи авион |  | само FFS |  |
| 5.3 Слетување со бочен ветер (авион, ако е можно) | P→ | → |  |  |  |
| 5.4 Школски круг и слетување без извлечени или со делумно извлечени закрилца и преткрилца | P→ | → |  |  |  |
| 5.5 Слетување со симулиран дефект на критичниот мотор | P→ | → |  | M |  |
| 5.6 Слетување со два неоперативни мотора  — авиони со три мотори: централен мотор и еден надворешен мотор колку е можно согласно податоците од AFM; и  — авиони со четири мотори: два мотора на една страна | P | X |  | M  само FFS  (само испит за вешт.) |  |
| *Општи забелешки:*  Посебни услови за проширување на овластување за тип за приоди по инструменти на висина на донесување на одлука помала од 200 ft (60 м), т.е. операции за CAT II/III | | | | | |
| СЕКЦИЈА 6 | | | | | |
| Дополнителни овластувања за овластување за тип за приоди по инструменти на висина на одлука помала од 200 ft (60 м) (CAT II/III) |  |  |  |  |  |
| Следните маневри и процедури претставуваат минимални услови за обука за одобрение за приоди по инструменти на висина на одлука помала од 200 ft (60 м). За време на следните приоди по инструменти и процедури за неуспешни приоди, се користи севкупната опрема на авионот, која е потребна за издавање на уверение за тип за приоди по инструменти на висина на одлука помала од 200 ft (60 м). |  |  |  |  |  |
| 6.1\* Прекинато полетување на минимално дозволена видливост долж полетно – слетната патека (RVR) | P\*→ | →X  За оваа вежба не се користи авион |  | М\* |  |
| 6.2\* Приоди за CAT II/III  во симулирани услови за лет по инструменти до пропишана DH, со користење на систем за наведување. Треба да се следат стандардните процедури за соработка на екипаж (поделба на задачите, процедури за повик, заеднички надзор, размена на информации и поддршка). | P→ | → |  | М |  |
| 6.3\* Продолжување на друг круг:  после приоди како што е наведено во 6.2 по постигнување на DH.  Обуката исто така опфаќа и продолжување на друг круг поради (симулирана) недоволна RVR, удари на ветер, отстапување на авионот поголемо од ограничувањата за успешен приод и дефект на опремата на земја/во авион пред да се постигне DH и, продолжување на друг круг со симулиран дефект на опремата на авионот. | P→ | → |  | М\* |  |
| 6.4\* Слетување(а)  со визуелна референца утврдена на DH по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење на лет, се изведува автоматско слетување. | P→ | → |  | М |  |

***ЗАБЕЛЕШКА****: Операциите за CAT II/III се извршуваат согласно соодветните услови за операции на летање*

7. Овластувања за класа – вода.

Секцијата 6 треба да се заврши за целите за обновување на овластување за летање на класа на повеќемоторни хидроавиони, само по VFR, ако не е исполнет условот за искуство од 10 сектори на рута во период од претходните 12 месеци.

| ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА НА ХИДРОАВИОНИ | ПРАКТИЧНА ОБУКА | ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА ЗА ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КЛАСА |
| --- | --- | --- |
| Маневри / Процедури | Иницијали на инструкторот по завршување на обуката | Иницијали на испитувачот по завршување на испитот |
| **СЕКЦИЈА 1** | | |
| **1. Заминување**  1.1 Подготовка за лет, вклучувајќи:  — документација;  — маса и рамнотежа;  — метеоролошки извештај; и  — NOTAM |  |  |
| 1.2 Проверки пред придвижување на моторите  Надворешни/внатрешни |  |  |
| 1.3 Палење и гасење на моторите  Нормални неисправности |  |  |
| 1.4 Возење по земја |  |  |
| 1.5 Постепено возење по земја/таксирање |  |  |
| 1.6 Усидрување: Плажа  Пристаниште/мол  Бова/пловка |  |  |
| 1.7 Едрење со угаснати мотори |  |  |
| 1.8 Проверки пред заминување:  Палење на моторите (ако е применливо) |  |  |
| 1.9 Процедура за полетување:  — нормално со поставеност на преткрилцата според Прирачникот за летање  — со страничен ветер (ако има услови) |  |  |
| 1.10 Качување  — свртувања во зададениот правец  — порамнување |  |  |
| 1.11 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |  |  |
| **СЕКЦИЈА 2** | | |
| **2. Лет во зона (VFR)**  2.1 Праволиниски хоризонтален лет на различни брзини, вклучувајќи и лет на критично мала брзина со и без закрилца (вклучувајќи приод на VMCA, кога е можно) |  |  |
| 2.2 Остри свртувања (3600 на лево и на десно со нагиб од 450) |  |  |
| 2.3 Провлечен лет и вадење од провлечен лет:  (i) чисто провлекување;  (ii) приод до провлекување во свртување при спуштање во конфигурација и со снага за приод;  (iii) приод на провлекување во конфигурација и снага за слетување;  (iv) приод на провлекување во свртување при качување со закрилца за полетување и снага за качување (само за едномоторни авиони) |  |  |
| 2.4 Соработка со ATC – придржување и процедури за R/T |  |  |
| **СЕКЦИЈА 3** | | |
| **3. Процедури на рута по VFR**  3.1 План на лет, навигација со пресметување и читање на карти |  |  |
| 3.2 Одржување на висина, правец и брзина |  |  |
| 3.3 Ориентација, мерење на време и корекција на ETAs |  |  |
| 3.4 Користење на радио навигациски средства (ако е применливо) |  |  |
| 3.5 Управување со летот (авионска книга, рутински проверки вклучувајќи проверка на горивото, системите и системите против замрзнување) |  |  |
| 3.6 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |  |  |
| **СЕКЦИЈА 4** | | |
| **4. Пристигнувања и слетувања**  4.1 Процедура за пристигнување на аеродром (само за амфибии) |  |  |
| 4.2 Нормално слетување |  |  |
| 4.3 Слетување без закрилца |  |  |
| 4.4 Слетување со страничен ветер (ако има услови) |  |  |
| 4.5 Приод и слетување со одземена снага (релант) од висина од 2.000' или повеќе, над вода (само за едномоторни авиони) |  |  |
| 4.6 Продолжување на друг круг од минимална висина |  |  |
| 4.7 Слетување на мирна вода  Слетување на разбранувана вода |  |  |
| 4.8 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |  |  |
| **СЕКЦИЈА 5** | | |
| **5. Невообичаени процедури и процедури во случај на опасност**  (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 4)  5.1 Прекинато полетување на прифатлива брзина |  |  |
| 5.2 Симулиран дефект на мотор по полетување (само за едномоторни авиони) |  |  |
| 5.3 Симулирано принудно слетување без снага/мотор (само за едномоторни авиони) |  |  |
| 5.4 Симулирани опасни ситуации:  (i) пожар или чад за време на лет; и  (ii) дефект на различни системи (ако е соодветно). |  |  |
| 5.5 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |  |  |
| **СЕКЦИЈА 6** | | |
| **6. Симулиран асиметричен лет**  (Оваа секција може да се комбинира со секциите од 1 до 5)  6.1 Симулиран дефект на мотор за време на полетување (на безбедна висина, освен ако не се изведува на FFS и на FNPT II) |  |  |
| 6.2 Гасење и повторно палење на моторите (само на испитот по практична оспособеност за ME) |  |  |
| 6.3 Асиметричен приод и продолжување на друг круг |  |  |
| 6.4 Асиметричен приод и слетување со целосно застанување |  |  |
| 6.5 Соработка со ATC – придржување и R/T процедури |  |  |

**В. Посебни услови за категорија на хеликоптер**

1. Во случај на испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за стекнување на овластувања за тип и за ATPL, кандидатите мора да ги положат секциите од 1 до 4 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатите не положат повеќе од пет ставки, тие повторно го полагаат целиот испит или проверката. Кандидатите кои не положиле пет или помалку ставки, повторно ги полагаат тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатите не положат која било ставка при повторното полагање, вклучувајќи ги и ставките кои ги положиле во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

2. Во случај на проверка на стручноста за стекнување на IR, кандидатите ја полагаат секција 5 од проверката на стручноста. Ако кандидатите не положат повеќе од три ставки, тие повторно ја полага целата секција 5. Кандидатите кои не положиле помалку од три ставки повторно ги полагаат тие ставки. Ако при повторното полагање кандидатите не положат која било ставка или која било ставка од секција 5, која во претходниот обид ја положиле, тие повторно ја полагаат севкупната проверка на стручноста.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

3. Кандидатите мора да покажат дека се способен за следното:

(а) да управуваат со хеликоптерот во рамките на ограничувањата на истиот;

(б) да ги изведат сите маневри координирано/лесно и прецизно;

(в) да практикуваат исправно донесување на одлуки и добро водење на летот;

(г) да го применуваат стекнатото знаењето за воздухопловство;

(д) да одржуваат контрола при управувањето со хеликоптерот за цело време, на начин што нема да постои сомнеж во успешниот резултат од извршување на процедури или маневри;

(ѓ) да ги разбираат и применуваат процедурите за соработка на екипажот, како и процедурите во случај на онеспособеност, ако е применливо; и

(е) ефикасно да комуницираат со останатите членови на екипажот, ако е применливо.

4. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволеното отстапување кое настанува во услови на турбуленција, и заради карактеристиките на управување и перформансите на хеликоптерот кој се користи

(а) Ограничувања на лет по IFR

Висина

Нормален лет ± 100 стапки

Започнување со продолжување

на друг круг на висина на одлука + 50 стапки / -0 стапки

Најмала висина на спуштање + 50 стапки / -0 стапки

Патека

По радио средства ± 5°

За „аголни“ отстапувања скршнување од пола отклон на скала,

по азимут и по линија на понирање (на пр., LPV, ILS, MLS, GLS)

2D (LNAV) и 3D (LNAV/VNAV) грешка/отстапување од зададена

„линеарни“ латерални отстапувања патека вообичаено е ограничено на

± ½ од вредноста на RNP која се однесува на процедурата. Се дозволуваат кратки отстапувања од овој стандард максимум до една вредност на RNP.

3D линеарни вертикални отстапувања не повеќе од ₋75 ft под вертикалниот

(на пр., RNP APCH (LNAV/VNAV) со профил во секое време, и не повеќе од

користење на BaroVNAV) +75 ft над вертикалниот профил на или под 1 000 ft над нивото на аеродромот

Курс

Сите мотори исправно работат ± 5°

Со симулиран дефект на мотор ± 10°

Нормален лет ± 5°

Брзина

Сите мотори исправно работат ±5 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Нормален лет ± 100 стапки

Курс:

Нормален лет ± 5°

Невообичаени операции, постапки

за опасни ситуации ± 10°

Брзина:

Нормален лет ±5 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

Движење на земја (Ground drift)

T.O. лебдење I.G.E ± 3 стапки

Слетување ± 2 стапки (со 0 стапки летање наназад или странично)

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /

ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

ОПШТО

5. Следните симболи се со следното значење:

P = Обучен како PIC за стекнување на овластување за тип за хеликоптери со еден пилот (SPH) или обучен како PIC или копилот и како PF и PМ за издавање на овластување за тип за хеликоптери со повеќе пилоти (MPH).

6. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

FFS = Симулатор на целосен лет

FTD = Тренажер за обука по летање

H = Хеликоптер

7. Ставките означени со ѕвездичка (\*) се летаат во вистински или симулирани IMC, и тоа само кандидатите кои сакаат да обноват или продолжат IR(H), или да ги прошират правата на тоа овластување за друг тип.

8. Процедурите за летање по инструменти (секција 5) ги изведуваат само кандидатите кои сакаат да обноват или продолжат IR(H), или да ги прошират правата на тоа овластување за друг тип. За оваа цел може да се користи FFS или FTD 2/3.

9. Онаму каде се појавува буквата „М“ во колоната за испитот по практична оспособеност или проверка на стручноста, укажува дека тоа е задолжителна вежба.

10. FSTD се користи за практична обука и испитување, ако FSTD е составен дел од курс за овластување за тип. Следните фактори се применливи за курсот:

(а) квалификацијата на FSTD, како што е утврдено во соодветните услови од Анекс VI или (Дел–ARA) и Анекс VII (Дел–ORА);

(б) квалификациите на инструкторите и испитувачите;

(в) обемот на обука на FSTD, обезбеден на курсот;

(г) квалификациите и претходното искуство на пилотот кој се обучува, а ги стекнал на слични типови, и

(д) обемот на искуството за летање остварено под надзор, а спроведено по издавање на овластувањето за летање на новиот тип.

ХЕЛИКОПТЕР СО ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ

11. Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти и за ATPL(H) ги полагаат само секциите од 1 до 4 и секцијата 6, ако е применливо.

12. Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на хеликоптер со повеќе пилоти ги полагаат само секциите од 1 до 4 и, ако е применливо, секција 6.

| ХЕЛИКОПТЕРИ СО ЕДЕН ПИЛОТ /  ПОВЕЌЕ ПИЛОТИ | | ПРАКТИЧНА ОБУКА | | | | | | | | ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТА | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневри/процедури | | FSTD | | H | | | Потпис на инструкторот по завршување на обуката | | | Испитано или проверено на FSTD  или на H | | | Потпис на испитувач по завршу­вање на испит или проверка | |
| СЕКЦИЈА 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Визуелен преглед на надворешноста на хеликоптер; локација на секој уред и цел на прегледот | |  | | P | | |  | | | М (ако се врши на хеликоптер | | |  |
| 1.2 Преглед на пилотската кабина | | P | | → | | |  | | | М | | |  |
| 1.3 Процедура за придвижување на моторите, проверка на радио навигациската опрема, избор и поставување на навигациската и фреквенциите за комуникација | | P→→ | | → | | |  | | | M | | |  |
| 1.4 Возење по земја/возење со лебдење согласно упатствата на ATC или на инструкторот | | P→ | | P→ | | |  | | | M | | |  |
| 1.5 Процедури и проверки пред полетување | | P→→ | | → | | |  | | | M | | |  |
| **СЕКЦИЈА 2 – Маневри и процедури во лет** | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Полетувања (различни профили) | | P→ | | | → | | |  | | | M | |  |
| 2.2 Полетувања од и слетувања на нерамен терен и со страничен ветер | | P→ | | | → | | |  | | |  | |  |
| 2.3 Полетување со максимална маса на полетување (актуелна или симулирана маса на полетување) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 2.4 Полетување со симулиран дефект на мотор набргу пред достигнување на TDP и DPATO | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.4.1 Полетување со симулиран дефект на мотор набргу по достигнување на TDP или DPATO | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.5 Свртувања при качување и спуштање во зададени правци | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.5.1 Свртувања со нагиб од 30о, 180о до 360о на лево и на десно, само по инструменти | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.6 Спуштање во авторотација | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.6.1 За едномоторни хеликоптери (SЕH) слетување од авторотација или за хеликоптери со повеќе мотори (МЕH) враќање на снагата на моторите | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.7 Слетувања, различни профили | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.7.1 Продолжување на друг круг или слетување по симулиран дефект на мотор пред LDP или DPBL | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| 2.7.2 Слетување по симулиран дефект на мотор после LDP или DPBL | | P | | | → | | |  | | | М | |  |
| **СЕКЦИЈА 3 – Редовни и вонредни постапки при дефект на следните системи** | | | | | | | | | | | | | |
| 3. Редовни и вонредни постапки при дефект на следните системи | |  | | |  | | |  | | | М | | Задолжително се избираат три ставки од оваа секција |
| 3.1 Мотор | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.2 Климатизација (греење, вентилација) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.3 Пито/статички систем | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.4 Систем за гориво | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.5 Електричен систем | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.6 Хидрауличен систем | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.7 Команди на лет и системот за тримување | | P  P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.8 Системот против мрзнење/ за одмрзнување | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.9 Автопилот/уред за управување со лет | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.10 Уреди за стабилност на лет | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.12 Навигациски систем | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.13 Стоен трап | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.14 APU (Помошен извор на напојување) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 3.15 Радио уреди, навигациска опрема, инструменти и FMS | | P→ | | | → | | |  | | |  | |  |
| **СЕКЦИЈА 4 – Процедури за невообични и ситуации на опасност** | | | | | | | | | | | | | |
| 4. Процедури за невообичаени и ситуации на опасност | |  | | |  | | |  | | | М | | Задолжително се избираат три ставки од оваа секција |
| 4.1 Вежби во случај на пожар (вклучително и евакуација ако е применливо) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.2 Контрола и отстранување на чад | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.3 Дефекти на мотор, гасење и повторно стартување на сигурна висина | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.4 Исфрлање на гориво (симулирано) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.5 Дефект на опашниот ротор (ако е применливо) | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.5.1 Губиток на опашниот ротор | | P | | |  | | | За оваа вежба не се користи хеликоптер | | |  | |  |
| 4.6 Онеспособеност на член на екипаж – само MPH | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.7 Дефект на трансмисијата | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| 4.8 Останати процедури за опасни ситуации како што е наведено во Прирачникот за летање | | P | | | → | | |  | | |  | |  |
| **СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се изведат во IMC или симулирани IMC)** | | | | | | | | | | | | | |
| 5.1 Полетување по инструменти: потребен е преод на лет по инструменти што е можно поскоро по полетувањето | | P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминување | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите од ATC | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.3 Процедури за чекање | | P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.4 3D операции до DH/A ОД 200 ft (60 м) или до поголеми минимуми ако се бара согласно процедурата за приод | | P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.4.1 Рачно, без уред за управување на лет.  Забелешка: Согласно процедурите за AFM, RNP APCH може да се бара користење на автопилот или уред за управување со лет. Процедурата која треба да се лета со рачно управување се избира така што се земаат предвид тие ограничувања (на пример, изберете ILS за 5.4.1 во случај на вакво ограничување на AFM) | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.4.2 Рачно, со уред за управување на лет. | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.4.3 Со впарен автопилот | | P\*  P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; симулацијата на дефектот на моторот треба да биде за време на завршниот приод, пред поминување на 1 000 ft над нивото на аеродромот се до приземнување или до завршување на целата процедура за неуспешен приод | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.5 2D операции до MDА/H | | P\*\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.6 Продолжување на друг круг со сите мотори во работа при постигнување на DA/DH или MDA/MDH | | P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод | | P\* | | | →\* | | |  | | |  | |  |
| 5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор при постигнување на DA/DH или MDA/MDH | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.7 Авторотација во IMC со повторно постигнување на полна снага | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| 5.8 Вадење од неправилни положби | | P\* | | | →\* | | |  | | | М\* | |  |
| **СЕКЦИЈА 6 – Користење на дополнителна опрема** | | | | | | | | | | | | | |
| 6 Користење на дополнителна опрема | | P | | | → | | |  | | |  | |  |

**Г. Посебни услови за категории на воздухоплови со вертикално полетување**

1. Во случај на испит по практична оспособеност или проверка на стручноста за стекнување на овластувања за тип на воздухоплови со вертикално полетување, кандидатите ги полагаат секциите од 1 до 5 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатите не положат повеќе од пет ставки, тие повторно го полагаат целиот испит или проверката. Кандидатите кој не положиле пет или помалку ставки повторно ги полагаат тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатите не положат која било ставка при повторното полагање или повторната проверка, вклучувајќи ги и ставките кои ги положиле во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ

2. Кандидатите мора да покажат дека се способни за следното:

(а) да управуваат со воздухопловот со вертикално полетување во рамките на ограничувањата на истиот;

(б) да ги изведат сите маневри координирано/лесно и прецизно;

(в) да прикажат сигурност во донесување на одлуки и да применуваат летачки способности;

(г) да го применуваат стекнатото знаењето за воздухопловство;

(д) да одржуваат контрола при управувањето со воздухоплов со вертикално полетување за цело време, на начин што нема да постои сомнеж во успешен резултат од извршување на процедури или маневри;

(ѓ) да ги разбираат и применуваат процедурите за соработка на екипаж, како и процедурите во случај на онеспособеност, ако е применливо; и

(е) ефикасно да комуницираат со останатите членови на екипажот, ако е применливо.

3. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволеното отстапување кое настанува во услови на турбуленција, и заради карактеристиките на управување и перформансите на авионот кој се користи:

(а) Ограничувања на лет по IFR

Висина

Нормален лет ± 100 ft (стапки)

Започнување со продолжување

на друг круг на висина на одлука + 50 ft (стапки) / -0 ft (стапки)

Најмала висина на спуштање + 50 ft (стапки) / -0 ft (стапки)

Патека

По радио средства ± 5°

Прецизен приод скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Нормален лет ± 5°

Невообичаени операции, постапки

за опасни ситуации ± 10°

Брзина

Нормален лет ±5 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Нормален лет ± 100 стапки

Курс:

Нормален лет ± 5°

Невообичаени операции, постапки

за опасни ситуации ± 10°

Брзина:

Нормален лет ±10 јазли

Со симулиран дефект на мотор +10 јазли / -5 јазли

Движење на земја (Ground drift)

T.O. лебдење I.G.E ± 3 стапки

Слетување ± 2 стапки (со 0 стапки летање наназад или странично)

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /

ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

4. Значењето на следните симболи е следно:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PМ за стекнување на овластување за тип, ако е применливо.

5. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

6. Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

FFS = Симулатор на целосен лет

FTD = Тренажер за обука по летање

OTD = Други уреди за обука

PL = Воздухоплов со вертикално полетување

(а) Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на воздухоплови со вертикално полетување ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секцијата 6.

(б) Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на воздухоплови со вертикално полетување, ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секција 6 и/или секција 7.

(в) Ставките означени со ѕвездичка (\*) се летаат само по референци на инструменти. Ако овој услов не е исполнет за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, овластувањето за летање на тип се ограничува само на VFR.

7. Онаму каде се појавува буквата „М“ во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност укажува дека тоа е задолжителна вежба.

8. Уредите за обука кои симулираат лет (FSTDs) се користат за практичната обука и испитување, ако истите се составен дел од одобрен курс за овластување за тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(а) квалификацијата на FSTDs согласно односните услови од Анекс VI (Дел–ARA) и Анекс VII (Дел–ORA); и

(б) квалификациите на инструкторите.

| ВОЗДУХОПЛОВИ СО ВЕРТИКАЛНО ПОЛЕТУВАЊЕ | ПРАКТИЧНА ОБУКА | | | | | ИСПИТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВЕРКА НА СТРУЧНОСТ | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневри/Процедури |  |  |  |  | Потпис на инструктор. по завршув. на обука | Прове.  на  FFS  PL | Потпис на испитувачот по завршув. на испитот |
| OTD | FTD | FFS | PL |
| **СЕКЦИЈА 1 – Подготовки и проверки пред лет** | | | | | | | |
| 1.1 Визуелен преглед на надворешноста на воздухоплов со вертикално полетување;  локација на секоја ставка и цел на прегледот |  |  |  | P |  |  |  |
| 1.2 Преглед на пилотска кабина | P | **→** | **→** | **→** |  |  |  |
| 1.3 Процедури за придвижување на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на фреквенциите за навигација и комуникација | P | → | → | → |  | M |  |
| 1.4 Возење по земја по упатства од ATC или од инструкторот |  | P | → | → |  |  |  |
| 1.5 Процедури и проверки пред лет, вклучувајќи и проверка на снагата | P | → | → | → |  | M |  |
| **СЕКЦИЈА 2 - Меневри и процедури во лет** | | | | | | | |
| 2.1 Нормални VFR профили на полетување;  Операции на ПСП (кратко полетување и слетување (STOL) и вертикално полетување и слетување (VTOL)), вклучувајќи бочен ветер  Издигнати хелиодроми  Хелидроми на земја |  | P | → | → |  | М |  |
| 2.2 Полетување со максимална маса на полетување (вистинска или симулирана максимална маса на полетување) |  | P | → |  |  |  |  |
| 2.3.1 Прекинато полетување:  — за време на операции на ПСП;  — за време на операции на издигнати хелиодроми;  и  — за време на операции на хелиодроми на земја. |  | P | → |  |  | М |  |
| 2.3.2 Полетување со симулиран дефект на мотор, по поминивање на точката за носење одлуки:  за време на операции на ПСП;  за време на операции на издигнат хелиодром; и  за време на операции на хелиодром на земја |  | P | → |  |  | М |  |
| 2.4 Спуштање со авторотација во режим на хеликоптер до земја (за оваа вежба не се користи воздухоплов) | P | → | → |  |  | M  само  FFS |  |
| 2.4.1 Спуштање во странична авторотација во режим на авион до земја (за оваа вежба не се користи воздухоплов) |  | P→ | → |  |  |  |  |
| 2.5 Нормални VFR профили на полетување:  Операции на ПСП (STOL и VTOL)  издигнати хелидроми  хелидроми на земја |  | P | → | → |  | M |  |
| 2.5.1 Слетување со симулиран дефект на мотор, по поминивање на точката за носење одлуки:  — за време на операции на ПСП;  — за време на операции на издигнати хелиодроми;  и  — за време на операции на хелиодроми на земја. |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.6 Продолжување на друг круг или слетување после симулиран дефект на мотор, пред точката за носење одлуки: |  | P | → |  |  | М |  |
| **СЕКЦИЈА 3 – Нормални и вонредни операции на следните системи и процедури** | | | | | | | |
| 3. Нормална и невообичаени операции на следните системи и процедури (може да се изведат на FSTD, ако е квалификуван за вежбата): |  |  |  |  |  | M | Задолжителен мин. од 3 ставки се избира од оваа секција |
| 3.1 Мотор | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.2 Кабински притисок и климатизација (греење и вентилација) | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.3 Питот/систем за статички притисок | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.4 Систем за гориво | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.5 Електричен систем | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.6 Хидрауличен систем | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.7 Команди за лет и тримување/урамнотежување | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.8 Систем против замрзнување и за одмрзнување, затоплување на заштит. од сонце (ако има) | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.9 Автопилот/ уред за управување со лет | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.10 Уреди за предупредување за губење на брзината или уреди за избегнување на губење на силата на поткревање и уреди за зголемување на стабилност | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.11 Метео радар, радио алтиметар, транспондер, систем за предупредување за приближување на земја (ако постои) | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.12 Стоен трап | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.13 Помошен извор за напојување |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.14 Радио уреди, навигациска опрема, инструменти и FMS | P | → | → |  |  |  |  |
| 3.15 Систем за закрилца | P | → | → |  |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 4 – Невообичаени и процедури во случај на опасност** | | | | | | | |
| 4. Невообичаени и процедури во случај на опасност (може да се спроведе на FSTD, ако е квалификуван за вежбата) |  |  |  |  |  | M | Задолжително е да се изберат мин. 3 ставки од оваа секција |
| 4.1 Противпожарни вежби, мотор, APU, оддел за багаж, пилотска кабина, и електричниот систем, вклучувајќи и вежби за евакуација, ако е применливо | P | → | → |  |  |  |  |
| 4.2 Контрола и отстранување на чад | P | → | → |  |  |  |  |
| 4.3 Дефекти на мотор, гасење и повторно придвижување  (за оваа вежба не се користи воздухоплов), вклучувајќи пренос од режим на хеликоптер на режим на авион и обратно | P | → | → |  |  | само FFS |  |
| 4.4 Испуштање на гориво (симулирано, ако е можно) | P | → | → |  |  |  |  |
| 4.5 Удари на ветер при полетување/слетување (за оваа вежба не се користи воздухоплов) |  |  | P |  |  | само FFS |  |
| 4.6 Симулиран дефект на системот за притисок во кабината/принудно спуштање (за оваа вежба не се користи воздухоплов) | P | → | → | → |  | само FFS |  |
| 4.7 ACAS настан  (за оваа вежба не се користи воздухоплов) | P | → | → |  |  | само FFS |  |
| 4.8 Онеспособеност на член на екипаж за летање |  | P→ | → | → |  |  |  |
| 4.9 Дефект на трансмисијата | P | → | → |  |  | само FFS |  |
| 4.10 Вадење од потполно губење на брзина (со или без снага) или после активирање на уредот за предупредување за губење на узгон во конфигурација на качување, крстарење и приод (за оваа вежба не се користи воздухоплов) | P | → | → |  |  | само FFS |  |
| 4.11 Други процедури за опасни ситуации како што е наведено во соодветниот Прирачник за летање на авионот | P | → | → |  |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се спроведат во IMC или во симулирани IMC)** | | | | | | | |
| 5.1 Полетување по инструменти: преод на лет по инструменти се бара што е можно поскоро по полетувањето | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминувањето по точката на одлука | P\* | →\* | →\* |  |  | М\* |  |
| 5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите на ATC | P\* | →\* | →\* |  |  | М\* |  |
| 5.3 Процедури за чекање | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.4 Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft) | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.4.1 Рачно, без уред за управување со лет | P\* | →\* | →\* |  |  | M\*  (само испит за практ. оспосо.) |  |
| 5.4.1 Рачно, со уред за управување со лет |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.4.3 Со користење на автопилот | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па сè до приземјување или до завршување на процедурата за неуспешен приод | P\* | →\* | →\* |  |  | M\* |  |
| 5.5 Непрецизен приод до минимална висина на спуштање (MDA/H) | P\* | →\* | →\* |  |  | M\* |  |
| 5.6 Продолжување на друг круг со сите мотори во функција, по постигнување на DA/DH или MDA/MDH | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод | P\* | →\* | →\* |  |  |  |  |
| 5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор по постигнување на DH/DH или MDA/MDH | P\* |  |  |  |  | М\* |  |
| 5.7 Авторотација во услови на IMC со повторно постигнување на полна снага за слетување на ПСП само во режим на хеликоптер (за оваа вежба не се користи воздухоплов) | P\* | →\* | →\* |  |  | М\* само на FFS |  |
| 5.8 Вадење од неправилна положба (зависи од квалитетот на FFS) | P\* | →\* | →\* |  |  | М\* |  |
| **СЕКЦИЈА 6 – Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до точката на**  **одлука помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III)** | | | | | | | |
| 6. Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до висина на одлуки помала од 60 m (CAT II/III).  Следните маневри и процедури претставуваат минимални услови за обука за да се дозволат приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft).  За време на следните приоди по инструменти и процедури за неуспешен приод, се користи целата опрема на воздухопловот со вертикално полетување која е потребна за издавање на уверение за тип за приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft). |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.1 Прекинато полетување на минимална дозволена RVR |  | P | → |  |  | М\* |  |
| 6.2 Приоди по ILS:  во симулирани услови за летање по инструменти до пропишана DH, користејќи го системот за водење на лет. Се следат стандардните процедури за соработка на екипаж (SOP). |  | P | → | → |  | М\* |  |
| 6.3 Продолжување на друг круг:  после приоди како што е наведено во 6.2 при постигнување на DH. Обуката исто така опфаќа и продолжување на друг круг заради (симулирана) недоволна RVR, проместување на ветерот, отстапување на воздухопловот вон границите за приод за успешен приод, дефект на опремата на земја/во авион пред достигнување на DH, и продолжување на друг круг со симулиран дефект на опремата во авион. |  | P | → | → |  | M\* |  |
| 6.4 Слетување(слетувања):  со визуелни референци утврдени на DH која следи по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење се врши автоматско слетување. |  | P | → |  |  | М\* |  |
| **СЕКЦИЈА 7 – Дополнителна опрема** | | | | | | | |
| 7. Користење на дополнителна опрема |  | P | → | → |  |  |  |

**Д. Посебни услови за категории на воздушни бродови**

1. Во случај на испити по практична оспособеност или проверки на стручноста за стекнување на овластувања за тип на воздушен брод, кандидатите ги полагаат секциите од 1 до 5 и секцијата 6 (ако е применливо) од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста. Ако кандидатите не положат повеќе од пет ставки, тие повторно го полагаат целиот испит или проверката. Кандидатите кои не положиле пет или помалку ставки повторно ги полагаат тие ставки. Повторно полагање на целиот испит по практична оспособеност, односно проверката на стручноста е неопходно ако кандидатите не положат која било ставка при повторното полагање или повторната проверка, вклучувајќи ги и ставките кои ги положиле во претходниот обид. Сите секции од испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста треба да се положат во рок од шест месеци.

ДОЗВОЛЕНИ ОТСТАПУВАЊА ЗА ВРЕМЕ НА ИСПИТОТ/ПРОВЕРКАТА

2. Кандидатите мора да покажат дека се способни за следното:

(а) да управуваат со воздушен брод во рамките на ограничувањата на истиот;

(б) да ги изведат сите маневри координирано/лесно и прецизно;

(в) да прикажат сигурност во донесување на одлуки и да применува летачки способности;

(г) да го применуваат стекнатото знаењето за воздухопловство;

(д) да одржуваат контрола при управувањето со воздушниот брод за цело време, на начин што нема да постои сомнеж во успешен резултат од извршување на процедури или маневри;

(ѓ) да ги разбираат и применуваат процедурите за соработка на екипаж, како и процедурите во случај на онеспособеност, ако е применливо; и

(е) ефикасно да комуницираат со останатите членови на екипажот.

3. Се применуваат следните ограничувања, коригирани за дозволеното отстапување кое настанува во услови на турбуленција, и заради карактеристиките на управување и перформансите на воздушниот брод кој се користи.

(а) **Ограничувања на лет по IFR**

Висина

Нормален лет ± 100 ft (стапки)

Започнување со продолжување

на друг круг на висина на одлука + 50 ft (стапки) / -0 ft (стапки)

Најмала висина на спуштање + 50 ft (стапки) / -0 ft (стапки)

Патека

По радио средства ± 5°

Прецизен приод скршнување од пола отклон на скала, по азимут и по линија на понирање

Курс

Нормален лет ± 5°

Невообичаени операции, постапки

за опасни ситуации ± 10°

(б) Ограничувања на лет по VFR

Висина:

Нормален лет ± 100 стапки

Курс:

Нормален лет ± 5°

Невообичаени операции, постапки

за опасни ситуации ± 10°

СОДРЖИНА НА ИСПИТОТ ПО ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ /

ПРОВЕРКАТА НА СТРУЧНОСТ

4. Значењето на следните симболи е следно:

P = Обучен како PIC или копилот и како PF и PМ за стекнување на овластување за тип, како е применливо.

5. Практичната обука се спроведува најмалку на ниво на опрема за обука, означена со (P), или може да се спроведе на кое било повисоко ниво на опрема што е прикажано со стрелка (→).

6. Следните кратенки се користат за означување на опремата за обука која се користи:

FFS = Симулатор на целосен лет

FTD = Тренажер за обука по летање

OTD = Други уреди за обука

As = Воздушен брод

(а) Кандидатите за испит по практична оспособеност за издавање на овластување за летање на тип на воздушен брод ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секцијата 6.

(б) Кандидатите за продолжување или обновување на овластување за летање на тип на воздушен брод ги полагаат секциите од 1 до 5 и, ако е применливо, секција 6.

(в) Ставките означени со ѕвездичка (\*) се летаат само по референци на инструменти. Ако овој услов не се исполни за време на испитот по практична оспособеност или проверката на стручноста, овластувањето за летање на тип се ограничува само на VFR.

7. Онаму каде се појавува буквата „М" во колоната за испитот по практична оспособеност или проверката на стручност укажува дека тоа е задолжителна вежба.

8. FSTDs се користат за практичната обука и испитот, ако се составен дел од одобрен курс за овластување за летање на тип. За одобрување на курсот се земаат предвид следните услови:

(а) квалификацијата на FSTDs како што е утврдено во односните услови од Анекс VI (Дел–ARA) и Анекс VII (Дел–ORA); и

| КАТЕГОРИЈА НА ВОЗДУШЕН БРОД | ПРАКТИЧНА ОБУКА | | | | | ИСПИТ ЗА ПРАКТИЧНА ОСПОСОБЕНОСТ/ПРОВ. НА СТРУЧНОСТ | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневри/Процедури |  |  |  |  | Потпис на инстру.по заврш. на обука | Прове.  на | Потпис на испитувачот по завршув. на испитот |
| OTD | FTD | FFS | As |
| FFS  As |
| **СЕКЦИЈА 1 – Подготовка и проверки пред лет** | | | | | | | |
| 1. Преглед пред лет |  |  |  | P |  |  |  |
| 1.2 Преглед на пилотската кабина | P | → | → | → |  |  |  |
| 1.3 Процедури за придвижување на моторите, проверка на радио и навигациската опрема, избор и поставување на фреквенции за навигација и комуникација |  | P | → | → |  | M |  |
| 1.4 Процедури на одвојување на врските (off mast) и маневрирање по земја |  |  | P | → |  |  |  |
| 1.5 Процедури и проверки пред полетување | P | → | → | → |  | M |  |
| **СЕКЦИЈА 2 - Меневри и процедури во лет** | | | | | | | |
| 2.1 Нормални VFR профили на полетување |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.2 Полетување со симулиран дефект на мотор |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.3 Полетување со тежина > 0 (тешко T/O) |  |  | P | → |  |  |  |
| 2.4 Полетување со тежина < 0 (лесно T/O) |  |  | P | → |  |  |  |
| 2.5 Процедура на нормално качување |  |  | P | → |  |  |  |
| 2.6 Качување до висина по притисок |  |  | P | → |  |  |  |
| 2.7 Препознавање на висина по притисок |  |  | P | → |  | M |  |
| 2.8 Лет на или блиску до висина по притисок |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.9 Нормално спуштање и приод |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.10 Нормален VFR профил на слетување |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.11 Слетување со тежина > 0 (Heavy Ldg.) |  |  | P | → |  | М |  |
| 2.12 Слетување со тежина < 0 (Light Ldg.) |  |  | P | → |  | М |  |
| Намерно оставено празно |  |  |  |  |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 3 – Нормални и вонредни операции на следните системи и процедури** | | | | | | | |
| 3. Нормални и невообичаени операции на следните системи и процедури (може да се изведат на FSTD, ако е квалификуван за вежбата): |  |  |  |  |  | M | Задолжителен мин. од 3 ставки се избира од оваа секција |
| 3.1 Мотор | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.2 Пресуризација на енвелопата | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.3 Питот/систем за статички притисок | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.4 Систем за гориво | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.5 Електричен систем | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.6 Хидрауличен систем | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.7 Систем на команди на лет и урамнотежување / тримување | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.8 Системи на балонетот | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.9 Автопилот/ уред за управување со лет | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.10 Уред за одржување на стабилноста на летот | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.11 Метео радар, радио висиномер, транспондер, систем за предупредување за приближување на земја (ако постои) | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.12 Стоен трап | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.13 APU (помошен извор за напојување) | P | → | → | → |  |  |  |
| 3.14 Радио, навигациска опрема и инструменти, систем за управување на лет | P | → | → | → |  |  |  |
| Намерно оставено празно |  |  |  |  |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 4 – Невообичаени и процедури во случај на опасност** | | | | | | | |
| 4. Невообичаени и процедури во случај на опасност (може да се спроведат на FSTD, ако е квалификуван за вежбата) |  |  |  |  |  | М | Задолжително е да се изберат мин. 3 ставки од оваа секција |
| 4.1 Противпожарни вежби, мотор, APU, одделот за багаж, пилотската кабина, електрич. систем, вклучувајќи и вежби за евакуација, (ако е применливо) | P→ | → | → | → |  |  |  |
| 4.2 Контрола и отстранување на чад | P→ | → | → | → |  |  |  |
| 4.3 Дефекти на мотор, гасење и повторно придвижување:  во одредени фази од летот, вклучување дефект на повеќе мотори | P→ | → | → | → |  |  |  |
| 4.4 Онеспособеност на член на екипаж за летање | P | → | → | → |  |  |  |
| 4.5 Дефект на преносот/редукторот | P | → | → | → |  | само на FFS |  |
| 4.6 Други процедури за опасни ситуации како што е наведено во соодветниот Прирачник за летање | P | P→ | P→ | → |  |  |  |
| **СЕКЦИЈА 5 – Процедури за летање по инструменти (треба да се спроведат во IMC или во симулирани IMC)** | | | | | | | |
| 5.1 Полетување по инструменти: преод на лет по инструменти се бара што е можно поскоро по полетувањето | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.1.1 Симулиран дефект на мотор за време на заминувањето | P\* | →\* | →\* | →\* |  | М\* |  |
| 5.2 Придржување кон рутите за заминување и пристигнување и кон инструкциите на ATC | P\* | →\* | →\* | →\* |  | М\* |  |
| 5.3 Процедури на круг за чекање | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.4 Прецизен приод до висина на одлука (DH) не помала од 60 м (200 ft) | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.4.1 Рачно, без помош на уред за управување со лет | P\* | →\* | →\* | →\* |  | M\*  (само испит за практ. оспосо.) |  |
| 5.4.2 Рачно, со помош на уред за управување со лет | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.4.3 Со користење на автопилот | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.4.4 Рачно, со симулиран дефект на еден мотор; дефектот на моторот треба да се симулира за време на завршниот приод од пред поминување на надворешниот маркер (OM) па се до приземјување или до завршување на процедурата за неуспешен приод | P\* | →\* | →\* | →\* |  | M\* |  |
| 5.5 Непрецизен приод до минимална висина на спуштање MDA/H | P\* | →\* | →\* | →\* |  | M\* |  |
| 5.6 Продолжување на друг круг со сите исправни мотори при постигнување на DH/DH или MDA/MDH | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.6.1 Останати процедури за неуспешен приод | P\* | →\* | →\* | →\* |  |  |  |
| 5.6.2 Продолжување на друг круг со симулиран дефект на еден мотор при постигнување на DH/DH или MDA/MDH | P\* |  |  |  |  | М\* |  |
| 5.7 Вадење од неправилни положби  (ова зависи од квалитетот на FFS) | P\* | →\* | →\* | →\* |  | М\* |  |
| **СЕКЦИЈА 6 – Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до точката на**  **одлука помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III)** | | | | | | | |
| 6. Дополнително овластување на овластувањето за тип за приоди по инструменти до висина на одлуки помала од 60 m (200 ft) (CAT II/III).  Следните маневри и процедури претставуваат минимални услови за обука за да се дозволат приоди по инструменти до DH помала од 60 m (200 ft).  За време на следните процедури за приоди по инструменти и неуспешен приод, се користи целата опрема на воздушниот брод потребна за издавање на уверение за тип на приоди по инструменти до DH или помала од 60 m (200 ft). |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.1 Прекинато полетување на минимална дозволена RVR |  | P | → |  |  | М\* |  |
| 6.2 Приоди по ILS:  во симулирани услови за летање по инструменти до пропишана DH, користејќи го системот за водење на лет. Се следат стандардните процедури за соработка со екипаж (SOP). |  | P | → |  |  | М\* |  |
| 6.3 Продолжување на друг круг  По приодите како што е назначено во 6.2 при постигнување на DH.  Обуката исто така опфаќа и продолжување на друг круг заради (симулирана) недоволна RVR, проместување на ветерот, отстапување на воздухопловот вон границите за приод за успешен приод, дефект на опремата на земја/во авионот пред достигнување на DH, и продолжување на друг круг со симулиран дефект на опремата на авионот. |  | P | → |  |  | M\* |  |
| -6.4 Слетување(слетувања):  по визуелни референци утврдени на DH која следи по приод по инструменти. Во зависност од специфичниот систем за водење се врши автоматско слетување. |  | P | → |  |  | М\* |  |
| **СЕКЦИЈА 7 – Дополнителна опрема** | | | | | | | |
| 7. Користење на дополнителна опрема |  | P | → |  |  |  |  |

1. () Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/210, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулатива (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот (Сл. весник бр. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-1)
2. () Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година, за утврдување на техничките услови и административни постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник бр. L 311, 25.11.2011 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-2)
3. () Европски план за безбедност на воздухопловството 2018–2022, точка 5.3.1, стр. 33. [↑](#footnote-ref-3)
4. () Регулатива (ЕУ) бр. 2015/445 на Комисијата, од 17 март 2015 година, за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) 1178/2011, во врска со техничките услови и административни постапки за членовите на екипаж на летање во цивилното воздухопловство (Сл. весник бр. L 74, 18.3.2015 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-4)
5. () Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, од 5 октомври 2012, за утврдување на технички услови и административни постапки за операциите за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник бр. L 296, 25.10.2012 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-5)