#### *ED* Lēmuma 2020/005/R I pielikums

#### *ED* Lēmuma 2020/005/R I pielikums

***AMC* un *GM* par *FCL* daļu. 1. izdevums, 9. grozījums**

2011. gada 15. decembra *ED* Lēmuma 2011/016/R pielikums ir grozīts atbilstīgi tam, kā noteikts turpmāk.

Grozījuma teksts ir izkārtots tā, lai parādītu gan svītroto tekstu, gan jauno vai grozīto tekstu:

a) svītrotais teksts ir ~~pārsvītrots~~;

b) jaunais vai grozītais teksts ir iekrāsots zilā krāsā un

c) divpunkte “(..)” norāda, ka pārējais teksts nav grozīts.

# A APAKŠIEDAĻA – VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

## GM1 par FCL.005. punktu “Darbības joma”

### PASKAIDROJUMI

(..)

c) Vārds “vai” ~~jāsaprot kā “un/vai”~~jāinterpretē tās prasības kontekstā, kurā tas tiek lietots.

## GM1 par FCL.010. punktu “Definīcijas”

### SAĪSINĀJUMI

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (..) |  | | | | | |
| *AOH* | Gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmata | | |
| (..) |  | | | | | |
| *CDFA* | Pieejas pēdējais posms, vienmērīgi samazinot augstumu | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *CFI* | Galvenais ~~lidojošais~~lidojumu instruktors | | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *~~CGI~~* | ~~Galvenais instruktors uz zemes~~ | | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *DVE* | Pasliktināta vizuālā vide | | |
| (..) |  | | | | | |
| *ERPM* | Dzinēja apgriezienu skaits minūtē | | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *IOS* | Instruktora darbības stacija | |
| (..) |  | | | | | |
| *POM* | Pilota rokasgrāmata |
| (..) |  | | | | | |
| *QDM* | Magnētiskais kurss (no gaisa kuģa uz staciju) | | | | | |
| *QDR* | Magnētiskais kurss (no stacijas uz gaisa kuģi) | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *RAIM* | Uztvērēja autonomā integritātes pārraudzība | | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *RPM* | Apgriezienu skaits minūtē | | | | | |
| *RRPM* | Rotora apgriezienu skaits minūtē | | | | | |
| (..) |  | | | | | |
| *VOLMET* | Meteoroloģiskā informācija lidojumā esošam gaisa kuģim | | | | | | |
| (..) |  | | | | | |

## GM5 par FCL.010. punktu “Definīcijas”

#### PIEEJAMI UN PIEKĻŪSTAMI *FSTD*

a) Lai noteiktu *FSTD* pieejamību, jāņem vērā turpmāk norādītie papildu kritēriji.

*FSTD*:

1) jābūt sertificētam kompetentajā iestādē pamatregulas darbības jomā;

2) jābūt apstiprinātam kompetentajā iestādē izmantošanai pamatregulas darbības jomā;

3) jāatbilst ekspluatanta vai pretendenta gaisa kuģa klasei vai tipam un jābūt darbspējīgam un

4) jāatbilst ekspluatanta vai pretendenta gaisa kuģa konfigurācijai.

b) Lai noteiktu *FSTD* piekļūstamību, jāņem vērā turpmāk norādītie papildu kritēriji.

*FSTD* jābūt:

1) piekļūstamam pretendenta instruktoram vai eksaminētājam;

2) piekļūstamam izmantošanai kandidāta/ekspluatanta mācību un pārbaužu pasākumos un

3) piekļūstamam, lai varētu nodrošināt normālu programmas izstrādi un nepieļautu pārmērīgus plānošanas traucējumus ekspluatanta apkalpes grafikos.

c) “Neatkarīgi no jebkādiem laika apsvērumiem” nozīmē to, ka *FSTD* var izmantot jebkurā diennakts laikā.

d) Ja *FSTD* nav pieejams vai piekļūstams, pirms pretendenta testēšanas un pārbaudīšanas gaisa kuģī jāvienojas ar kompetento iestādi par mazināšanas pasākumiem, lai nodrošinātu nepieciešamo drošuma līmeni.

## ~~AMC1~~GM1 par FCL.025. punktu “Teorētiskie eksāmeni apliecību izsniegšanai”

### TERMINOLOĢIJA

Turpmāk ir norādīti FCL.025. punktā lietotie termini un izskaidrota to nozīme:

a) “visu eksāmenu kopums” – eksāmeni par visiem priekšmetiem, kas jāpārzina, lai saņemtu atbilstošā līmeņa apliecību;

b) “eksāmens” – zināšanu parādīšana vienā vai vairākos testos;

c) “eksāmena biļete” – jautājumu kopums, kas pārbaudāmajam pretendentam jāatbild par vienu priekšmetu, kurš jāpārzina, lai saņemtu atbilstošā līmeņa apliecību vai kvalifikācijas atzīmi;

d) “mēģinājums” – mēģinājums sekmīgi izpildīt noteiktu testu;

e) “sesija” – kompetentās iestādes noteikts periods, kurā pretendents var nokārtot eksāmenu. Šā perioda ilgums nedrīkst pārsniegt 10 dienas pēc kārtas. Sesijas laikā ir atļauts tikai viens mēģinājums sekmīgi nokārtot testu.

## AMC1 par FCL.050. punktu “Lidojuma laika reģistrēšana”

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

(..)

c) Reģistra formāts:

1) ziņas par lidojumiem, kas veikti komerciālo gaisa pārvadājumu vajadzībām, var reģistrēt elektroniskā~~datorizētā~~ formātā, ko uztur ekspluatants.

Šādā gadījumā ekspluatantam pēc attiecīgā gaisa kuģa apkalpes locekļa pieprasījuma jādara pieejami reģistri par visiem pilota veiktajiem lidojumiem, tostarp atšķirību mācībām un iepazīšanās mācībām;

2) attiecībā uz cita veida lidojumiem ar lidmašīnām, helikopteriem un vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģiem pilotam ziņas par veiktajiem lidojumiem jāreģistrē turpmāk norādītajā reģistrācijas žurnāla formātā, ko var glabāt elektroniskā formātā. Jābūt iekļautiem visiem a) apakšpunktā norādītajiem datiem;

3) attiecībā uz planieriem, ~~un~~gaisa baloniem un dirižabļiem jāizmanto piemērots formāts, kas var būt elektronisks. Š~~š~~ajā formātā jābūt iekļautām būtiskajām pozīcijām, kas minētas a) apakšpunktā, un papildu informācijai par konkrēto lidojuma tipu.

(..)

### LIETOŠANAS NORĀDĪJUMI

(..)

e) Lidojumu apkalpes reģistrācijas žurnālā ieraksti jāveic, cik drīz vien iespējams pēc lidojuma veikšanas. Visiem ierakstiem lidojumu apkalpes reģistrācijas žurnālā jāatbilst šādām prasībām:~~Visi ieraksti žurnālā jāizdara ar tinti vai neizdzēšamu zīmuli.~~

1) papīra ierakstu gadījumā tiem jābūt veiktiem ar tinti vai neizdzēšamu zīmuli vai

2) elektronisku ierakstu gadījumā tiem jābūt veiktiem un saglabātiem tā, lai tie būtu viegli pieejami pēc kompetentās iestādes pieprasījuma, un tiem jāsatur visas būtiskās pozīcijas, kas ir norādītas a) apakšpunktā un ko ir apliecinājis pilots, un sagatavotiem kompetentajai iestādei pieņemamā formātā.

(..)

## AMC1 par FCL.055. punktu “Valodu zināšanas”

### VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

a) Valodas prasmes līmeņa novērtēšanas metode (turpmāk – novērtēšana)~~pārbaude~~ ir jāizstrādā tā, lai tā atspoguļotu dažādus pilotu darba uzdevumus, īpašu uzmanību pievēršot valodas lietošanai, nevis operatīvajām procedūrām.

(..)

### NOVĒRTĒŠANA

(..)

h) Kompetentā iestāde, izstrādājot vai veicot valodas prasmes novērtēšanu, var izmantot savus resursus vai deleģēt šo uzdevumu valodas prasmes pārbaudes~~novērtēšanas~~ iestādēm.

(..)

### NOVĒRTĒJUMA PAMATPRASĪBAS

I) Novērtējuma mērķis ir noteikt pilota apliecības pretendenta vai turētāja spēju runāt valodā, ko izmanto *R/T* saziņā, un saprast to.

(..)

2) Novērtējumā jāiekļauj:

i) saziņa, neredzot sarunu biedru, ~~vai~~un klātienes situācijas;

(..)

~~6) Ja novērtēšanu neveic klātienē, jāizmanto atbilstošas metodes, lai novērtētu pretendenta klausīšanās un runāšanas spēju un nodrošinātu saskarsmi (piemēram, izspēlējot sarunu ar pilotu vai dispečeru).~~

### NOVĒRTĒTĀJI

(..)

### KRITĒRIJI, SASKAŅĀ AR KURIEM NOSAKA VALODAS PRASMES PĀRBAUDES~~NOVĒRTĒŠANAS~~ IESTĀŽU ATBILSTĪBU

n) Lai nodrošinātu objektīvu novērtēšanas procesu, valodas prasmes novērtēšanai jābūt neatkarīgai no valodas mācībām.

1) Lai valodas prasmes pārbaudes~~novērtēšanas~~ iestādes tiktu atzītas, tām jāpierāda, ka tām ir:

i) atbilstoša pārvaldība un personāls;

ii) kvalitātes sistēma, kas ir izveidota un tiek uzturēta ar mērķi nodrošināt atbilstību novērtēšanas prasībām, standartiem un procedūrām un to piemērotību.

2) Valodas prasmes pārbaudes~~novērtēšanas~~ iestādes izveidotajai kvalitātes sistēmai jāaptver šādas jomas:

(..)

# B APAKŠIEDAĻA – VIEGLĀ GAISA KUĢA PILOTA APLIECĪBA (*LAPL*)

**AMC1 par FCL.115.~~110~~.~~A~~ punktu “*LAPL(A)* ~~Pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana~~mācību kurss”**

### MĀCĪBU LIDOJUMI *LAPL(A)* IEGŪŠANAI

(..)

b)

(..)

2) Pirms atļaut pretendent~~am~~iem veikt ~~savu~~viņu pirmo patstāvīgo lidojumu, *FI* jāpārliecinās, ka pretendent~~s~~i spēj lietot *R/T* saziņu un izmantot vajadzīgās sistēmas un ierīces.

(..)

**AMC~~2~~1 par FCL.115****~~110~~.A punktu “*LAPL(A)* ~~Pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana~~mācību kurss”**

### PRASĪBU IZPILDES IESKAITĪŠANA. PIRMSIESTĀŠANĀS PĀRBAUDES LIDOJUMS

FCL.110.A punkta c) apakšpunktā minētajā pirmsiestāšanās pārbaudes lidojumā jāietver viss *LAPL(A)* saņemšanai nepieciešamās mācību lidojumu programmas saturs saskaņā ar ~~AMC1 FCL.110.A~~AMC1 par FCL.115. punktu.

**AMC1 par FCL.115. punktu un FCL.120. punktu** **“*LAPL* mācību kurss un teorētiskais eksāmens”**

### *LAPL* TEORĒTISKO ZINĀŠANU KURSA PROGRAMMA

(..)

b) Turpmākajās tabulās ir iekļauta teorētisko zināšanu kursa programma, kā arī temati *LAPL(B)* un *LAPL(S)* teorētiskajiem eksāmeniem. *LAPL(A)* un *LAPL(H)* kvalifikācijai jāizmanto attiecīgi *PPL(A)* un *PPL(H)* teorētisko zināšanu kursa programma un teorētiskā eksāmena temati, kas noteikti AMC1 par FCL.210. punktu ~~un~~; FCL.215. punktu.

(..)

**AMC1 par FCL.105.A. punkta “Tiesības un nosacījumi” b) apakšpunkta 2) daļu**

Iepriekšēji *MPL(A)* turētāji var saņemt FCL.105.A. punkta b) apakšpunkta 2) daļā noteikto atbrīvojumu tikai tad, ja ir paplašinājuši savas *MPL(A)*, iekļaujot tajās *CPL* tiesības vai *PPL* tiesības saskaņā ar FCL.405.A punkta b) apakšpunktu.

**AMC1 par FCL.140.A punktu, FCL.140.S punktu un FCL.740.A punkta b) apakšpunkta 1) daļas ii) punktu “Prasmju uzturēšanas un atkārtotas apstiprināšanas prasības”**

Visas stundas, kuras ir nolidotas ar lidmašīnām vai planieriem, par ko ir jāpieņem pamatregulas 2. panta 8) daļā noteiktais lēmums vai kas ir noteikti pamatregulas I pielikumā, pilnā apmērā jāieskaita FCL.140.A punktā, FCL.140.S punktā un FCL.740.A punkta b) apakšpunkta 1) daļas ii) punktā noteiktajās stundās saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

a) gaisa kuģis atbilst attiecīgās *FCL* daļas gaisa kuģa kategorijas, klases un tipa kvalifikācijas definīcijai un kritērijiem un

b) gaisa kuģis, ko izmanto treniņlidojumiem ar instruktoru, ir I pielikuma a), b), c) vai d) tipa gaisa kuģis, uz kuru attiecas ORA.ATO.135. punktā vai DTO.GEN.240. punktā noteiktā atļauja.

**AMC1 par FCL.140.A punktu, FCL.140.H punktu, FCL.140.S punktu un FCL.140.B punktu “Prasmju uzturēšanas prasības”**

Mācību lidojuma pozīciju pamatā ir jābūt tiem kvalifikācijas pārbaudes uzdevumu punktiem, ko instruktors uzskata par atbilstošiem, un tām jābūt atkarīgām no pretendenta pieredzes. Attiecībā uz lidmašīnām un helikopteriem instruktāžā jāiekļauj *TEM* apspriešana un īpaša uzmanība jāpievērš lēmumu pieņemšanai nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu vai negaidītu *IMC* gadījumā, kā arī navigācijas lidojuma spējai. Attiecībā uz planieriem un baloniem apspriešanā īpaša uzmanība jāpievērš galvenajām apliecībā ietvertās darbības ieraksta kategorijām.

**AMC1 par FCL.140.A punkta “*LAPL(A)* prasmju uzturēšanas prasības” b) apakšpunkta 1. daļu**

Kvalifikācijas pārbaudei ir jāatbilst prasmju pārbaudes saturam, kas ir noteikts AMC1 par FCL.125. punktu e) punktā.

**AMC2~~1~~ par FCL.115.~~110.H~~  punktu “*LAPL(H)*** **~~Pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana~~mācību kurss”**

### MĀCĪBU LIDOJUMI *LAPL(H)* IEGŪŠANAI

(..)

b)

(..)

2) Pirms atļaut pretendent~~am~~iem veikt ~~savu~~viņu pirmo patstāvīgo lidojumu, *FI* jāpārliecinās, ka pretendent~~s~~i spēj lietot *R/T* saziņu un izmantot vajadzīgās sistēmas un ierīces.

c) (..)

2) (..)

i)

(..)

xxxi) 22.b uzdevums. Navigācijas problēmas zemā augstumā un samazinātas redzamības apstākļos:

A) darbības pirms augstuma samazināšanas;

B) apdraudējums (piemēram, šķēršļi un citi gaisa kuģi);

C) grūtības, kas rodas darbā ar karti;

D) vēja un turbulences ietekme;

E) izvairīšanās no zonām, kas ir jutīgas pret troksni;

F) ~~ieiešana riņķī~~darbības *DVE* gadījumā;

G) lēmums par novirzīšanu vai nosēšanos drošības apsvērumu dēļ;

H) riņķa veikšana un nosēšanās sliktos laikapstākļos;

I) atbilstošas procedūras un nosēšanās vietas izvēle;

J) nosēšanās drošības apsvērumu dēļ.

~~G) riņķa veikšana un nosēšanās sliktos laikapstākļos;~~

~~H) atbilstošas procedūras un vietas izvēle nosēšanās veikšanai drošības apsvērumu dēļ.~~

(..)

**AMC~~2~~1 par FCL.110.H punktu “*LAPL(H)* pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana”**

### PRASĪBU IZPILDES IESKAITĪŠANA. PIRMSIESTĀŠANĀS PĀRBAUDES LIDOJUMS

FCL.110.H punkta b) apakšpunktā minētajā pirmsiestāšanās pārbaudes lidojumā jāietver viss *LAPL(H)* saņemšanai nepieciešamās lidošanas mācību programmas saturs saskaņā ar ~~AMC1 FCL.110.H~~AMC2 par FCL.115. punktu.

**AMC1 par FCL.140.H punkta “*LAPL(H)* prasmju uzturēšanas prasības” b) apakšpunkta 1) daļu**

Kvalifikācijas pārbaudei ir jāatbilst prasmju pārbaudes saturam, kas ir noteikts AMC2 par FCL.125. punktu e) punktā.

**AMC1 par FCL.140.S punkta “*LAPL(S)* prasmju uzturēšanas prasības” c) apakšpunkta 1) daļu**

Kvalifikācijas pārbaudei ir jāatbilst prasmju pārbaudes saturam, kas ir noteikts AMC1 par FCL.125. punktu un FCL.235. punktu d) punktā.

**AMC1 par FCL.140.B punkta “*LAPL(B)* prasmju uzturēšanas prasības” b) apakšpunkta 1) daļu**

Kvalifikācijas pārbaudei ir jāatbilst prasmju pārbaudes saturam, kas ir noteikts AMC2 par FCL.125. punktu un FCL.235. punktu d) punktā.

# C APAKŠIEDAĻA – PRIVĀTPILOTA APLIECĪBA (*PPL*), PLANIERA PILOTA APLIECĪBA (*SPL*) UN GAISA BALONA PILOTA APLIECĪBA (*BPL*)

**AMC1 par FCL.210. punktu un FCL.215. punktu** **“Mācību kurss un teorētiskais eksāmens”**

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU KURSA PROGRAMMA *PPL(A)* UN *PPL(H)* IEGŪŠANAI

(..)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (..) | | | | | | |
| **2.** | **CILVĒKA VEIKTSPĒJA** |  | |  |  |  |
|  | (..) |  | |  |  |  |
|  | **Cilvēka pārslodze un nepietiekams noslogojums** |  | |  |  |  |
|  | Uzbudinājums | x | |  | x |  |
|  | Stress:  a) definīcija(-as);  b) raizes un stress;  c) stresa ietekme. | x | |  | x |  |
|  | Nogurums un stresa pārvaldība:  a) noguruma veidi, cēloņi un simptomi;  b) noguruma ietekme;  c) stratēģijas cīņai ar nogurumu;  d) noguruma pārvaldības paņēmieni;  e) veselības aprūpes un fiziskās sagatavotības programmas.~~;~~ | x | |  | x |  |
| (..) | | | | | | |
| **3.** | **METEOROLOĢIJA** |  | |  |  |  |
| (..) | | | | | | |
|  | Konverģences un diverģences ietekme |  | |  |  |  |
|  | **Vispārējā globālā cirkulācija** |  | |  |  |  |
|  | Vispārējā cirkulācija visā pasaulē | x | |  | x |  |
|  | **Vietējie vēji** |  | |  |  |  |
|  | Anabātiskais un katabātiskais vējš, kalnu vējš un ieleju vējš, Venturi efekts, krasta un jūras brīze | x | |  | x |  |
|  | **Orogrāfiskie viļņi (stāvviļņi, aizvēja viļņi)** |  | |  |  |  |
|  | Izcelsme un raksturlielumi | x | |  | x |  |
|  | **Turbulence** |  | |  |  |  |
|  | Turbulences apraksts un veidi | x | |  | x |  |
|  | Turbulences veidošanās un atrašanās vieta | x | |  | x |  |
|  | **TERMODINAMIKA** |  | |  |  |  |
|  | **Mitrums** |  | |  |  |  |
|  | Ūdens tvaiki atmosfērā | x | |  | x |  |
|  | Turbulentās sajaukšanās koeficients | x | |  | x |  |
|  | Temperatūra / rasas punkts, relatīvais mitrums | x | |  | x |  |
|  | **Agregātstāvokļa maiņa** |  | |  |  |  |
|  | Kondensācija, iztvaikošana, sublimācija, sasalšana un kušana, apslēptais siltums | x | |  | x |  |
|  | **Adiabātiskie procesi** |  | |  |  |  |
|  | Adiabātiskie procesi, atmosfēras stabilitāte | x | |  | x |  |
|  | **MĀKOŅI UN MIGLA** |  | |  |  |  |
|  | **Mākoņu veidošanās un apraksts** |  | |  |  |  |
|  | Atdzišana adiabātiskās izplešanās vai advekcijas dēļ | x | |  | x |  |
|  | Mākoņu veidi un mākoņu klasifikācija | x | |  | x |  |
|  | Inversiju ietekme uz mākoņu veidošanos | x | |  | x |  |
|  | **Migla, dūmaka, sausmigla** |  | |  |  |  |
|  | Vispārīgie aspekti | x | |  | x |  |
|  | Starojuma migla | x | |  | x |  |
|  | Advekcijas migla | x | |  | x |  |
|  | Iztvaikošanas migla | x | |  | x |  |
|  | Frontālā migla | x | |  | x |  |
|  | Orogrāfiskā migla (kalnu migla) | x | |  | x |  |
|  | **NOKRIŠŅI** |  | |  |  |  |
|  | **Nokrišņu veidošanās** |  | |  |  |  |
|  | Nokrišņu veidošanās procesi | x | |  | x |  |
|  | **Nokrišņu veidi** |  | |  |  |  |
|  | Nokrišņu veidi, saistība ar mākoņu veidiem | x | |  | x |  |
|  | **GAISA MASAS UN FRONTES** |  | |  |  |  |
|  | **Gaisa masas** |  | |  |  |  |
|  | Gaisa masu apraksts, klasifikācija un avota reģioni | x | |  | x |  |
|  | Gaisa masu modifikācijas | x | |  | x |  |
|  | **Frontes** |  | |  |  |  |
|  | Vispārīgie aspekti | x | |  | x |  |
|  | Siltā atmosfēras fronte, saistītie mākoņi un laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Aukstā atmosfēras fronte, saistītie mākoņi un laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Siltais sektors, saistītie mākoņi un laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Laikapstākļi aiz aukstās atmosfēras frontes | x | |  | x |  |
|  | Oklūzijas, saistītie mākoņi un laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Stacionāra fronte, saistītie mākoņi un laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Fronšu un spiediena sistēmu kustība, attīstības cikls | x | |  | x |  |
|  | Meteoroloģisko elementu izmaiņas frontes vilnī | x | |  | x |  |
|  | **SPIEDIENA SISTĒMAS** |  | |  |  |  |
|  | **Anticiklons** |  | |  |  |  |
|  | Anticikloni, to veidi, vispārējās īpašības, aukstie un siltie anticikloni, vaļņi un ķīļi, grimšana | x | |  | x |  |
|  | **Zema spiediena ieplakas bez atmosfēras frontes** |  | |  |  |  |
|  | Termālas, orogrāfiskas un polāras zema spiediena ieplakas, ieplakas | x | |  | x |  |
|  | **KLIMATOLOĢIJA** |  | |  |  |  |
|  | **Klimatiskās joslas** |  | |  |  |  |
|  | Vispārējā sezonālā cirkulācija troposfērā | x | |  | x |  |
|  | **Tipiski laikapstākļi vidējos platuma grādos** |  | |  |  |  |
|  | Laikapstākļi rietumos | x | |  | x |  |
|  | Augsta spiediena apgabals | x | |  | x |  |
|  | Līdzens spiediena apgabals | x | |  | x |  |
|  | **Vietējie vēji un ar tiem saistītie laikapstākļi** |  | |  |  |  |
|  | Piemēram, fēna vējš | x | |  | x |  |
|  | **APDRAUDĒJUMS LIDOJUMA LAIKĀ** |  | |  |  |  |
|  | **Apledošana** |  | |  |  |  |
|  | Apledojuma nosacījumi | x | |  | x |  |
|  | Apledojuma veidi | x | |  | x |  |
|  | Apledojuma radītie apdraudējumi, to novēršana | x | |  | x |  |
|  | **Turbulence** |  | |  |  |  |
|  | Ietekme uz lidojumu, izvairīšanās | x | |  | x |  |
|  | **Vēja novirze** |  | |  |  |  |
|  | Vēja novirzes definīcija | x | |  | x |  |
|  | Laikapstākļi vēja novirzei | x | |  | x |  |
|  | Ietekme uz lidojumu, izvairīšanās | x | |  | x |  |
|  | **Pērkona negaisi** |  | |  |  |  |
|  | Veidošanās apstākļi un process, prognozēšana, atrašanās vieta, veida noteikšana | x | |  | x |  |
|  | Pērkona negaisu struktūra, dzīves cikls, krasas līnija, elektroenerģija atmosfērā, statiskās elektrības lādiņi | x | |  | x |  |
|  | Elektriskās izlādes | x | |  | x |  |
|  | Lejup plūstošu gaisa masu attīstība un ietekme | x | |  | x |  |
|  | Izvairīšanās no pērkona negaisa | x | |  | x |  |
|  | **Inversijas** |  | |  |  |  |
|  | Ietekme uz gaisa kuģa veiktspēju | x | |  | x |  |
|  | **Apdraudējumi kalnainos apvidos** |  | |  |  |  |
|  | Reljefa ietekme uz mākoņiem un nokrišņiem, atmosfēras frontes pārvietošanās | x | |  | x |  |
|  | Vertikālas kustības, orogrāfiskie viļņi, vēja novirze, turbulence, apledojums | x | |  | x |  |
|  | Ieleju inversiju attīstība un ietekme | x | |  | x |  |
|  | **Redzamību pasliktinošas parādības** |  | |  |  |  |
|  | Redzamības pasliktināšanās, ko izraisa nokrišņi un redzamību pasliktinoši laikapstākļi | x | |  | x |  |
|  | Redzamības pasliktināšanās, ko izraisa citas parādības | x | |  | x |  |
|  | **METEOROLOĢISKĀ INFORMĀCIJA** |  | |  |  |  |
|  | **Novērošana** |  | |  |  |  |
|  | Piezemes novērojumi | x | |  | x |  |
|  | Radiozondes novērojumi | x | |  | x |  |
|  | Satelīta novērojumi | x | |  | x |  |
|  | Meteoroloģiskā radara novērojumi | x | |  | x |  |
|  | Novērojumi un ziņojumi no gaisa kuģa | x | |  | x |  |
|  | **Laikapstākļu kartes** |  | |  |  |  |
|  | Īpašo laika parādību kartes | x | |  | x |  |
|  | Virsmas diagrammas | x | |  | x |  |
|  | **Informācija lidojuma plānošanai** |  | |  |  |  |
|  | Aviācijas meteoroloģiskie ziņojumi | x | |  | x |  |
|  | Meteoroloģiskās pārraides aviācijai | x | |  | x |  |
|  | Meteoroloģisko dokumentu lietojums | x | |  | x |  |
|  | Meteoroloģiskie brīdinājumi | x | |  | x |  |
|  | **Meteoroloģiskie pakalpojumi** |  | |  |  |  |
|  | Pasaules zonālo prognožu sistēma (*WAFS*) un meteoroloģiskās institūcijas | x | |  | x |  |
| (..) | | | | | | |
|  |  | **Lidmašīna** | | | **Helikopters** | |
|  |  | *PPL* | | Pārejas kurss | *PPL* | Pārejas kurss |
| **7.** | **LIDOJUMA TEHNISKIE RAKSTUROJUMI UN PLĀNOŠANA** |  | |  |  |  |
| (..) | | | | | | |
| **9.** | **NAVIGĀCIJA** |  | |  |  |  |
| (..) | | | | | | |
|  | Navigācija lidojuma laikā kreisēšanas režīmā, kontrolpunktu izmantošana, lai pārbaudītu navigācijas datus**~~Navigācija lidojuma laikā kreisēšanas režīmā, kontrolpunktu izmantošana, lai pārbaudītu navigācijas datus~~** | |  |  |  |  |
| (..) | | | | | | |
|  | Lidojuma žurnāls**~~Lidojuma žurnāls~~** | | x |  | x |  |
| (..) | | | | | | |

**AMC3 par FCL.210. punktu un FCL.215. punktu** **“Mācību kurss un teorētiskais eksāmens”**

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU KURSA PROGRAMMA *BPL* UN *SPL* IEGŪŠANAI

*BPL* un *SPL* kvalifikācijai jāizmanto attiecīgi *LAPL(B)* un *LAPL(S)* teorētisko zināšanu kursa programma un teorētiskā eksāmena temati, kas noteikti ~~AMC1 par FCL.115. un FCL.120. punktā~~AMC1 par FCL.115. punktu un FCL.120. punktu.

**AMC1 par FCL.210.~~A~~ punktu “*PPL(A)* ~~Pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana~~mācību kurss”**

### MĀCĪBU LIDOJUMI *PPL(A)* IEGŪŠANAI

(..)

b)

(..)

2) Pirms atļaut *PPL(A)* pretendent~~am~~iem veikt ~~savu~~viņu pirmo patstāvīgo lidojumu, *FI* jāpārliecinās, ka pretendent~~s~~i spēj lietot *R/T* saziņu un izmantot vajadzīgās sistēmas un ierīces.

(..)

**AMC~~1~~2 par FCL.210.~~H~~ punktu “*PPL(H)* ~~Pieredzes prasības un prasību izpildes ieskaitīšana~~****mācību kurss”**

### MĀCĪBU LIDOJUMI *PPL(H)* IEGŪŠANAI

(..)

c)

(..)

2) Pirms atļaut *PPL(H)* pretendent~~am~~iem veikt ~~savu~~viņu pirmo patstāvīgo lidojumu, *FI* jāpārliecinās, ka pretendent~~s~~i spēj lietot *R/T* saziņu un izmantot vajadzīgās sistēmas un ierīces.

(..)

d)

(..)

2)

(..)

~~xxxviii) 31.a uzdevums. Lidošana naktī (ja ir nepieciešama nakts lidojumu kvalifikācija):~~

~~A) pirmslidojuma pārbaude, izmantojot lukturi, apkārtnes apgaismojuma ugunis u. c.;~~

~~B) pacelšanās (neveicot manevrus uz sāniem vai uz aizmuguri);~~

~~C) manevri karāšanās laikā (lielākā augstumā un ar mazāku ātrumu nekā dienas laikā);~~

~~D) pāreja uz augstuma uzņemšanu;~~

~~E) horizontālais lidojums;~~

~~F) pieeja un pāreja uz karāšanās režīmu;~~

~~G) nosēšanās;~~

~~H) autorotācija;~~

~~I) piespiedu nosēšanās praktizēšana (atbilstošā gadījumā ar izlīdzināšanu – imitēšana);~~

~~J) avārijas situācijas nakts laikā (piemēram, uguņu atteice u. c.).~~

~~xxxix) 31.b uzdevums. Maršruta lidojums naktī (ja ir nepieciešama nakts lidojumu kvalifikācija):~~

~~A) tādi paši navigācijas principi kā maršruta lidojuma veikšanai dienas laikā;~~

~~B) atzīmēšana kartē (ar biezākām līnijām apzīmējot apbūvētās teritorijas u. c.).~~

**AMC1 par FCL.225.B punktu “*BPL* – tiesību attiecināšana uz citu gaisa balonu klasi vai grupu”**

(..)

e) *~~DTO~~* ~~vai~~*ATO* vai *DTO* jāizdod sertifikāts, kas apstiprina attiecīgo mācību sekmīgu pabeigšanu, kā noteikts FCL.225.B punkta a) apakšpunktā, un ko var izmantot apliecības apstiprināšanai.

## AMC1 par FCL.230.B. punkta c) apakšpunkta 1) daļu “*BPL* prasmju uzturēšanas prasības”

Kvalifikācijas pārbaudei ir jāatbilst prasmju pārbaudes saturam, kas ir noteikts AMC2 par FCL.125. punktu un FCL.235. punktu d) punktā.

# F APAKŠIEDAĻA – AVIOLĪNIJU TRANSPORTA PILOTA APLIECĪBA (*ATPL*)

**~~AMC1 par FCL.510.A punkta “ATPL(A) – Priekšnosacījumi, pieredze un lidojumu laika uzskaite” b) apakšpunkta 1) daļu~~**

~~Līdzvērtīgas prasības CS-25 un CS-23 reģionālo lidmašīnu kategorijai ir JAR/FAR-25 transporta kategorijai, JAR/FAR-23 reģionālo lidmašīnu kategorijai un BCAR vai AIR 2051.~~

# H APAKŠIEDAĻA – KLASES UN TIPA KVALIFIKĀCIJA

## AMC1 par FCL.700. punktu “Klases vai tipa kvalifikācijas nepieciešamības nosacījumi”

a) Klases vai tipa kvalifikācijai un apliecības apstiprinājumam ir jāatbilst klases un tipa kvalifikācijai, kas attiecīgā gadījumā ir norādītas vienā no turpmāk minētajām *EASA* publikācijām.

1) “Lidmašīnu saraksts – klases un tipa kvalifikācijas atzīmes un apstiprinājuma saraksts” un

2) “Helikopteru saraksts – tipa kvalifikācijas atzīmju saraksts”.

b) *FCL* daļas apliecības turētājiem ir jāpabeidz atšķirību mācības vai iepazīšanas mācības saskaņā ar a) punktā ietvertajiem sarakstiem.

## AMC1 par FCL.725. punkta “Klases vai tipa kvalifikācijas izsniegšanas prasības” a) apakšpunktu

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU KURSA PROGRAMMA KLASES VAI TIPA KVALIFIKĀCIJAS IEGŪŠANAI

I. VIENDZINĒJA UN DAUDZDZINĒJU LIDMAŠĪNAS

a)

(..)

10)

(..)

ii)

(..)

I) brīdināšanas sistēmas un~~;~~

J) meteoroloģiskā radara sistēma, paraugprakse parādītās informācijas optimālai izmantošanai, interpretācijai.

(..)

II. VIENDZINĒJA UN DAUDZDZINĒJU HELIKOPTERI

a)

(..)

10) pilotēšanas instrumenti, sakaru iekārtas, radars un navigācijas iekārtas, autopilots un lidojuma datu reģistrācijas ierīces:

i) antenas;

ii) šādu iekārtu vadības ierīces un instrumenti, kas atrodas pilotu kabīnē:

A) pilotēšanas instrumenti (piemēram, gaisa ātrumrādītājs, Pito statiskā sistēma, kompasa sistēma, lidojuma pilotāžas komandierīce);

B) lidojuma vadības sistēmas;

C) radars, tostarp radio ~~(piemēram, meteoroloģiskais radars un transponders)~~;

D) sakaru un navigācijas sistēma (piemēram, *HF*, *VHF*, *ADF*, *VOR*/*DME*, *ILS* un marķiera radiobāka) un zonālās navigācijas sistēmas;

E) stabilizācijas un autopilota sistēma;

F) lidojuma datu reģistrācijas ierīce, gaisa kuģa apkalpes sarunu ieraksta ierīce, datu pārraides sakaru ieraksta funkcija un radioaltimetrs;

G) sadursmes brīdināšanas sistēma;

H) *TAWS*;

I) *HUMS*;.

J) meteoroloģiskā radara sistēma, paraugprakse parādītās informācijas optimālai izmantošanai, interpretācijai.

(..)

## 

## AMC1 par FCL.735.A, FCL.735.H un FCL.735.As. punktu “Daudzpilotu apkalpes sadarbības (*MCC*) mācību kurss”

### VEIDLAPA SERTIFIKĀTAM PAR MĀCĪBU PABEIGŠANU

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***MCC* MĀCĪBU PABEIGŠANAS SERTIFIKĀTS** | | | | | |
| Uzvārds(-i): |  | | Vārds(-i): | |  |
| Licences veids: |  | | Numurs: | | Valsts: |
| *ME/IR* mācības pabeigtas |  | **VAI** | | *ME/IR* derīguma datums: *ME/IR* prasmju pārbaudes datums: |  |
| Izdošanas datums: |  | | Nokārtošanas datums: | |  |
|  | Pretendenta paraksts: | | | |  |

**AMC1 par FCL.740.A. punkta “Klases vai tipa kvalifikācijas derīguma termiņa pagarināšana” b) apakšpunkta 1) daļas ii) punktu**

**PRASMJU ATSVAIDZINĀŠANAS MĀCĪBU SATURS**

Mācību lidojuma pozīciju pamatā ir jābūt tiem kvalifikācijas pārbaudes uzdevumu punktiem, ko instruktors uzskata par atbilstošiem, un tām jābūt atkarīgām no pretendenta pieredzes. Instruktāžā jāiekļauj *TEM* apspriešana un īpaša uzmanība jāpievērš lēmumu pieņemšanai nelabvēlīgu meteoroloģisko apstākļu vai negaidītu *IMC* gadījumā, kā arī navigācijas lidojuma spējai.

# I APAKŠIEDAĻA – PAPILDU KVALIFIKĀCIJAS

## AMC1 par FCL.800. punktu “Akrobātisko lidojumu kvalifikācija”

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU APGUVE UN MĀCĪBU LIDOJUMI

(..)

c)

(..)

3) (..)

i) gaisa ātruma ierobežojumi (attiecīgi lidmašīnai, ~~helikopteram~~ *TMG* un planierim);

(..)

**AMC1 par FCL.810. punkta “Nakts lidojumu kvalifikācija” a) apakšpunktu**

### LIDMAŠĪNAS NAKTS LIDOJUMU KVALIFIKĀCIJAS KURSS

a) Kursa mērķis ir nodrošināt, lai *FCL* daļas apliecību turētāji ar tiesībām lidot ar lidmašīnām vai *TMG* varētu izmantot savas tiesības nakts laikā.

b) *ATO* vai *DTO* jāizdod sertifikāts, kas apstiprina attiecīgo mācību sekmīgu pabeigšanu un ko var izmantot apliecības apstiprināšanai.

c) Teorētiskās zināšanas

Teorētisko zināšanu mācību programmā jāietver šādu tematu atkārtojums vai skaidrojums:

1) minimālie *VMC* naktī;

2) noteikumi par gaisa telpas kontroli naktī un pieejamām iekārtām;

3) noteikumi par lidlauka teritorijas, skrejceļa un šķēršļu apgaismošanu;

4) noteikumi par gaisa kuģa navigācijas ugunīm un sadursmes novēršanas noteikumi;

5) fizioloģiskie aspekti saistībā ar nakts redzamību un orientēšanos naktī;

6) briesmas, kas saistītas ar dezorientāciju naktī;

7) briesmas, kas saistītas ar laika apstākļu pasliktināšanos naktī;

8) instrumentu sistēmas vai funkcijas un kļūdas;

9) instrumentu apgaismojums un pilotu kabīnes avārijas apgaismojuma sistēmas;

10) atzīmju izdarīšana kartē lietošanai pilotu kabīnes apgaismojumā;

11) praktiskās navigācijas principi;

12) radionavigācijas principi;

13) plānošana un droša absolūtā augstuma izmantošana;

14) briesmas, kas saistītas ar apledošanas apstākļiem, kā arī ar sadursmes novēršanas un izvairīšanās manevriem.

d) Mācību lidojumi

Nakts lidojumu kvalifikācijas kursa programmā iekļautie uzdevumi pēc vajadzības jāatkārto, līdz studenta prasmes atbilst drošības un kompetences standartam.

1) Jebkurā gadījumā nakts lidojumu kvalifikācijas kursa programmas 4.–7. uzdevums ir jāizpilda lidmašīnā vai *TMG*.

2) 1.–3. uzdevumā līdz 50 % no nepieciešamajiem mācību lidojumiem var izpildīt, izmantojot *FSTD(A)*. Tomēr katra 1.–3. uzdevuma daļa ir jāizpilda lidmašīnā vai *TMG* lidojuma laikā.

3) Ar zvaigznīti (\*) atzīmētie vingrinājumi jāizpilda imitētos instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*IMC*), un tos var izpildīt dienā.

4) Jāiekļauj turpmāk uzskaitītie lidojumu uzdevumi.

i) 1. uzdevums:

A) atkārtot pamatmanevru veikšanu, vadoties vienīgi pēc instrumentiem\*;

B) izskaidrot un demonstrēt pāreju no vizuālā lidojuma uz instrumentālo lidojumu\* un

C) izskaidrot un pārskatīt iziešanu no neparastiem telpiskajiem stāvokļiem, vadoties vienīgi pēc instrumentiem\*;

ii) 2. uzdevums:

lidojumā vadoties vienīgi pēc instrumentu rādījumiem, izskaidrot un demonstrēt, kā jālieto radionavigācijas ierīces, tostarp, lai noteiktu un izsekotu atrašanās vietu\*;

iii) 3. uzdevums:

izskaidrot un demonstrēt, kā jālieto radariolokators\*;

iv) 4. uzdevums:

A) izskaidrot un demonstrēt nakts laikā izmantojamos pacelšanās paņēmienus;

B) izskaidrot un demonstrēt nakts laikā izmantojamo paņēmienu lidojumam pa riņķi;

C) izskaidrot un demonstrēt, kā naktī jāveic nolaišanās gan ar vizuālās pieejas līdzekļiem, gan bez tiem, un

D) vingrināties veikt pacelšanos, lidojumus pa riņķi, nolaišanos un nosēšanos;

v) 5. uzdevums:

izskaidrot un demonstrēt nakts avārijas procedūras, tostarp procedūras, kas veicamas šādos gadījumos:

A) imitēta dzinēja atteice (procedūras beigās drošā absolūtajā augstumā tiek atgūta jauda);

B) imitēta dzinēja atteice dažādos lidojuma posmos;

C) imitēta netīša ielidošana *IMC* (bet ne lidojuma posmā starp trešo un ceturto pagriezienu un ne pieejas pēdējā posmā);

D) iekšējā un ārējā apgaismojuma atteice un

E) citi darbības traucējumi un avārijas procedūras, kas noteiktas *AFM*;

vi) 6. uzdevums:

patstāvīgi lidojumi pa riņķi naktī un

vii) 7. uzdevums:

A) izskaidrot un demonstrēt naktī izmantojamos maršruta lidojuma paņēmienus un

B) vingrināties veikt maršruta lidojumu nakts laikā dublējošā pilota statusā un pēc izvēles uzraudzītos pastāvīgajos lidojumos apmierinošā līmenī.

## AMC1 par FCL.810. punkta “Kvalifikācijas atzīme lidojumiem naktī” b) apakšpunktu

### *~~PPL(H)~~*HELIKOPTERA NAKTS LIDOJUMU KVALIFIKĀCIJAS KURSS

a) Kursa mērķis ir nodrošināt, lai *~~PPL(H)~~*helikoptera apliecības turētāji varētu izmantot apliecības piešķirtās tiesības nakts laikā.

(..)

d)

(..)

1) Jebkurā gadījumā nakts lidojumu kvalifikācijas kursa programmas 4.–6. uzdevums ir jāizpilda helikopterā lidojuma laikā.

2) 1.–3. uzdevumā ne vairāk par 50 % no nepieciešamajiem mācību lidojumiem var izpildīt, izmantojot *FSTD(H)*. Tomēr ~~visas~~katra 1.–3. uzdevuma daļa~~s~~ ~~jāveic~~jāizpilda helikopterā lidojuma laikā.

(..)

4)

(..)

vi)

(..)

B) vingrināties veikt maršruta lidojumu nakts laikā dublējošā pilota statusā un vai nu kā *SPIC*, vai uzraudzītos pastāvīgajos lidojumos apmierinošā līmenī.

## AMC1 par FCL.820. punktu “Pārbaudes lidojumu kvalifikācija”

### MĀCĪBU KURSS

(..)

a)

(..)

4) Lai pienācīgi ņemtu vērā pretendenta iepriekšējo pieredzi, ~~pretendentam~~jāveic pretendenta prasmju pirmsiestāšanās novērtējums, lai *ATO* varētu izvērtēt pretendenta līmeni ar mērķi precīzāk pielāgot kursu. Tādējādi turpmāk izklāstītās programmas jāuzskata par atsevišķi demonstrējamu prasmju un kvalifikāciju sarakstu, nevis par obligātu mācību mērķu sarakstu.

(..)

# J APAKŠIEDAĻA – INSTRUKTORI

**GM~~2~~1 par FCL.900. punkta “Instruktora sertifikāti” c) apakšpunkta 1) daļu**

(..)

**GM1 par FCL.900. punkta c) apakšpunktu; FCL.1000. punkta c) apakšpunktu “Mācības vai eksaminācija ārpus dalībvalstu teritorijas”**

Mācības vai eksaminācija ārpus dalībvalstu teritorijas ir iespējama tādu *ATO* ietvaros:

* kuru galvenā darbības vieta atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas vai
* kuru galvenā darbības vieta atrodas dalībvalstī, bet viena vai vairākas papildu mācību vietas atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas.

## AMC1 par FCL.935. punktu “Kompetenču pārbaude”

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

(..)

d) ~~Prasmju pārbaudes~~Kompetenču pārbaudes laikā pretendents ieņem vietu, kurā parasti sēž instruktors (instruktora vietu *FSTD* vai pilota vietu gaisa kuģī), izņemot gadījumu, ja gaisa kuģis ir gaisa balons. Eksaminētājs, cits instruktors vai – ja daudzpilotu lidmašīnas gadījumā izmanto pilna lidojuma trenažieri – apkalpes loceklis, kas iziet mācības, darbojas kā “students”. Pretendentam ir jāizskaidro “studentam” attiecīgie uzdevumi un, ja nepieciešams, jāparāda to izpilde. Pēc tam “students” izpilda tos pašus manevrus (ja “students” ir eksaminētājs vai cits instruktors, viņš var pieļaut nepieredzējušu studentu tipiskās kļūdas). Tiek gaidīts, ka pretendents izlabos kļūdas mutiski vai vajadzības gadījumā fiziski iejauksies.

(..)

**GM1 par FCL.905.FI. punkta h) apakšpunkta 2. daļu “Tiesības un nosacījumi”**

*FSTD* nedrīkst izmantot kompetenču pārbaudes nokārtošanai attiecībā uz gaisa kuģa klasi vai tipu.

## AMC1 par FCL.930.FI. punktu “*FI* mācību kurss”

### *FI(A)*, *FI(H)* UN *FI(AS)* MĀCĪBU KURSS

(..)

a)

(..)

d) ~~Prasmju pārbaudi~~Kompetenču pārbaudi veic ārpus kursa mācību laika. (..)

**AMC1 par FCL.940.FI punktu~~a) apakšpunkta 2) daļu~~** **un FCL.940.IRI~~FI,~~ punktu “Derīguma termiņa pagarināšana un atjaunošana”**

a) *ATO*, *DTO* vai kompetentajai iestādei ir jānodrošina instruktora prasmju atsvaidzināšanas mācības *FI* un *IRI* sertifikātu atkārtotai apstiprināšanai semināra veidā.

### *~~FI~~* ~~VAI~~ *~~IRI~~* ~~PRASMJU ATSVAIDZINĀŠANAS SEMINĀRS~~

~~a~~1) Dalībvalstīs pieejamos *FI* vai *IRI* prasmju atsvaidzināšanas semināros jābūt pienācīgi ņemtai vērā ģeogrāfiskajai atrašanās vietai, apmeklētāju skaitam un periodiskumam visā attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

~~b~~2) Šādiem semināriem ir jāilgst vismaz 2 dienas (1 diena = 6 stundas), un dalībnieku klātbūtne būs nepieciešama visā semināra laikā, tostarp mazāku grupu apspriedēs un darbsemināros. Jāapsver dažādi aspekti, piemēram, tādu dalībnieku iekļaušana, kam ir sertifikāti attiecībā uz citām gaisa kuģu kategorijām.

~~c~~3) Šajos semināros jāuzaicina uzstāties pienācīgi pieredzējušus *FI* vai *IRI*, kas pašlaik veic lidošanas mācības un kam ir praktiska izpratne par derīguma termiņa pagarināšanas prasībām un jaunākajiem mācīšanas paņēmieniem.

~~d~~4) Kompetentās iestādes apstiprinātais semināra organizators aizpildīs un parakstīs apmeklējuma veidlapu pēc tam, kad *FI* vai *IRI* tajā būs piedalījies un pienācīgi līdzdarbojies.

~~e~~5) *FI* vai *IRI* prasmju atsvaidzināšanas semināra saturs jāatlasa no šādiem tematiem:

i~~1~~) jauni vai pašlaik spēkā esoši noteikumi, galveno uzmanību pievēršot *FCL* daļu un ekspluatācijas prasību pārzināšanai;

ii~~2~~) mācīšana un mācīšanās;

iii~~3~~) mācīšanas paņēmieni;

iv~~4~~) instruktora pienākumi;

v~~5~~) (piemērojamie) valsts noteikumi;

(vi~~6~~) cilvēkfaktori;

(vii~~7~~) lidojumu drošums, incidentu un aviācijas negadījumu novēršana;

viii~~8~~) lidotmāka;

ix~~9~~) tiesiskie aspekti un izpildes nodrošināšanas procedūras;

x~~10~~) navigācijas prasmes, tostarp prasme rīkoties ar jauniem vai pašreizējiem navigācijas radiolīdzekļiem;

xi~~11~~) instrumentālo lidojumu mācīšana;

xii~~12~~) ar laika apstākļiem saistīti temati, tostarp informācijas izplatīšanas metodes;

xiii~~13~~) jebkādi papildu temati, ko izvēlas kompetentā iestāde.

~~f~~6) Formālajās nodarbībās jāparedz laiks temata izklāstam un saistītajiem jautājumiem~~45 minūtes un jautājumiem – 15 minūtes~~. Ieteicams izmantot uzskates līdzekļus, bet mazāku grupu apspriedēm un darbsemināriem – interaktīvus videomateriālus un citus mācību līdzekļus (ja tie ir pieejami).

b) Ja instruktora sertifikātam ir beidzies derīguma termiņš, *ATO*, *DTO* vai kompetentajai iestādei, atkarībā no tā, kura ir piemērotāka attiecīgajai gaisa kuģa kategorijai, prasmju atsvaidzināšanas mācību programmas novērtēšanā ir jāapsver visi iepriekš minētie jautājumi, kā arī šādi jautājumi:

1) *ATO*, *DTO* vai kompetentajai iestādei katrā gadījumā atsevišķi pēc pretendenta novērtēšanas ir jānosaka nepieciešamo prasmju atsvaidzināšanas mācību apmērs, ņemot vērā šādus faktorus:

i) pretendenta pieredze;

ii) laiks, kas aizritējis pēc *FI* vai *IRI* sertifikāta derīguma termiņa beigām, un

iii) *FI* vai *IRI* mācību kursa tehniskie elementi, ko *ATO*, *DTO* vai kompetentā iestāde ir noteikusi pretendenta novērtēšanā, un

2) individuālā mācību programma jāveido, pamatojoties uz *FI* un *IRI* mācību kursa saturu, un galvenā uzmanība jāpievērš tiem aspektiem, kuros pretendentam ir visvairāk vajadzību.

c) Pēc semināra vai prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas *ATO*, *DTO* vai kompetentā iestāde:

1) semināra gadījumā atbilstoši a) apakšpunktam izdod pretendentam semināra pabeigšanas sertifikātu vai citu kompetentās iestādes noteiktu dokumentu, kurā aprakstīts semināra saturs atbilstoši a) apakšpunktam, kā arī norādīts, ka seminārs tika sekmīgi pabeigts, un

2) prasmju atsvaidzināšanas mācību gadījumā atbilstoši b) apakšpunktam izdod pretendentam mācību pabeigšanas sertifikātu vai citu kompetentās iestādes noteiktu dokumentu, kurā aprakstīta b) apakšpunkta 1) daļā minēto faktoru izvērtēšana un apgūtās mācības, kā arī norādīts, ka mācības tika sekmīgi pabeigtas; mācību pabeigšanas sertifikāts ir jāuzrāda eksaminētājam pirms kompetences novērtēšanas.

Pēc prasmju atsvaidzināšanas semināra vai prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas *ATO* vai *DTO* ir jāiesniedz kompetentajai iestādei semināra vai mācību pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments.

d) Ņemot vērā faktorus, kas ir uzskaitīti b) apakšpunkta 1) daļā, attiecīgi *ATO*, *DTO* vai kompetentā iestāde var nolemt, ka ir pietiekami ar to, ka pretendents pabeidz semināru saskaņā ar a) apakšpunktu. Tādā gadījumā iepriekš c) apakšpunktā minētajā pabeigšanas sertifikātā vai citā dokumentā ir jāiekļauj attiecīga norāde ar pienācīgu pamatojumu.

*FI* – Atkārtota apstiprināšana un atjaunošana

(..)

## GM1 par FCL.910.TRI punktu “*TRI* – tiesību ierobežojumi”

a) *TRI* tiesību ierobežojumi ir norādīti apliecības sadaļā “Piezīmes un ierobežojumi” atbilstoši attiecīgajam *TRI* sertifikātam kopā ar šādiem apliecinājumiem:

1) ja mācības veiktas, izmantojot *FSTD*: “*TRI/r*” (*r*=ierobežots);

2) ja *TRI* mācības, kas noteiktas FCL.910.TRI punkta a) apakšpunkta 1) daļā, ietver *LIFUS* mācības: apliecinājums, kas noteikts a) apakšpunktā, un “*LIFUS*”, un

3) ja *TRI* mācību kursā ir iekļautas nosēšanās mācības, kas noteiktas FCL.910.TRI punkta a) apakšpunkta 2) daļā: apliecinājums, kas noteikts a) apakšpunktā, un “*LT*” (*LT*=nosēšanās mācības).

b) Piemēram, *TRI*, kas ierobežoti ar *LIFUS* un nosēšanās mācību tiesībām, apliecībā būs norādīts šāds apliecinājums: “*TRI/r LIFUS LT*”.

**GM1 par FCL.910.TRI punkta b) apakšpunkta 2) daļu “*TRI* mācības tipa tiesību paplašināšanai”**

“Attiecīgās *TRI* kursa tehnisko mācību un mācību lidojumu daļas” nozīmē to, ka mācībām jābūt atbilstošām to mērķim, ņemot vērā konkrētā *TRI* pieredzi ar citiem gaisa kuģu tipiem, kas līdzinās tiem, attiecībā uz kuru tiek pieteikta *TRI* tiesību paplašināšana.

## AMC1 par FCL.930.TRI. punktu “*TRI* mācību kurss”

### *~~TRI~~* ~~MĀCĪBU KURSS. LIDMAŠĪNAS~~

### ~~VISPĀRĪGI NOTEIKUMI~~

~~a)~~ *~~TRI(A)~~* ~~mācību kursa mērķis ir mācīt lidmašīnas pilota apliecības turētājus, līdz tie sasniedz FCL.920. punktā noteikto kompetences līmeni, kas ir pietiekams~~ *~~TRI~~* ~~amata pienākumu pildīšanai.~~

~~b) Mācību kursa laikā, mācot~~ *~~TRI~~* ~~pienākumu pildīšanai nepieciešamās zināšanas, attīstot prasmes un veidojot attieksmi, jāpalielina izpratne par drošumu, un šim kursam jābūt izstrādātam tā, lai nodrošinātu, ka pretendents apgūst pietiekamas teorētiskās zināšanas, mācību lidojumus un~~ *~~FSTD~~* ~~mācības un spēj mācīt citus kvalifikācijas iegūšanai attiecībā uz lidmašīnas tipu, ar kuru šis pretendents ir kvalificēts.~~

~~c)~~ *~~TRI(A)~~* ~~mācību kursā īpaši jāuzsver gan indivīda nozīme saistībā ar cilvēkfaktora nozīmīgumu cilvēka un mašīnas saskarnē, gan~~ *~~CRM~~* ~~nozīme.~~

~~d) Īpaša uzmanība jāpievērš pretendenta briedumam un spriestspējai, tostarp izpratnei par pieaugušajiem, viņu uzvedību un dažādām mācīšanās spējām. Mācību kursa laikā jāpanāk pretendentu izpratne par viņu pašu attieksmi pret lidojuma drošuma nozīmīgumu. Mācību kursa laikā ir svarīgi censties nodrošināt pretendentam tādas zināšanas, prasmes un attieksmi, kas ir svarīgas~~ *~~TRI~~* ~~amatam.~~

~~e)~~ *~~TRI(A)~~* ~~kvalifikācijai mācību lidojumu ilgums būs atkarīgs no lidmašīnas tipa sarežģītības. Saistībā ar katru uzdevumu mācībām un praktiskajai pirmslidojuma un pēclidojuma instruktāžai jāparedz vienāds stundu skaits. Mācību lidojumu mērķis ir nodrošināt, ka pretendents spēj droši un efektīvi mācīt, kā veikt uzdevumus gaisā, un tiem jābūt saistītiem ar to lidmašīnu tipu, par kuru pretendents vēlas mācīt. Mācību programmas saturam jāaptver mācību uzdevumi, kas piemērojami attiecīgajam lidmašīnu tipam, kā izklāstīts attiecīgā tipa kvalifikācijas kursos.~~

~~f)~~ *~~TRI(A)~~* ~~instruktors var mācīt~~ *~~TRI(A~~*~~) kursā, kad ir novadījis vismaz četrus tipa kvalifikācijas kursus.~~

~~g) Jānorāda, ka lidotmāka ir ļoti svarīgs elements jebkurā lidojumā. Tāpēc, veicot turpmāk minētos uzdevumus gaisā, katrā lidojumā atbilstošos brīžos ir jāuzsver attiecīgie lidotmākas aspekti.~~

~~h) Vienmēr jāuzsver tas, ka studentinstruktoram ir jāiemācās, kā atpazīt biežākās kļūdas un kā tās pareizi izlabot.~~

### ~~SATURS~~

~~i) Mācību kursu veido šādas trīs daļas:~~

~~1) 1. daļa – mācības par mācīšanu un mācīšanos saskaņā ar AMC1 par FCL.920. punktu;~~

~~2) 2. daļa – tehnisko zināšanu teorētiskais kurss (tehniskās mācības);~~

~~3) 3. daļa – mācību lidojumi.~~

**~~1. daļa.~~**

~~Kursa programma jāizstrādā, pamatojoties uz AMC1 par FCL.930.FI punktu noteikto~~ *~~FI~~* ~~mācību kursa mācīšanas un mācīšanās daļas saturu.~~

**~~2. daļa.~~**

### ~~TEHNISKO ZINĀŠANU TEORĒTISKĀ KURSA PROGRAMMA~~

~~a) Tehnisko zināšanu teorētiskajā kursā jābūt vismaz 10 mācību stundām, tostarp tehnisko zināšanu atkārtojumam, nodarbību plāna sagatavošanai un prasmju pilnveidei mācībām klasē, lai~~ *~~TRI(A)~~* ~~varētu mācīt teorētiskos tehniskos priekšmetus.~~

~~b) Ja pretendents vēlas iegūt~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikātu attiecībā uz vairākpilotu lidmašīnām, īpaša uzmanība jāpievērš daudzpilotu apkalpes sadarbībai. Ja pretendents vēlas iegūt~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikātu attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, īpaša uzmanība ir jāpievērš pienākumiem vienīgā pilota lidojumos.~~

~~c) Tipa kvalifikācijas teorētisko mācību programma jāizmanto, lai pilnveidotu~~ *~~TRI(A)~~* ~~mācīšanas prasmes saistībā ar tipa tehniskā kursa programmu. Kursa instruktoram jāsniedz lekciju piemēri saskaņā ar piemērojamo tipa tehnisko mācību programmu, un instruktora kvalifikācijas pretendentam jāsagatavo un jānolasa lekcijas par tēmām, kuras kursa instruktors izraugās no tipa kvalifikācijas kursa programmas.~~

**~~3. daļa.~~**

### ~~MĀCĪBU LIDOJUMU PROGRAMMA~~

~~a) Kursam jābūt saistītam ar to lidmašīnu tipu, par kuru pretendents vēlas mācīt.~~

~~b) Visā kursā jāintegrē~~ *~~TEM~~* ~~un~~ *~~CRM~~* ~~un atbilstoši jāizmanto uzvedības pazīmes.~~

~~c) Mācību programmas saturam jāaptver visi būtiskie uzdevumi, kas attiecas uz konkrēto lidmašīnu tipu.~~

~~d)~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikāta pretendents jāmāca rīkoties ar ierīci un jāiepazīstina ar tās ekspluatācijas ierobežojumiem, iespējām un drošuma aspektiem, kā arī jāmāca rīkoties ar instruktora staciju, tostarp veikt avārijas evakuāciju.~~

### *~~FSTD~~* ~~MĀCĪBAS~~

~~e)~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikāta pretendents jāmāca, kā veikt mācības, atrodoties instruktora stacijā. Turklāt pirms~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikāta pretendenta pārbaudīšanas attiecībā uz mācībām bāzē viņš jāmāca un jāizskaidro viņam, kā veikt mācības jebkurā ekspluatācijas pozīcijā, tostarp demonstrējot, kā jāveic atbilstošie lidmašīnas vadīšanas uzdevumi.~~

~~f) Mācību kursiem jābūt izstrādātiem tā, lai pretendents iegūtu pieredzi, mācoties, kā veikt dažādus uzdevumus, kas aptver gan parastus, gan nestandarta lidojumus. Mācību programma jāpielāgo lidmašīnas tipam, un jāizmanto tie uzdevumi, kuru veikšanai studentam varētu būt jāparāda labākas prasmes. Programmā jāietver ne tikai reprezentatīvi tipa pārejas kursa uzdevumi, bet arī lidmašīnas vadīšana ar nefunkcionējošu dzinēju un manevru veikšana ar šādu lidmašīnu.~~

~~g) Pretendentam ir pienākums plānot nodarbības un veikt instruktāžu, mācības un pārrunas pēc uzdevumu pabeigšanas, izmantojot visus atbilstošos mācību paņēmienus.~~

### ~~MĀCĪBAS LIDMAŠĪNĀ~~

~~h)~~ *~~TRI(A)~~* ~~sertifikāta pretendents līdz pienācīgam līmenim jāsagatavo pilna lidojuma trenažierī šādās jomās:~~

~~1) iepazīšanās ar lidojumu veikšanu, sēžot labajā pusē, tostarp viņam lidojumu veicošā pilota statusā jāveic šādi uzdevumi:~~

~~i) sagatavošanās atpakaļlidojumam un kontrolsarakstu izmantošana;~~

~~ii) manevrēšana;~~

~~iii) pacelšanās;~~

~~iv) pārtrauktā pacelšanās;~~

~~v) dzinēja atteice pacelšanās laikā pēc tam, kad sasniegts v1;~~

~~vi) nolaišanās un aiziešana uz otro riņķi, ja nedarbojas dzinējs;~~

~~vii) nosēšanās, imitējot, ka nedarbojas viens (kritiskais) dzinējs;~~

~~viii) citas avārijas un nestandarta procedūras (vajadzības gadījumā);~~

~~2) paņēmieni mācību veikšanai lidmašīnā:~~

~~i) metodes atbilstošu komentāru sniegšanai;~~

~~ii) īpatnības saistībā ar lidmašīnas vadību situācijās, kad tūlīt pēc nosēšanās veic pacelšanos;~~

~~iii) iejaukšanās stratēģijas, kas izstrādātas, pamatojoties uz~~ *~~TRI~~* ~~kursa instruktora izspēlētajām situācijām, tostarp šādas:~~

~~A) brīdinājums par pacelšanās konfigurāciju;~~

~~B) lieku manevru neveikšana;~~

~~C) augsta izlīdzināšana; ilga planēšana;~~

~~D) ilga izlīdzināšana;~~

~~E) pārtraukta nosēšanās;~~

~~F) tūlītēja aiziešana uz otro riņķi no piezemēšanās vietas;~~

~~G) pārāk liels augstums nolaišanās laikā: netiek veikta izlīdzināšana;~~

~~H) nepareiza konfigurācija;~~

~~I)~~ *~~TAWS~~* ~~brīdinājums;~~

~~J) nepareizs virzienstūres lietojums;~~

~~K) lieku manevru neveikšana attiecībā pret sānsveres asi izlīdzināšanas laikā;~~

~~L) darbnespējīgums;~~

~~M) īsta nestandarta vai avārijas situācija.~~

~~i) Turklāt, ja pretendentam ir jāmācās par nestandarta vai avārijas procedūrām lidmašīnā, viņam kompleksā lidojumu mācību ierīcē jāapgūst šādas tēmas:~~

~~1) atbilstošas metodes un minimālais absolūtais augstums atteiču imitēšanai;~~

~~2) nepareizi virzienstūres ievaddati;~~

~~3) kritiskā dzinēja atteice;~~

~~4) nolaišanās un nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos, imitējot viena dzinēja nefunkcionēšanu.~~

~~j) Šajā gadījumā, ja tas nepieciešams tipa kvalifikācijas mācību pabeigšanai, nestandarta manevri ir saistīti ar lidmašīnas vadīšanu, ja tai nedarbojas viens dzinējs. Ja pretendentam ir jāapgūst citi nestandarta jautājumi pārejas kursa ietvaros, būs nepieciešamas papildu mācības.~~

~~k) Kad ir sekmīgi pabeigtas iepriekšminētās mācības, pretendentam jāapgūst mācības lidmašīnā lidojuma laikā~~ *~~TRI(A)~~* ~~uzraudzībā. Pabeidzot šīs mācības, pretendentam būs jāveic mācību lidojums tā~~ *~~TRI(A)~~* ~~uzraudzībā, kuru šim nolūkam būs iecēlusi profesionālās sagatavošanas organizācija, un jāsaņem pozitīvs~~ *~~TRI(A)~~* ~~vērtējums.~~

### ~~MĀCĪBAS LIDOJUMA VEIKŠANAI AR ASIMETRISKAS JAUDAS~~ *~~SP MET~~* ~~LIDMAŠĪNĀM~~

~~l) Šajā mācību daļā īpaši tiek aplūkoti šādi jautājumi:~~

~~1) apstākļi, kādos tiks veikti faktiskie lidojumi ar plūdiestatīšanu un atiestatīšanu, piemēram, drošs absolūtais augstums, atbilstība noteikumiem par minimālo absolūto vai relatīvo augstumu plūdiestatīšanai, laikapstākļi, attālums līdz tuvākajam pieejamajam lidlaukam;~~

~~2) procedūra instruktora un studenta sadarbības izmantošanai, piemēram, pareizi piezemēšanās treniņi un pārpratumu novēršana, jo īpaši plūdiestatīšanas un atiestatīšanas laikā un tad, ja asimetrisku riņķu veikšanai izmanto nulles vilci. Īstenojot šo procedūru, ir jāvienojas par to, vai dzinējs tiek izslēgts, tiek pārstartēts vai arī darbojas nulles vilces režīmā, un jānosaka visas vadības ierīces, norādot, uz kuru dzinēju konkrēta ierīce iedarbojas;~~

~~3) jāuzmanās, lai nepārslogotu funkcionējošo dzinēju un nepasliktinātos tā raksturojumi laikā, kad lidmašīna veic asimetrisku lidojumu;~~

~~4) nepieciešamība izmantot lidmašīnas tipam atbilstošu kontrolsarakstu.~~

### ~~PAPLAŠINĀTĀ INSTRUKTĀŽA~~

~~m) Lidojums ar asimetrisku jaudu:~~

~~1) ievads par asimetrisku lidojumu;~~

~~2) propellera plūdiestatīšana – ekspluatācijas metode;~~

~~3) ietekme uz lidmašīnas vadību, tai lidojot kreisēšanas ātrumā;~~

~~4) ievads par ietekmi uz lidmašīnas lidtehniskajiem raksturojumiem;~~

~~5) uzmanības pievēršana pēdas radītai slodzei uz virzienstūri, lai saglabātu nemainīgu kursu (bez virzienstūres trimmera);~~

~~6) propellera plūdiestatīšanas atcelšana: atgriešanās normālā lidojumā;~~

~~7) nulles vilces iestatījuma atrašana: pēdas radītās slodzes salīdzinājums, kad propellers ir plūdiestatīts un kad darbojas nulles vilces režīmā;~~

~~8) dzinēja atteices ietekme un atpazīšana horizontālā lidojumā;~~

~~9) spēki, kas darbojas orpēšanas laikā, un orpēšanas ietekme;~~

~~10) atteiču tipi:~~

~~i) pēkšņa vai pakāpeniska,~~

~~ii) pilnīga vai daļēja;~~

~~11) orpēšana, tās ietekme uz virzienu un cita veida ietekme;~~

~~12) pilotēšanas instrumentu rādījumi;~~

~~13) bojātā dzinēja identificēšana;~~

~~14) spēku pāri un nenovērstie spēki, ko rada līdzsvara trūkums: rezultējošais lidojuma telpiskais stāvoklis;~~

~~15) virzienstūres lietošana, lai novērstu orpēšanu;~~

~~16) eleronu lietošana: briesmas saistībā ar nepareizu lietošanu;~~

~~17) augstumstūres lietošana, lai turpinātu horizontālu lidojumu;~~

~~18) jaudas lietošana, lai saglabātu drošu gaisa ātrumu un absolūto augstumu;~~

~~19) papildus atgriešanās horizontālā taisnvirziena lidojumā: vienlaicīga ātruma palielināšana un jaudas samazināšana;~~

~~20) bojātā dzinēja identificēšana: bojāts ir tas dzinējs, kas nedarbojas;~~

~~21) dzinēja instrumentu izmantošana bojātā dzinēja identificēšanai:~~

~~i) degvielas spiediena mērierīce vai patēriņa mērītājs;~~

~~ii)~~ *~~RPM~~* ~~mērierīces reakcija uz~~ *~~CSU~~* ~~darbību, lidojot mazākā un lielākā gaisa ātrumā;~~

~~iii) dzinēja temperatūras mērierīces.~~

~~22) apstiprinājums, ka ir identificēts pareizais dzinējs: aizver identificētā bojātā dzinēja droseļvārstu;~~

~~23) dzinēja atteices ietekme un atpazīšana pagriezienu laikā;~~

~~24) identifikācija un vadība;~~

~~25) blakus spēki, kas darbojas orpēšanas laikā.~~

~~n) Lidojuma laikā izpildot pagriezienu:~~

~~1) “iekšējas” dzinēja atteices ietekme: pēkšņa un izteikta ietekme;~~

~~2) “ārējas” dzinēja atteices ietekme: mazāk pēkšņa un izteikta ietekme;~~

~~3) nepareizas identifikācijas iespējamība (jo īpaši ekspluatējot gaisa kuģi ar mazu jaudu):~~

~~i) pareizs virzienstūres lietojums;~~

~~ii) iespējama nepieciešamība atgriezties horizontālā lidojumā, lai pārliecinātos, vai ir identificēts pareizais dzinējs;~~

~~4) redzamības un pilotēšanas instrumentu rādījumi;~~

~~5) mainīga ātruma un jaudas ietekme;~~

~~6) ātruma saistība ar vilkmi;~~

~~7) lidojot normālā kreisēšanas ātrumā ar normālu kreisēšanas jaudu: nešaubīgi atpazīta dzinēja atteice;~~

~~8) lidojot mazā drošajā ātrumā ar augstuma uzņemšanai nepieciešamo jaudu: ļoti skaidri atpazīta dzinēja atteice;~~

~~9) lielā ātrumā samazinot augstumu ar mazu jaudu: var nepamanīt asimetriju (dzinēja atteici).~~

~~o) Minimālie vadības ātrumi:~~

~~1)~~ *~~ASI~~* ~~krāsu kods: sarkanā radiāla līnija;~~

~~Piezīme. Šis uzdevums attiecas uz vadāmības galējām robežām dažādos apstākļos, ko students var sasniegt, veicot vienmērīgu lidojumu ar asimetrisku jaudu, un, kam tuvojoties, pakāpeniski samazinās ātrums. Lidojumu rokasgrāmatā norādītajā ātrumā~~ *~~vmca~~* ~~nevajadzētu notikt pēkšņai un pilnīgai atteicei. Uzdevuma nolūks ir turpināt pamazām iepazīstināt studentu ar lidmašīnas vadību asimetriska lidojuma laikā ekstrēmās vai kritiskās situācijās. Tā nav~~ *~~vmca~~* ~~demonstrēšana.~~

~~2) paņēmieni, ko izmanto, lai novērtētu, kāds ātrums ir kritisks, kad lidmašīnas spārni atrodas vienā līmenī, un droša ātruma atjaunošana – briesmas, kas rodas gadījumā, ja minimālais vadības ātrums ir ļoti tuvs iekrišanas ātrumam:~~ *~~vsse~~* ~~lietošana;~~

~~3) minimālā vadības ātruma noteikšana katram asimetriski izvietotajam dzinējam: kritiskā dzinēja noteikšana (ja piemērojams);~~

~~4) ietekme, ko uz minimālo vadības ātrumu rada šādi faktori:~~

~~i) sānsvere;~~

~~ii) nulles vilces iestatījums;~~

~~iii) pacelšanās konfigurācija:~~

~~A) izlaista šasija un iestatīts pacelšanās aizplāksnis;~~

~~B) ievilkta šasija un iestatīts pacelšanās aizplāksnis.~~

~~Piezīme. Ir svarīgi saprast, ka 5° liela sānsvere uz funkcionējošā dzinēja pusi rada mazāku~~ *~~vmca~~* ~~un arī labākus lidtehniskos raksturojumus, nekā varētu iegūt, abiem spārniem atrodoties vienā līmenī. Tagad ražotāji bieži izmanto šādu 5° sānsveri, nosakot~~ *~~vmca~~* ~~šim konkrētajam tipam. Tādējādi lidmašīnas rokasgrāmatā norādītais~~ *~~vmca~~* ~~būs iegūts, izmantojot šādu paņēmienu.~~

~~p) Plūdiestatīšana un atiestatīšana:~~

~~1) minimālais relatīvais augstums plūdiestatīšanas vai atiestatīšanas praktiskiem treniņiem;~~

~~2) dzinēja vadība: drošības pasākumi (pārkaršana, apledošanas apstākļi, iedarbināšana, uzsildīšana un dzinēja atteices imitēšanas metode): sk. gaisa kuģa dzinēja rokasgrāmatu un apkopes norādījumus un biļetenus).~~

~~q) Dzinēja atteices procedūra:~~

~~1) kad ir panākta stabila vadība, secība, kādā procedūra tiek veikta, būs atkarīga no ekspluatācijas fāzes un gaisa kuģa tipa;~~

~~2) lidojuma fāze:~~

~~i) kreisēšanas fāze;~~

~~ii) kritiskā fāze tūlīt pēc pacelšanās vai pieejas laikā, lai nosēstos, vai aizejot uz otro riņķi.~~

~~r) Gaisa kuģa tips~~

~~Dažu vingrinājumu un pārbaužu secība noteikti būs jāmaina atkarībā no lidmašīnu tipu atšķirībām un, iespējams, pat viena un tā paša tipa dažādu modeļu atšķirībām. Precīzu šo procedūru secību sk. lidojumu rokasgrāmatā vai līdzvērtīgā dokumentā (piemēram, īpašnieka rokasgrāmatā vai pilota lidojumu rokasgrāmatā).~~

~~Piemēram, vienā lidojumu rokasgrāmatā vai līdzvērtīgā dokumentā (piemēram, īpašnieka rokasgrāmatā vai pilota lidojumu rokasgrāmatā) var būt noteikts, ka pirms plūdiestatīšanas ir jāpaceļ aizplākšņi un jāievelk šasija, turpretī citā var būt ieteikts vispirms veikt plūdiestatīšanu. Iemesls šai pēdējai procedūrai varētu būt fakts, ka dažus dzinējus nav iespējams plūdiestatīt, ja apgriezienu skaits minūtē ir zemāks par noteiktu skaitli.~~

~~Turpretī dažās lidmašīnās šasijas pacelšana var radīt lielāku pretestību ievilkšanas laikā, ko rada šasijas durvju novietojuma izmaiņas, un šīs ievilkšanas dēļ ir ieteicams ievilkšanu atlikt līdz brīdim, kad ir pabeigta plūdiestatīšana un samazinājusies propellera pretestība.~~

~~Tāpēc šajā programmā norādītā vingrinājumu un pārbaužu secība attiecībā uz tūlītēji veicamām un turpmākām darbībām ir jāizmanto tikai kā vispārīgi norādījumi, un lidojumu rokasgrāmatā vai līdzvērtīgā dokumentā (piemēram, īpašnieka rokasgrāmatā vai pilota lidojumu rokasgrāmatā) ir noteikta faktiskā secība konkrētajam lidmašīnas tipam, kas tiek izmantots kursā.~~

~~s) Dzinēja atteice lidojuma laikā kreisēšanas vai citā lidojuma fāzē, tostarp pacelšanās un nosēšanās laikā:~~

~~1) tūlītēji veicamās darbības:~~

~~i) asimetrijas atpazīšana;~~

~~ii) bojātā dzinēja identificēšana un apstiprināšana:~~

~~A) tukšgaitas posms = nefunkcionējošs dzinējs;~~

~~B) droseļvārsta aizvēršana kā apstiprinājums;~~

~~iii) cēloņa un ugunsdrošības pārbaude:~~

~~A) tipiskie atteices iemesli;~~

~~B) atteices novēršanas metodes;~~

~~iv) lēmums veikt plūdiestatīšanu un procedūra:~~

~~A) citas pretestības samazināšana;~~

~~B) nepieciešams rīkoties ātri, bet ne steigā;~~

~~C) virzienstūres trimmera lietošana;~~

~~2) turpmākās darbības:~~

~~i) funkcionējošais dzinējs:~~

~~A) temperatūra, spiediens un jauda;~~

~~B) pārējie pakalpojumi;~~

~~C) elektroslodze: jānovērtē un vajadzības gadījumā jāsamazina;~~

~~D) ietekme uz jaudas avotu instrumentiem ar gaisa piedziņu;~~

~~E) šasija;~~

~~F) aizplākšņi un citi pakalpojumi:~~

~~ii) lidojuma pārplānošana:~~

~~A)~~ *~~ATC~~* ~~un laikapstākļi;~~

~~B) apvidus pārlidošana, kreisēšanas ātrums lidmašīnai ar vienu dzinēju;~~

~~C) lēmums novirzīties no kursa vai arī turpināt iepriekš saskaņoto lidojumu;~~

~~iii) degvielas pārvaldība: atlikušā degvielas daudzuma optimāla izlietošana;~~

~~iv) briesmas saistībā ar bojātā dzinēja atkārtotu iedarbināšanu;~~

~~v) rīcība gadījumā, ja nav iespējams turpināt lidojumu nepieciešamajā absolūtajā augstumā: absolūtā augstuma ietekme uz pieejamo jaudu;~~

~~vi) ietekme uz lidtehniskajiem raksturojumiem;~~

~~vii) ietekme uz pieejamo un nepieciešamo jaudu;~~

~~viii) ietekme uz dažādām gaisa kuģa korpusa konfigurācijām un propellera iestatījumiem;~~

~~ix) lidojumu rokasgrāmatas vai īpašnieka rokasgrāmatas lietošana:~~

~~A) kreisēšana;~~

~~B) augstuma uzņemšana:~~ *~~ASI~~* ~~krāsu kods (zilā līnija);~~

~~C) augstuma samazināšana;~~

~~D) pagriešanās;~~

~~x) funkcionējošā dzinēja ekspluatācijas ierobežojumi un vadīšana;~~

~~xi) pacelšanās un nolaišanās: vadība un lidtehniskie raksturojumi.~~

~~t) Svarīgie apstākļi:~~

~~1) droša pacelšanās ātruma nozīmīgums:~~

~~i) ietekme uz šasiju, aizplāksni, plūdiestatīšanu, pacelšanos, trimmera iestatīšanu un šasijas un aizplākšņu darbināšanas sistēmām;~~

~~ii) ietekme uz masu, absolūto augstumu un temperatūru (lidtehniskajiem raksturojumiem);~~

~~2) optimālā~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātruma (~~*~~vyse~~*~~) nozīmīgums:~~

~~i) optimālā dzinēja apgriezienu skaita palielināšana augstuma uzņemšanai un pozitīvas augstuma uzņemšanas panākšana;~~

~~ii)~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātruma saistība ar normālo augstuma uzņemšanas ātrumu;~~

~~iii) rīcība gadījumā, ja augstumu uzņemt nav iespējams;~~

~~3) norādītā asimetriskā relatīvā augstuma un ātruma nozīmīgums: rīcība gadījumā, ja lidojuma augstums samazinās zem relatīvā augstuma, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu.~~

~~u) Dzinēja atteice pacelšanās laikā:~~

~~1) pirms ir sasniegts~~ *~~vmca~~* ~~vai ātrums, atraujoties no zemes:~~

~~i) jāņem vērā pārtrauktās pacelšanās vai apstāšanās distance;~~

~~ii) lidojumu rokasgrāmatā sniegto datu iepriekšējā izmantošana, ja šie dati ir pieejami;~~

~~2) pēc tam, kad ir sasniegts~~ *~~vmca~~* ~~vai ātrums, atraujoties no zemes, un pirms ir sasniegts drošais ātrums;~~

~~3) tūlītēja atkārtota nosēšanās vai atlikušās jaudas izmantošana, lai veiktu piespiedu nosēšanos;~~

~~4) jāņem vērā:~~

~~i) dzinēja atteices pakāpe;~~

~~ii) ātrums atteicīgajā brīdī;~~

~~iii) masa, absolūtais augstums un temperatūra (lidtehniskie parametri);~~

~~iv) konfigurācija;~~

~~v) atlikušais skrejceļa garums;~~

~~vi) priekšā esošo šķēršļu atrašanās vieta.~~

~~v) Dzinēja atteice pēc pacelšanās:~~

~~1) tiek imitēta drošā relatīvajā augstumā vai brīdī, kad sasniegts drošs pacelšanās ātrums, vai arī virs šā ātruma;~~

~~2) jāņem vērā:~~

~~i) nepieciešamība saglabāt kontroli;~~

~~ii) sānsveres izmantošana uz funkcionējošā dzinēja pusi;~~

~~iii) pieejamās jaudas izmantošana, sasniedzot optimālo~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātrumu;~~

~~iv) masa, absolūtais augstums un temperatūra (lidtehniskie parametri);~~

~~v) dominējošo apstākļu ietekme;~~

~~3) tūlītēji veicamās darbības:~~

~~i) kontroles, tostarp gaisa ātruma, saglabāšana un jaudas izmantošana;~~

~~ii) asimetrijas atpazīšana;~~

~~iii) bojātā dzinēja identificēšana un apstiprināšana;~~

~~iv) plūdiestatīšana un pretestības novēršana (tipam atbilstoša procedūra);~~

~~v) optimālo~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātruma panākšana;~~

~~4) turpmākās darbības, turpinot uzņemt augstumu ar asimetrisku jaudu līdz lidojuma posmam starp otro un trešo pagriezienu labākajā~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātrumā:~~

~~i) cēloņa un ugunsdrošības pārbaude;~~

~~ii) funkcionējošais dzinējs un faktori, kas jāņem vērā tā vadībā;~~

~~iii) atlikušie pakalpojumi;~~

~~iv) sadarbība ar~~ *~~ATC~~*~~;~~

~~v) degvielas pārvaldība.~~

~~Piezīme. Šīs procedūras ir atkarīgas no lidmašīnas tipa un situācijas lidojuma laikā.~~

~~w) Relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu:~~

~~1) Relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu, ir minimālais relatīvais augstums, kas jāsasniedz, lai būtu izdevusies augstuma uzņemšana, saglabājot pietiekamu vadības ātrumu un novēršot pretestību pieejas laikā ar nolūku nosēsties.~~

~~Tā kā daudzu CS-23 lidmašīnu lidtehniskie raksturojumi būtiski pasliktinās, ja darbojas tikai viens dzinējs, ir jāņem vērā minimālais relatīvais augstums, no kura ir droši mēģināt veikt procedūru iziešanai uz otro riņķi pieejas laikā, kad lidojuma trajektorija būs jāmaina no augstuma samazināšanas uz augstuma palielināšanu, lidmašīnai atrodoties konfigurācijā ar lielu pretestību.~~

~~Ņemot vērā relatīvā augstuma zudumu, kas notiks laikā, kad maksimāli tiks palielināta funkcionējošā dzinēja jauda, šasija būs ievilkta un aizplāksnis nolaists un kad lidmašīna augstuma uzņemšanas laikā būs sasniegusi~~ *~~vyse~~*~~, ir jāizvēlas minimālais relatīvais augstums (ko bieži dēvē par “relatīvo augstumu, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu”), zem kura pilots nedrīkst mēģināt veikt vēl vienu lidojuma riņķi. Šis relatīvais augstums būs atkarīgs no lidmašīnas tipa, pacelšanās svara, izmantotā lidlauka absolūtā augstuma, gaisa temperatūras, augstuma uzņemšanas trajektorijā esošo šķēršļu relatīvā augstuma un pilota kompetences.~~

~~2) Pieeja pa riņķi un nosēšanās ar asimetrisku jaudu:~~

~~i) relatīvā augstuma, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu, noteikšana un izmantošana;~~

~~ii) standartshēmas un parasto procedūru lietošana;~~

~~iii) rīcība gadījumā, ja nav iespējams turpināt lidojumu pa riņķi nepieciešamajā relatīvajā augstumā;~~

~~iv) nepieciešamie ātruma un jaudas iestatījumi;~~

~~v) lēmums veikt nosēšanos vai aiziet uz otro riņķi brīdī, kad ir sasniegts relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu: apstākļi, kas jāņem vērā;~~

~~3) Priekšlaicīga zemskare: kāpēc ir svarīgi saglabāt pareizu gaisa ātrumu (ne mazāku kā~~ *~~vyse~~*~~).~~

~~x) Ātruma un kursa vadība:~~

~~1) saistība starp relatīvo augstumu, ātrumu un jaudu: nepieciešamība pēc iespējami zemas pretestības;~~

~~2) veiksmīga augstuma uzņemšana labākajā~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātrumā:~~

~~i) sistēmu, aizplākšņa jaudas un šasijas pieejamības ietekme;~~

~~ii) ekspluatācija un spārna mehānisko daļu ātra ievilkšana.~~

~~1. piezīme. Gaisa ātrumam, kādā, lidmašīnai lidojot, tiek pieņemts lēmums vai nu nosēsties, vai aiziet uz otro riņķi, parasti jābūt labākajam~~ *~~SE~~* ~~augstuma uzņemšanas ātrumam, un nekādā gadījumā tas nevar būt mazāks par drošo ātrumu.~~

~~2. piezīme. Lidojumā ar asimetrisku jaudu nekādā gadījumā instrumentālās pieejas “lēmuma pieņemšanas relatīvo augstumu” un ar to saistītās procedūras nedrīkst sajaukt ar minimālo relatīvo augstumu, kurā jāsāk aiziešana uz otro riņķi.~~

~~y) Dzinēja atteice tādas nolaišanās vai otrā riņķa sākšanas laikā, kas jāveic, darbojoties visiem dzinējiem:~~

~~1) apsvērumi saistībā ar norādīto asimetrisko relatīvo augstumu un ātrumu;~~

~~2) ātruma un kursa vadība: atkarībā no apstākļiem lēmums nosēsties, aiziet uz otro riņķi vai veikt piespiedu nosēšanos.~~

~~Piezīme. Kursa laikā vismaz vienu reizi jādemonstrē dzinēja atteice un jāveic praktisks lidojums šādā situācijā.~~

~~z) Instrumentālais lidojums ar asimetrisku jaudu:~~

~~1) faktori, kas jāņem vērā saistībā ar gaisa kuģa lidtehniskajiem raksturojumiem:~~

~~i) horizontāla taisnvirziena lidojuma laikā;~~

~~ii) augstuma uzņemšanas un samazināšanas laikā;~~

~~iii) izpildot pagriezienus standarta ātrumā;~~

~~iv) izpildot pagriezienus horizontāla lidojuma laikā vai augstuma uzņemšanas un samazināšanas laikā saskaņā ar iepriekš izvēlēto kursu;~~

~~2) instrumenti, kuru darbības pamatā ir vakuums: pieejamība;~~

~~3) elektriskās strāvas avots.~~

### ~~PAPILDU MĀCĪBAS, LAI IEGŪTU TIESĪBAS VEIKT UZRAUDZĪTU LIDOJUMU REISA APSTĀKĻOS~~

~~aa) Lai varētu veikt uzraudzītu lidojumu reisa apstākļos saskaņā ar FCL.910.TRI. punkta a) apakšpunktu,~~ *~~TRI~~* ~~ir jāapgūst šā~~ *~~AMC~~* ~~k) punktā aprakstītās papildu mācības.~~

### ~~APMĀCĪBA BEZ~~ *~~FSTD~~*

~~ab) Ja tipam, attiecībā uz kuru ir pieprasīta apliecība, nav~~ *~~FSTD~~*~~, tad īsteno līdzvērtīgu mācību kursu ar atbilstoša tipa lidmašīnu. Tajā ietilpst visi šajā apakšpunktā minētie elementi, bet kompleksas mācību lidojumu ierīces elementus aizstāj ar atbilstošiem treniņiem attiecīgā tipa lidmašīnā.~~

### ~~KONTROLES ZAUDĒŠANAS NOVĒRŠANAS UN KONTROLES ATGŪŠANAS MĀCĪBAS (~~*~~UPRT~~*~~)~~

~~ac) It ārkārtīgi svarīgi, lai instruktoriem būtu īpaša kompetence pasniegt~~ *~~UPRT~~* ~~tipa kvalifikācijas kursa laikā, tostarp spēja demonstrēt zināšanas un izpratni par tipam raksturīgajām kontroles atgūšanas procedūrām un ieteikumiem, ko izstrādājuši pamatiekārtu ražotāji (~~*~~OEM~~*~~). Tāpēc~~ *~~TRI~~* ~~mācību kursa laikā studentinstruktoram:~~

~~1) jāspēj piemērot pareizās traucējumu novēršanas metodes konkrētajam lidmašīnas tipam;~~

~~2) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir piemērot tipam specifiskas~~ *~~OEM~~* ~~procedūras kontroles atgūšanas manevriem;~~

~~3) jāspēj atšķirt piemērojamos~~ *~~SOP~~* ~~no~~ *~~OEM~~* ~~ieteikumiem (ja tādi ir);~~

~~4) jāgūst izpratne par~~ *~~UPRT~~* ~~vajadzībām izmantotā~~ *~~FSTD~~* ~~iespējām un ierobežojumiem;~~

~~5) jāspēj nodrošināt, ka mācības nepārsniedz~~ *~~FSTD~~* ~~mācību apjomu, lai novērstu mācību negatīvas nodošanas risku;~~

~~6) jāgūst izpratne par~~ *~~FSTD~~* ~~instruktora darba staciju (~~*~~IOS~~*~~) saistībā ar efektīvu~~ *~~UPRT~~* ~~mācību īstenošanu un jāspēj izmantot šādu~~ *~~IOS~~*~~;~~

~~7) jāgūst izpratne par~~ *~~FSTD~~* ~~instruktora rīkiem, kas ir pieejami, lai nodrošinātu precīzu atgriezenisko saiti par pilota sniegumu, un jāspēj izmantot šos rīkus;~~

~~8) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir ievērot~~ *~~FSTD~~**~~UPRT~~* ~~scenārijus, kurus apstiprinājis mācību programmas izstrādātājs, un~~

~~9) jāgūst izpratne par trūkstošajiem kritiskajiem cilvēkfaktora aspektiem, kas pastāv~~ *~~FSTD~~* ~~ierobežojumu dēļ, un jānodod tā mācāmajam(-iem) studentpilotam(-iem).~~

### *TRI* MĀCĪBU KURSS – LIDMAŠĪNAS

a) Vispārīgi noteikumi

1) Mācot *TRI* pienākumu pildīšanai nepieciešamās zināšanas, attīstot prasmes un veidojot attieksmi, mācību kursā jāattīsta izpratne par drošumu, un mācību kursam jābūt izstrādātam tā, lai nodrošinātu, ka instruktora kvalifikācijas pretendents pienācīgi apgūst teorētisko zināšanu mācīšanu, mācību lidojumus un mācīšanu ar *FSTD*, lai spētu mācīt citus kvalifikācijas iegūšanai attiecībā uz lidmašīnas tipu, par kuru šis pretendents ir kvalificēts.

2) *TRI(A)* mācību kursā īpaša uzmanība jāpievērš indivīda nozīmei, cilvēkfaktoriem cilvēka-mašīnas vidē un *CRM*.

3) Īpaša uzmanība jāpievērš instruktora kvalifikācijas pretendenta briedumam un spriestspējai, tostarp izpratnei par pieaugušajiem, viņu uzvedību un dažādiem mācīšanās spējas līmeņiem. Mācību kursā jāpanāk instruktora kvalifikācijas pretendenta izpratne par lidojumu drošuma būtisko nozīmi.

4) *TRI(A)* kvalifikācijai laiks, kas tiek veltīts mācību lidojumiem, būs atkarīgs no lidmašīnas tipa sarežģītības. Mācībām par pirmslidojuma un pēclidojuma instruktāžu katram uzdevumam un šādu instruktāžu praktiskai īstenošanai ir jāparedz līdzīgs stundu skaits.

5) Mācību lidojumu mērķis ir nodrošināt, ka instruktora kvalifikācijas pretendents spēj droši un efektīvi mācīt, kā veikt uzdevumus gaisā, un tiem jābūt saistītiem ar to lidmašīnu tipu, ar kuru pretendents vēlas mācīt. Mācību programmas saturam jāietver mācību uzdevumi, kas ir piemērojami attiecīgajam lidmašīnu tipam un atbilst attiecīgā tipa kvalifikācijas mācību kursiem.

6) Lidotmāka ir būtisks visu lidojumu elements. Tāpēc, izpildot turpmāk minētos uzdevumus, katrā lidojumā atbilstošos brīžos ir jāuzsver attiecīgie lidotmākas aspekti.

7) Vienmēr jāuzsver tas, ka instruktora kvalifikācijas pretendentam ir jāiemācās, kā atpazīt izplatītākās kļūdas un kā tās pareizi izlabot.

b) Saturs

Mācību kurss sastāv no trim daļām:

* 1. daļa – mācības par mācīšanu un mācīšanos saskaņā ar AMC1 par FCL.920. punktu;
* 2. daļa – tehnisko zināšanu teorētiskās mācības (tehniskās mācības) un
* 3. daļa – mācību lidojumi.

1) 1. daļa. Mācīšana un mācīšanās

Kā pamats noteiktās kursa programmas izstrādei jāizmanto *FI* mācību kursa daļas par mācīšanu un mācīšanos saturs, kas ir noteikts AMC1 par FCL.930.FI. punktu.

2) 2. daļa. Tehnisko zināšanu teorētisko mācību programma

i) Ja pretendents vēlas iegūt *TRI(A)* sertifikātu attiecībā uz daudzpilotu lidmašīnām, īpaša uzmanība jāpievērš daudzpilotu apkalpes sadarbībai. Ja pretendents vēlas iegūt *TRI(A)* sertifikātu attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, īpaša uzmanība ir jāpievērš pienākumiem vienpilota lidojumos.

ii) Tehnisko zināšanu teorētiskajās mācībās jāiekļauj vismaz 10 mācību stundas, lai vajadzības gadījumā atsvaidzinātu 1. daļas teorētiskos tematus un tehniskās zināšanas par gaisa kuģi. Tajā jāietver nodarbību plānu sagatavošana un instruktāžas telpas instruktāžas prasmju pilnveidošana. Daļu no atvēlētajām 10 stundām varētu iekļaut 3. daļā minētajās praktiskajās mācību lidojumu nodarbībās, izmantojot paplašinātās instruktāžas sesijas pirms un pēc lidojuma. Līdz ar to praktiskos nolūkos 2. un 3. daļu varētu uzskatīt par savstarpēji papildinošām.

iii) Tipa kvalifikācijas teorētiskā programma jāizmanto, lai pilnveidotu *TRI(A)* mācīšanas prasmes saistībā ar tipa tehniskā kursa programmu. Kursa instruktoram jāsniedz lekciju piemēri no atbilstošās tipa tehniskās mācību programmas, un instruktora kvalifikācijas pretendentam jāsagatavo un jānovada lekcijas par tēmām, kuras kursa instruktors ir izraudzījies no tipa kvalifikācijas kursa programmas.

3) 3. daļa. Mācību lidojumi

i) Vispārīgi noteikumi

A) Kursam jāattiecas uz lidmašīnu tipu, par kuru pretendents vēlas mācīt. Tajā jāietilpst vismaz 5 stundas ilgiem mācību lidojumiem attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, kas tiek izmantotas vienpilota lidojumos, un vismaz 10 stundām katram instruktora kvalifikācijas pretendentam attiecībā uz daudzpilotu lidmašīnām vai vienpilota sertificētām lidmašīnām, kas tiek izmantotas daudzpilotu lidojumos.

B) Visā kursā jāintegrē *TEM* un *CRM* un atbilstoši jāizmanto uzvedības pazīmes.

C) Mācību kursiem jābūt izstrādātiem tā, lai palīdzētu instruktora kvalifikācijas pretendentam iegūt pieredzi dažādu uzdevumu pasniegšanā, ietverot gan parastus, gan nestandarta lidojumus.

D) Mācību programmai ir jābūt pielāgotai un atbilstošai lidmašīnas tipam, un jāizmanto tie uzdevumi, kuru izpildīšana katram atsevišķam studentam prasa lielāku piepūli.

E) Kursam jāaptver viss instruktora prasmju klāsts, lai instruktora kvalifikācijas pretendents varētu plānot sesijas, veikt instruktāžu, mācīt un veikt iztaujāšanu, izmantojot visas attiecīgās mācību metodes, kas ir piemērotas pilotu mācīšanai.

ii) *FSTD* izmantošana

A) *TRI(A)* sertifikāta pretendentam jābūt mācītam lietot šo ierīci un informētam par tās ierobežojumiem, iespējām un drošuma funkcijām, tostarp par evakuāciju ārkārtas situācijās.

B) *TRI(A)* sertifikāta pretendentam jābūt mācītam sniegt un novērtēt mācības no instruktora stacijas un no visām pilota darba vietām, tostarp demonstrējot, kā jāveic atbilstošie lidmašīnas vadīšanas uzdevumi.

C) Mācību programmā papildus tipa kvalifikācijas kursa reprezentatīviem uzdevumiem jāiekļauj arī rīcība nefunkcionējoša dzinēja gadījumā un lidojumi ar nefunkcionējošu dzinēju.

D) Ja lidmašīnas tipam, attiecībā uz kuru ir pieprasīts sertifikāts, *FSTD* nepastāv vai ja *FSTD* nav piemērots tam, lai varētu izpildīt visus *TRI* sertifikāta mācību programmas elementus, tad viss mācību kurss vai kāda tā daļa ir jāveic, izmantojot atbilstošu lidmašīnas tipu, un kompleksās lidojumu mācīšanas ierīces elementi ir jāaizstāj ar atbilstošiem uzdevumiem lidmašīnā.

Kompetences novērtēšana jāveic:

* + - * + lidmašīnā, ja nav *FSTD*, un
        + gan lidmašīnā, gan *FSTD*, ja visi mācību elementi nav pabeigti, izmantojot *FSTD*; šai kombinētajai lidmašīnas un *FSTD* izmantošanai kompetences novērtēšanā ir jāatbilst un jālīdzinās lidmašīnas un *FSTD* kombinētajai izmantošanai mācību kursā.

F) Kopumā *TRI* mācības ir veidotas tā, lai pilnveidotu pilota kompetenci, kas nepieciešama, lai kļūtu par instruktoru. No šāda viedokļa raugoties, mācības var nodrošināt vairākos veidos:

* + instruktora kvalifikācijas pretendents sēž vienā vai otrā pilota sēdvietā;
  + instruktora kvalifikācijas pretendents sēž *IOS* vai
  + instruktora kvalifikācijas pretendents veic novērošanu (sēž kā novērotājs).

Iepriekš minēto mācību pasākumu kombinācija un laika sadalījums katram no tiem ir atkarīgs no vairāku elementu analīzes, cita starpā no šādu elementu analīzes:

* + katra kandidāta iepriekšējā pieredze un mācību programma (piemēram, iepriekšējā instruktora pieredze, pieredze ar lidmašīnas tipu, kopējā lidojumu pieredze utt.) atsevišķi un kursa grupas(-u) ietvaros;
  + īpašas prasības attiecībā uz lidmašīnas tipu un ar to saistītām mācībām;
  + *ATO* vispārējā gatavība un pieredze *TRI* mācību kursu nodrošināšanā un
  + pieejamo ierīču tips, precizitātes līmenis un uzticamība.

Ievērojot īpašus mācību pasākumus, ko ir noteikusi *ATO* un apstiprinājusi kompetentā iestāde, *TRI* var vienlaikus mācīt divus *TRI* instruktora kvalifikācijas pretendentus šādos gadījumos:

* + viens pretendents sēž pie vadības ierīcēm (viņu atbalsta piemērots pilots), bet otrs pretendents sēž *IOS*; šo scenāriju var izmantot, lai demonstrētu lidojuma manevrus vai uzdevumus ar nefunkcionējošu dzinēju, vai
  + abi pretendenti saņem instruktāžu (vispārēja ievadinformācija un apiešanās) instruktora darbības stacijā (*IOS*).

Šādi abi pretendenti var patstāvīgi attīstīt konkrētas spējas.

Papildu *TRI* instruktora kvalifikācijas pretendenti var piedalīties klātienē kā novērotāji šādās paralēli notiekošās mācībās bez stundu ieskaitīšanas viņu *TRI* mācībās.

Sākotnējā *TRI* mācību kursā šādas “paralēlas” mācības jāsniedz tikai samērīgā daļā no kopējā *TRI* mācību kursa ilguma. *TRI* tipa tiesību paplašināšanas gadījumā šādām mācībām nepieciešamo stundu skaitu var palielināt.

Katrā ziņā mācību veids lielā mērā ir atkarīgs no *TRI* pasniedzēja pieredzes dažādos mācību pasākumos un no instruktora kvalifikācijas pretendenta vispārējās pieredzes.

iii) Mācības asimetriskas jaudas lidojuma veikšanai ar *SP MET* lidmašīnu

Šajā mācību daļā īpaša uzmanība jāpievērš šādiem jautājumiem:

A) apstākļi, kādos tiks veikta faktiskā plūdiestatīšana un atiestatīšana, piemēram, drošs absolūtais augstums, atbilstība noteikumiem par minimālo absolūto vai relatīvo augstumu plūdiestatīšanai, laikapstākļi, attālums līdz tuvākajam pieejamajam lidlaukam;

B) procedūra, kas jāizmanto sadarbībai starp instruktoru un studentu, piemēram, pareizi piezemēšanās treniņi un pārpratumu novēršana, jo īpaši plūdiestatīšanas un atiestatīšanas laikā un tad, ja asimetrisku riņķu veikšanai izmanto nulles vilci; šajā procedūrā ir jāietver pozitīva vienošanās par to, kurš dzinējs ir jāizslēdz, jāpārstartē vai arī jāiestata nulles vilces režīmā, kā arī par katras vadības ierīces norādīšanu un tās ietekmētā dzinēja norādīšanu;

C) funkcionējoša dzinēja pārslogošanas nepieļaušana un raksturojumu pasliktināšanas novēršana, kad ar lidmašīnu tiek veikts asimetrisks lidojums, un

D) nepieciešamība izmantot konkrētajam lidmašīnas tipam atbilstošu kontrolsarakstu.

iv) Paplašinātā instruktāža par *SP MET* lidmašīnām

Paplašinātā instruktāža nodrošina būtisku saikni starp akadēmiskajiem principiem un uzdevumiem gaisā. Tajās studentam tiek sniegts ievads aeronavigācijas teorijā un aeronavigācijas principu praktiskā piemērošanā.

Instruktoram jānodrošina, ka instruktora kvalifikācijas pretendents spēj mācīt par turpmāk norādītajiem tematiem.

A) Asimetriskas jaudas lidojums:

a) ievads par asimetrisku lidojumu;

b) propellera plūdiestatīšana – ekspluatācijas metode;

c) ietekme uz lidmašīnas vadību, tai lidojot kreisēšanas ātrumā;

d) ievads par ietekmi uz lidmašīnas lidtehniskajiem raksturojumiem;

e) pēdas radītās slodzes identificēšana, lai saglabātu nemainīgu kursu (bez virzienstūres trimmera);

f) propellera plūdiestatīšanas atcelšana – atgriešanās normālā lidojumā;

g) nulles vilces iestatījuma atrašana: pēdas radītās slodzes salīdzinājums, kad propellers ir plūdiestatīts un kad darbojas nulles vilces režīms;

h) dzinēja atteices ietekme un atpazīšana horizontālā lidojumā;

i) orpēšanas spēki un ietekme;

j) atteiču tipi:

1) pēkšņa vei pakāpeniska atteice un

2) pilnīga vai daļēja atteice;

k) orpēšanas virziens un cita orpēšanas ietekme;

l) pilotēšanas instrumentu rādījumi;

m) bojātā dzinēja identificēšana;

n) spēku pāri un nenovērstie spēki, ko rada līdzsvara trūkums: rezultējošais lidojuma telpiskais stāvoklis;

o) virzienstūres lietošana, lai novērstu orpēšanu;

p) eleronu lietošana: briesmas saistībā ar nepareizu lietošanu;

q) augstumstūres lietošana, lai turpinātu horizontālu lidojumu;

r) jaudas lietošana, lai saglabātu drošu gaisa ātrumu un absolūto augstumu;

s) papildus atgriešanās horizontālā taisnvirziena lidojumā: vienlaicīga ātruma palielināšana un jaudas samazināšana;

t) bojātā dzinēja identificēšana: nefunkcionējošs dzinējs;

u) dzinēja mērierīču izmantošana identificēšanai:

1) degvielas spiediens vai plūsma;

2) *RPM* mērierīces reakcija uz nemainīga ātruma vienības (*CSU*) darbību, lidojot mazākā un lielākā gaisa ātrumā, un

3) dzinēja temperatūras mērierīces;

v) apstiprinājums, ka ir identificēts pareizais dzinējs: aizver identificētā bojātā dzinēja droseļvārstu;

w) dzinēja atteices ietekme un atpazīšana pagriezienu laikā;

x) identifikācija un vadība un

y) orpēšanas blakus spēki un ietekme.

B) Lidojums pagriezienā:

a) “iekšējā” dzinēja atteices ietekme: pēkšņa un izteikta ietekme;

b) “ārējā” dzinēja atteices ietekme: mazāk pēkšņa un mazāk izteikta ietekme;

c) nepareizas identifikācijas iespējamība (jo īpaši ekspluatējot gaisa kuģi ar mazu jaudu):

1) pareizs virzienstūres lietojums un

2) iespējama nepieciešamība atgriezties horizontālā lidojumā, lai pārliecinātos, vai ir identificēts pareizais dzinējs;

d) redzamības un pilotēšanas instrumentu rādījumi;

e) mainīga ātruma un jaudas ietekme;

f) ātruma saistība ar vilkmi;

g) lidojot normālā kreisēšanas ātrumā ar normālu kreisēšanas jaudu: nešaubīgi atpazīta dzinēja atteice;

h) lidojot mazā drošajā ātrumā ar augstuma uzņemšanai nepieciešamo jaudu: dzinēja atteice atpazīta ar augstu varbūtību, un

i) lielā ātrumā samazinot augstumu ar mazu jaudu: var nepamanīt asimetriju (dzinēja atteici).

C) Minimālie vadības ātrumi:

a) gaisa ātrumrādītāja (*ASI*) krāsu kods: sarkana radiālā līnija.

Piezīme. Šā uzdevuma mērķis ir izpētīt lidmašīnas vadāmības galīgās robežas asimetriskā stāvoklī dažādos apstākļos ar nemainīgu jaudas iestatījumu. Nemainīgu jaudas iestatījumu panāk, izmantojot fiksētu jaudas iestatījumu un regulējot gaisa kuģa stāvokli, lai panāktu pakāpenisku ātruma samazināšanu. Atteices uzdevumu nedrīkst īstenot kā pēkšņu un pilnīgu atteici ar *VMCA*, kas norādīts *AFM*. Uzdevuma mērķis ir turpināt pakāpenisku studenta iepazīstināšanu ar lidmašīnas vadīšanu asimetriskā jaudas lidojumā ekstremālās vai kritiskās situācijās, nevis demonstrēt *VMCA*.

b) paņēmieni, ko izmanto, lai novērtētu kritiskos ātrumus, kad lidmašīnas spārni atrodas vienā līmenī, un droša ātruma atjaunošanu; briesmas, kas rodas gadījumā, ja minimālais vadības ātrums ir ļoti tuvs iekrišanas ātrumam: droša viena dzinēja ātruma (*Vsse*) lietošana;

c) minimālā vadības ātruma noteikšana katram asimetriski izvietotajam dzinējam: kritiskā dzinēja noteikšana (ja piemērojams);

d) ietekme, ko uz minimālo vadības ātrumu rada šādi faktori:

i) sānsvere;

ii) nulles vilces iestatījums un

iii) pacelšanās konfigurācija:

A) izlaista šasija un iestatīts pacelšanās aizplāksnis un

B) ievilkta šasija un iestatīts pacelšanās aizplāksnis.

Piezīme. 5° sānsveres uz funkcionējošā dzinēja pusi izmantošana rada labākus augstuma uzņemšanas raksturojumus, nekā varētu iegūt, abiem spārniem atrodoties vienā līmenī. Ražotāji var izmantot šos apstākļus, kad nosaka gaisa kuģa asimetriskos augstuma uzņemšanas raksturojumus. Tādējādi *AFM* minētais *VMCA* var atšķirties no šā uzdevuma izpildes laikā noteiktajiem ātrumiem.

D) Plūdiestatīšana un atiestatīšana:

a) minimālais relatīvais augstums plūdiestatīšanas vai atiestatīšanas praktiskiem treniņiem un

b) dzinēja vadības drošības pasākumi (pārkaršana, apledošanas apstākļi, iedarbināšana, uzsildīšana un dzinēja atteices imitēšanas metode: skat. gaisa kuģa dzinēja rokasgrāmatu un apkopes norādījumus un biļetenus).

E) Dzinēja atteices procedūra:

a) kad ir panākta stabila vadība, secība, kādā procedūras tiek veiktas, būs atkarīga no ekspluatācijas fāzes un gaisa kuģa tipa, un

b) lidojuma fāzei ir jābūt:

1) kreisēšanas fāzei vai

2) kritiskajai fāzei tūlīt pēc pacelšanās vai pieejas laikā, lai nosēstos, vai aizejot uz otro riņķi.

F) Gaisa kuģa tips:

Dažu vingrinājumu un pārbaužu secība noteikti būs jāmaina lidmašīnu tipu savstarpējo atšķirību dēļ un, iespējams, pat dažādu viena un tā paša tipa modeļu atšķirību dēļ. Precīzu saistīto procedūru secību skat. *AMF*.

Piemēram, vienā *AMF* var būt noteikts, ka pirms plūdiestatīšanas ir jāpaceļ aizplākšņi un jāievelk šasija, turpretī citā *AMF* var būt ieteikts vispirms veikt plūdiestatīšanu. Iemesls šai procedūrai varētu būt tas, ka dažus dzinējus nav iespējams plūdiestatīt, ja *RPM* ir zemāks par noteiktu rādītāju.

Turpretī dažās lidmašīnās šasijas pacelšana var radīt lielāku pretestību ievilkšanas laikā, ko rada šasijas durvju novietojuma izmaiņas, un tādēļ ievilkšanu nedrīkst veikt līdz brīdim, kad ir pabeigta plūdiestatīšana un samazinājusies propellera pretestība.

Tāpēc šajā mācību programmā norādītā vingrinājumu un pārbaužu secība attiecībā uz tūlītēji veicamām un turpmākām darbībām ir jāizmanto tikai kā vispārīgi norādījumi; precīza secība tiek noteikta, pamatojoties uz *AFM* tam konkrētajam lidmašīnas tipam, kas tiek izmantots kursā.

G) Dzinēja atteice kreisēšanas laikā vai citā lidojuma fāzē, tostarp pacelšanās un nosēšanās laikā:

a) tūlītēji veicamās darbības:

1) gaisa kuģa vadība;

2) asimetrijas stāvokļa atpazīšana;

3) bojātā dzinēja identificēšana un apstiprināšana:

i) tukšgaitas posms = nefunkcionējošs dzinējs un

ii) droseļvārsta aizvēršana vai vadības sviras atvilkšana atpakaļ attiecīgā gadījumā apstiprināšanai;

4) atteices cēloņa identificēšana un ugunsdrošības pārbaude:

i) tipiski atteices iemesli un

ii) atteices novēršanas metodes un

5) lēmums veikt plūdiestatīšanu un procedūra:

i) citas pretestības samazināšana;

ii) nepieciešamība rīkoties ātri, bet ne steigā, un

iii) virzienstūres trimmera lietošana;

b) turpmākās darbības:

1) funkcionējošais dzinējs:

i) temperatūra, spiediens un jauda;

ii) atlikušie pakalpojumi;

iii) elektroslodze: jānovērtē un vajadzības gadījumā jāsamazina;

iv) ietekme uz jaudas avotu instrumentiem ar gaisa piedziņu;

v) šasija un

vi) aizplākšņi un citi pakalpojumi:

2) lidojuma pārplānošana:

i) *ATC* un laikapstākļi;

ii) apvidus pārlidošana, kreisēšanas ātrums viendzinēja lidmašīnai un

iii) lēmums novirzīties no kursa vai arī turpināt iepriekš saskaņoto lidojumu;

3) degvielas pārvaldība: atlikušā degvielas daudzuma optimāla izlietošana;

4) briesmas saistībā ar bojātā dzinēja atkārtotu iedarbināšanu;

5) rīcība gadījumā, ja nav iespējams turpināt lidojumu nepieciešamajā absolūtajā augstumā: absolūtā augstuma ietekme uz pieejamo jaudu;

6) ietekme uz lidtehniskajiem raksturojumiem;

7) ietekme uz pieejamo un nepieciešamo jaudu;

8) ietekme uz dažādām gaisa kuģa korpusa konfigurācijām un propellera iestatījumiem;

9) *AFM* lietošana:

i) kreisēšana;

ii) augstuma uzņemšana: *ASI* krāsu kods (zilā līnija);

iii) augstuma samazināšana un

iv) pagriezieni;

10) funkcionējošā dzinēja ierobežojumi un vadība un

11) pacelšanās un nolaišanās vadība un lidtehniskie raksturojumi.

H) Svarīgie apstākļi:

a) droša pacelšanās ātruma nozīmīgums:

1) ietekme uz lidmašīnas lidtehniskajiem raksturojumiem, ko rada šasija, aizplākšņi, plūdiestatīšana, pacelšanās, trimmera iestatījums un šasijas un aizplākšņu darbināšanas sistēmas, un

2) masas, absolūtā augstuma un temperatūras ietekme uz lidmašīnas lidtehniskajiem raksturojumiem;

b) optimālā viendzinēja lidmašīnas augstuma uzņemšanas ātruma (*Vyse*) nozīmīgums:

1) ātruma uzņemšana līdz *Vyse* un pozitīvas augstuma uzņemšanas panākšana;

2) saistība starp *Vyse* un parasto augstuma uzņemšanas ātrumu un

3) rīcība gadījumā, ja nav iespējams uzņemt augstumu;

c) norādītā asimetriskā relatīvā augstuma un ātruma nozīmīgums: rīcība gadījumā, ja lidojuma augstums samazinās zem relatīvā augstuma, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu.

I) dzinēja atteice pacelšanās laikā;

a) pirms ir sasniegts *VMCA* vai ātrums, atraujoties no zemes:

1) izmantot *AFM* datus, ja tie ir pieejami, un

2) pārtrauktās pacelšanās vai apstāšanās distances apsvērumi;

b) pēc tam, kad ir sasniegts *VMCA* vai ātrums, atraujoties no zemes, un pirms ir sasniegts drošais ātrums;

c) tūlītēja atkārtota nosēšanās vai atlikušās jaudas izmantošana, lai veiktu piespiedu nosēšanos;

d) apsvērumi:

1) dzinēja atteices pakāpe;

2) ātrums attiecīgajā brīdī;

3) masa, absolūtais augstums un temperatūras rādītāji;

4) konfigurācija;

5) atlikušais skrejceļa garums un

6) priekšā esošo šķēršļu atrašanās vieta.

J) Dzinēja atteice pēc pacelšanās:

a) tiek imitēta drošā relatīvajā augstumā vai brīdī, kad sasniegts drošs pacelšanās ātrums, vai virs šī ātruma;

b) apsvērumi:

1) nepieciešamība saglabāt kontroli;

2) sānsveres tehnikas izmantošana uz funkcionējošā dzinēja pusi;

3) pieejamās jaudas izmantošana, lai sasniegtu V*yse*;

4) masa, absolūtais augstums un temperatūras rādītāji un

5) dominējošo apstākļu ietekme;

c) tūlītēji veicamās darbības:

1) kontroles, tostarp gaisa ātruma, saglabāšana un jaudas izmantošana;

2) asimetrijas stāvokļa atpazīšana;

3) bojātā dzinēja identificēšana un apstiprināšana;

4) plūdiestatīšana un pretestības novēršana (konkrētam tipam paredzēta procedūra) un

5) *Vyse* sasniegšana un uzturēšana un

d) turpmākās darbības, turpinot uzņemt augstumu ar asimetrisku jaudu līdz lidojuma posmam starp otro un trešo pagriezienu ar *Vyse*:

1) atteices identificēšana un ugunsdrošības pārbaude;

2) funkcionējoša dzinēja vadības apsvērumi;

3) atlikušie pakalpojumi;

4) saziņa ar *ATC* un

5) degvielas pārvaldība.

Piezīme. Šīs procedūras ir atkarīgas no attiecīgā lidmašīnas tipa un faktiskās lidojuma situācijas.

K) Relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu

a) Relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu, ir minimālais relatīvais augstums, kas nepieciešams, lai lidmašīna uzņemtu augstumu, saglabājot pietiekamu ātrumu, lai vadītu lidmašīnu, un samazinot pretestību pieejas laikā, lai nosēstos.

b) Tā kā daudzu CS-23 lidmašīnu lidtehniskie raksturojumi būtiski pasliktinās, kad darbojas tikai viens dzinējs, jāņem vērā minimālais relatīvais augstums, kurā būtu droši mēģināt veikt procedūru iziešanai uz otro riņķi nolaišanās laikā, kad lidmašīnai jāpāriet no augstuma samazināšanas uz augstuma palielināšanu, atrodoties konfigurācijā ar lielu pretestību.

c) Ņemot vērā relatīvā augstuma zudumu, kas notiek laikā, kad funkcionējošais dzinējs ir ieslēgts ar maksimālo jaudu, šasija ir ievilkta un aizplāksnis nolaists un kad lidmašīna uzņem augstumu ar *Vyse*, jāizvēlas minimālais relatīvais augstums (ko bieži dēvē par “relatīvo augstumu, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu”), zem kura pilots nedrīkst mēģināt lidot vēl vienu riņķi. Šim relatīvajam augstumam jāatbilst lidmašīnas tipam, pacelšanās svaram, izmantotā lidlauka absolūtajam augstumam, gaisa temperatūrai, vēja, augstuma uzņemšanas trajektorijā esošo šķēršļu relatīvajam augstumam un pilota kompetencēm.

d) Pieeja pa riņķi un nosēšanās ar asimetrisku jaudu:

1) relatīvā augstuma, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu, noteikšana un izmantošana;

2) standartshēmas un parasto procedūru lietošana;

3) rīcība gadījumā, ja nav iespējams turpināt lidojumu pa riņķi nepieciešamajā relatīvajā augstumā;

4) nepieciešamie ātruma un jaudas iestatījumi un

5) lēmums veikt nosēšanos vai aiziet uz otro riņķi brīdī, kad ir sasniegts relatīvais augstums, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu: apstākļi, kas jāņem vērā.

e) Priekšlaicīgā zemskare: kāpēc ir svarīgi saglabāt pareizu gaisa ātrumu.

L) Ātruma un kursa vadība:

a) saistība starp relatīvo augstumu, ātrumu un jaudu: nepieciešamība pēc iespējami zemas pretestības, un

b) augstuma uzņemšanas sasniegšana ar *Vyse*:

1) sistēmu pieejamības ietekme un jauda aizplāksnim un šasijai, un

2) ekspluatācija un mehānisko daļu ātra ievilkšana.

1. piezīme. Gaisa ātrumam, pie kāda tiek pieņemts lēmums par nosēšanos vai aiziešanu uz otro riņķi, parasti jābūt *Vyse* un ne zemākam par drošo ātrumu.

2. piezīme. Lidojumā ar asimetrisku jaudu instrumentālās nolaišanās “lēmuma pieņemšanas relatīvo augstumu” un ar to saistītās procedūras nedrīkst sajaukt ar minimālo relatīvo augstumu, kurā jāsāk aiziešana uz otro riņķi.

M) Dzinēja atteice tādas nolaišanās vai otrā riņķa sākšanas laikā, kas jāveic, darbojoties visiem dzinējiem:

a) relatīvā augstuma, kas norādīts lidojumam ar asimetrisku jaudu, izmantošana un ātruma apsvērumi un

b) ātruma un kursa vadība: atkarībā no apstākļiem lēmums nosēsties, aiziet uz otro riņķi vai veikt piespiedu nosēšanos.

Piezīme. Kursa laikā vismaz vienu reizi jādemonstrē dzinēja atteice un jāveic praktisks lidojums šādā situācijā.

N) Instrumentālais lidojums ar asimetrisku jaudu:

a) faktori, kas jāņem vērā saistībā ar gaisa kuģa lidtehniskajiem raksturojumiem:

1) horizontāla taisnvirziena lidojuma laikā;

2) augstuma uzņemšanas un samazināšanas laikā;

3) izpildot pagriezienus standarta ātrumā un

4) izpildot pagriezienus horizontāla lidojuma laikā vai augstuma uzņemšanas un samazināšanas laikā saskaņā ar iepriekš izvēlēto kursu;

b) tādu instrumentu pieejamība, kuru darbības pamatā ir vakuums, un

c) elektriskās strāvas avots.

v) Speciālās mācības: *LIFUS* mācības un nosēšanās mācības

*TRI(A)* sertifikāta pretendents jāsagatavo, izmantojot *FSTD*, saskaņā ar FCL.930.TRI. punkta a) apakšpunkta 4) daļu.

A) *LIFUS* mācības: saturs

a) Mācības, izmantojot *FSTD*:

1) iepazīstināšana lidojumu veicošā pilota statusā abās sēdvietās atbilstoši attiecīgajam gadījumam, ietverot vismaz šādus jautājumus:

i) pirmslidojuma sagatavošanās un kontrolsarakstu izmantošana;

ii) manevrēšana;

iii) pacelšanās;

iv) pārtrauktā pacelšanās;

v) dzinēja atteice pacelšanās laikā pēc pacelšanās lēmuma pieņemšanas ātruma (V1);

vi) nolaišanās un aiziešana uz otro riņķi, ja nedarbojas viens dzinējs;

vii) nosēšanās, ja nedarbojas dzinējs (kritiska, imitēta);

viii) citas avārijas un nestandarta procedūras (vajadzības gadījumā);

ix) ārkārtas evakuācijas un

x) sadarbība uzdevumu izpildē un lēmumu pieņemšana un

2) paņēmieni mācību veikšanai lidmašīnā:

i) atbilstošu komentāru sniegšanas paņēmieni un

ii) iejaukšanās stratēģijas, kas izstrādātas, pamatojoties uz *TRI* kursa instruktora izspēlētajām situācijām, tostarp šādām situācijām:

A) pacelšanās:

* + - * + astes atsišanās apzināšanās un nepieļaušana;
        + pārtraukta pacelšanās;
        + faktiska dzinēja atteice;
        + brīdinājums par pacelšanās konfigurāciju un
        + lieku manevru neveikšana;

B) pieeja un nosēšanās:

* + - * + normāla pieeja;
        + augsta izlīdzināšana, ilga planēšana, bez izlīdzināšanas;
        + tūlītēja aiziešana uz otro riņķi pēc zemskares;
        + aizkavēta nosēšanās;
        + atteiktā nosēšanās;
        + sānvējš un
        + lieku manevru neveikšana un

C) lidojuma pārvaldība:

* + - * + sadarbība uzdevumu izpildē un vadības nodošana;
        + *ATC* aizkavējošu darbību ietekme uz ilgizturību;
        + pārvaldība uz maiņām un novirzīšana un
        + informētība par gaisa satiksmi, veicot lidojumu shēmā.

b) Mācības lidmašīnā (lidojumā)

Šīs mācības sastāv no vismaz viena maršruta sektora, kur instruktora kvalifikācijas kandidāts:

1) novēro *TRI(A)*, kas veic uzraudzītu lidojumu reisa apstākļos, vai

2) uzraudzīta lidojuma reisa apstākļos izspēlē situāciju attiecībā uz *TRI(A)*, kas ir kvalificēts uzraudzītiem lidojumiem reisa apstākļos.

Pēc iepriekš minēto mācību pabeigšanas instruktora kvalifikācijas pretendentam ir jāveic maršruta sektors uzraudzībā un jāsaņem tā *TRI(A)* pozitīvs vērtējums, ko šim nolūkam ir iecēlusi *ATO*.

B) Nosēšanās mācības: saturs

a) Mācības, izmantojot *FSTD*

Mācībām, kurās tiek izmantots *FSTD*, jābūt pielāgotām un atbilstošām attiecīgajam lidmašīnas tipam, un jāizmanto uzdevumi, kuru izpildīšana katram instruktora kvalifikācijas pretendentam prasa lielāku piepūli. Papildus *LIFUS* mācību elementiem, ko apgūst, izmantojot *FSTD* (norādīti iepriekš a) punkta 1) apakšpunktā un a) punkta 2) apakšpunktā), nosēšanās mācībās ir jāietilpst virknei uzdevumu, kas ietver gan parastus, gan nestandarta lidojumus, tostarp šādus uzdevumus:

1) briesmas, kas jāņem vērā nosēšanās ar tūlītēju pacelšanos laikā:

* + lidošana zemā absolūtajā augstumā;
  + vispārējas nozīmes aviācijas (*GA*) satiksme;
  + paaugstināts degvielas patēriņš;
  + sadursme ar putniem;
  + lēmums turpināt nosēšanos ar tūlītēju pacelšanos vai veikt nosēšanos ar pilnīgu apstāšanos un
  + lidtehnisko raksturojumu un saistīto risku aspekti;

2) nepareizi virzienstūres ievaddati;

3) kritiskā dzinēja atteice;

4) pieeja un nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos, imitējot viena dzinēja nefunkcionēšanu un

5) aiziešana uz otro riņķi lidojumā ar imitētu nefunkcionējošu dzinēju.

Ja nepieciešams, mācību kursā pretendents papildus jāsagatavo arī citiem nestandarta elementiem.

b) Mācības lidmašīnā

1) Pēc *FSTD* mācību pabeigšanas pretendentam ir jāizspēlē uzraudzīta lidošana nosēšanās mācībām un jāsaņem tā *TRI(A)* pozitīvs vērtējums, ko šim nolūkam ir iecēlusi *ATO*.

Mācībās jāietver vismaz šādi elementi:

* + - pacelšanās;
    - satiksmes modelis;
    - nosēšanās ar tūlītēju pacelšanos;
    - aiziešana uz otro riņķi un
    - nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos ar atšķirīgiem aizplākšņu iestatījumiem.

2) Ārkārtējos apstākļos papildus tipa kvalifikācijas kursa reprezentatīvajiem uzdevumiem var būt nepieciešams iekļaut arī rīcību imitēta nefunkcionējoša dzinēja gadījumā un lidojumus ar nefunkcionējošu dzinēju.

vi) *UPRT*

Instruktoriem jābūt īpašai spējai tipa kvalifikācijas mācību kursa laikā pasniegt *UPRT*, tostarp spējai demonstrēt zināšanas un izpratni par tipam raksturīgajām kontroles atgūšanas procedūrām un ieteikumiem, ko izstrādājuši pamatiekārtu ražotāji (*OEM*). Tāpēc *TRI* mācību kursa laikā studentinstruktoram:

A) jāspēj piemērot pareizās traucējumu novēršanas metodes konkrētajam lidmašīnas tipam;

B) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir piemērot tipam specifiskas *OEM* procedūras kontroles atgūšanas manevriem;

C) jāspēj atšķirt piemērojamos *SOP* no *OEM* ieteikumiem (ja tādi ir);

D) jāgūst izpratne par *UPRT* vajadzībām izmantoto *FSTD* iespējām un ierobežojumiem;

E) jānodrošina, ka mācības nepārsniedz *FSTD* mācību apjomu, lai novērstu mācību negatīvas nodošanas risku;

F) jāgūst izpratne par *FSTD* *IOS* un jāspēj tā izmantot saistībā ar efektīvu *UPRT* mācību īstenošanu;

G) jāgūst izpratne par pieejamajiem *FSTD* instruktora rīkiem, lai nodrošinātu precīzu atgriezenisko saiti par pilota sniegumu, un jāspēj izmantot šos rīkus;

H) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir ievērot *FSTD* *UPRT* scenārijus, kurus ir apstiprinājis mācību programmas izstrādātājs, un

I) jāgūst izpratne par trūkstošajiem kritiskajiem cilvēkfaktora aspektiem, kas pastāv *FSTD* ierobežojumu dēļ, un jānodod tā mācāmajam(-iem) studentpilotam(-iem).

**AMC2 par FCL.930.TRI punktu “*TRI* mācību kurss”**

(..)

**AMC1 par FCL.940.TRI punkta a) apakšpunkta 1) daļas ii) punktu, a) apakšpunkta 2) daļas ii) punktu, b) apakšpunkta 1) daļas ii) punktu, b) apakšpunkta 2) daļas ii) punktu un FCL.940.SFI punkta a) apakšpunkta 2) daļu, e) apakšpunkta 1) daļu**

a) Prasmju atsvaidzināšanas mācības *TRI* un *SFI* sertifikātu atkārtotai apstiprināšanai ir jānodrošina semināra veidā. Semināram jāsastāv no 6 mācību stundām, un to var rīkot kā vienu vai vairākus šādus pasākumus: e-mācības, divpusējas tiešsaistes sanāksmes, klātienes semināri. Prasmju atsvaidzināšanas mācību semināra saturs atkārtotai apstiprināšanai jāatlasa no šādiem tematiem:

1) būtiskās izmaiņas valsts un ES normatīvajos aktos;

2) instruktora pienākumi;

3) mācīšanas un mācīšanās pieejas;

4) novērošanas prasmes;

5) mācīšanas paņēmieni;

6) instruktāžas un iztaujāšanas prasmes;

7) *TEM*;

8) cilvēku veiktspēja un ierobežojumi;

9) lidojumu drošums, incidentu un nelaimes gadījumu novēršana, tostarp to, kas ir saistīti ar *ATO*;

10) būtiskas izmaiņas attiecīgās aviācijas sistēmas daļas saturā;

11) tiesiskie aspekti un izpildes nodrošināšanas procedūras;

12) uz kompetencēm balstītu mācību attīstība;

13) ziņojumu rakstīšana un

14) jebkādi papildu temati, ko ierosina kompetentā iestāde.

b) Prasmju atsvaidzināšanas mācībām, kas paredzētas *TRI* un *SFI* sertifikātu atjaunošanai:

1) *ATO* katrā gadījumā atsevišķi pēc pretendenta novērtēšanas ir jānosaka nepieciešamo prasmju atsvaidzināšanas mācību apmērs, ņemot vērā šādus faktorus:

i) pretendenta pieredze;

ii) laiks, kas aizritējis pēc *TRI* vai *SFI* sertifikāta derīguma termiņa beigām, un

iii) *TRI* vai *SFI* mācību kursa tehniskie elementi, ko *ATO* ir noteikusi pretendenta novērtēšanā;

2) *ATO* ir jāapsver arī elementi, kas ir noteikti iepriekš a) apakšpunktā, lai noteiktu nepieciešamās prasmju atsvaidzināšanas mācības, un

3) tiklīdz *ATO* ir noteikusi pretendenta vajadzības, tai jāizstrādā individuāla mācību programma, kuras pamatā ir *TRI* vai *SFI* mācību kurss un kurā galveno uzmanību pievērš tiem aspektiem, attiecībā uz ko pretendentam ir vislielākās vajadzības.

c) Pēc semināra vai prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas *ATO:*

1) semināra gadījumā atbilstoši a) apakšpunktam jāizdod pretendentam semināra pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments, kurā aprakstīts semināra saturs atbilstoši a) apakšpunktam, kā arī norādīts, ka seminārs tika sekmīgi pabeigts, un

2) prasmju atsvaidzināšanas mācību gadījumā atbilstoši b) apakšpunktam jāizdod pretendentam mācību pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments, kurā aprakstīta b) apakšpunkta 1) daļā minēto faktoru izvērtēšana un apgūtās mācības, kā arī norādīts, ka mācības tika sekmīgi pabeigtas; mācību pabeigšanas sertifikāts ir jāuzrāda eksaminētājam pirms kompetences novērtēšanas.

d) Pēc semināra vai prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas *ATO* ir jāiesniedz kompetentajai iestādei semināra vai mācību pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments.

## AMC1 par FCL.930.CRI punktu “*CRI* mācību kurss”

(..)

b) Mācību kursam jābūt veidotam tā, lai nodrošinātu pienācīgas mācības pretendentam teorētisko zināšanu pasniegšanas, mācību lidojumu un *FSTD* izmantošanas mācīšanai jomā un lai pretendents spētu mācīt citus lidmašīnas klases vai tipa kvalifikācijas iegūšanai, attiecībā uz kuru šis pretendents ir ieguvis kvalifikāciju, izņemot attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, kas klasificētas kā augstas veiktspējas kompleksas lidmašīnas.~~attiecībā uz nekompleksām augstas veiktspējas vienpilota lidmašīnām.~~

c) Mācību lidojumi jāveic ar mērķi panākt, ka pretendents spēj droši un efektīvi mācīt uzdevumus gaisā studentiem, kuri apgūst mācību kursu klases vai tipa kvalifikācijas saņemšanai, izņemot attiecībā uz vienpilota lidmašīnām, kas klasificētas kā augstas veiktspējas kompleksas lidmašīnas.~~attiecībā uz nekompleksām augstas veiktspējas vienpilota lidmašīnām. Mācību lidojumi var notikt ar lidmašīnu vai~~ *~~FFS~~*~~.~~

(..)

f) (..)

1) 1. daļa. Mācīšana un mācīšanās, kam ~~jāatbilst~~ jābūt saskaņā ar AMC1 par FCL.920. punktu;

(..)

**2. daļa.**

~~Šī programma attiecas tikai uz mācībām ar vairākdzinēju lidmašīnām. Tāpēc citas kompetences jomas, kas attiecas gan uz viendzinēja, gan vairākdzinēju lidmašīnām, ir nepieciešamības gadījumā jāpārskata, izmantojot~~ *~~FI~~* ~~kursa programmas attiecīgās nodaļas par mācību priekšmetiem uz zemes, lai iekļautu tādas lidmašīnas vadīšanu un ekspluatāciju, kurai darbojas visi dzinēji. Papildus mācībās uz zemes ir jāiekļauj nodarbības klasē 25 stundu apjomā, lai veidotu pretendenta spēju iemācīt studentam zināšanas un izpratni, kas ir noteikta~~ *~~ME~~* ~~mācību kursa nodaļā par uzdevumiem gaisā. Šī daļa ietver paplašinātās instruktāžas attiecībā uz uzdevumiem gaisā.~~

a) Tehnisko zināšanu teorētiskajās mācībās jābūt vismaz 10 mācību stundām, tostarp tehnisko zināšanu atkārtojumam, nodarbību plāna sagatavošanai un mācīšanai klasē nepieciešamo prasmju pilnveidei, lai *CRI* varētu pasniegt tehnisko zināšanu teorētiskā kursa programmu.

b) Tipa vai klases kvalifikācijas teorētiskā programma jāizmanto, lai pilnveidotu *CRI* mācīšanas prasmes saistībā ar tipa vai klases tehniskā kursa mācību programmu. Kursa instruktoram jānovada parauglekcijas no attiecīgā tipa vai klases tehniskās mācību programmas. Instruktora kvalifikācijas pretendentam jāsagatavo un jāpasniedz lekcijas par tematiem, ko kursa instruktors ir atlasījis no tipa/klases kvalifikācijas kursa, un par turpmāk minētajiem vispārējiem tematiem.

c) Tehnisko zināšanu teorētisko mācību 10 stundās jāattīsta pretendenta spēja mācīt studentam zināšanas un radīt izpratni, kas nepieciešama attiecīgo gaisa uzdevumu izpildei ar viendzinēja vai daudzdzinēju lidmašīnām, atkarībā no tā, kādas tiesības pretendents vēlas iegūt.

d) Ja pretendents vēlas saņemt *CRI* tiesības attiecībā uz viendzinēja un daudzdzinēju lidmašīnām, viņam ir jāpabeidz tehnisko zināšanu teorētisko mācību 10 stundas atsevišķi gan attiecībā uz viendzinēja lidmašīnām, gan attiecībā uz daudzdzinēju lidmašīnām.

e) Turpmāk sniegtā vispārējo priekšmetu mācību programma attiecas tikai uz mācībām ar daudzdzinēju lidmašīnām.

~~TEORĒTISKO ZINĀŠANU KURSA PROGRAMMA~~

~~Ieteicamais kursa sadalījums mācību stundām klasē:~~

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ~~Mācību stundas~~ | ~~Praktiskās nodarbības klasē~~ |  | ~~Temats~~ | ~~Iekšējie sekmju pārbaudījumi~~ |
|  |  |  |  |  |
| ~~1,00~~ |  |  | ~~Normatīvie akti aviācijas jomā~~ | ~~1,00~~ |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~2,00~~ |  | ~~~~  ~~~~ | ~~Lidtehniskie raksturojumi, darbojoties visiem dzinējiem, tostarp masa un līdzsvars~~ |  |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~2,00~~ |  | ~~~~ | ~~Asimetrisks lidojums~~ |  |
|  |  | ~~~~ | ~~Lidojuma principi~~ |  |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~2,00~~ | ~~2,00~~ | ~~~~ | ~~Asimetriska lidojuma vadība~~ |  |
|  |  | ~~~~ | ~~Minimālais ātrums lidojuma vadībai un drošumam~~ |  |
|  |  | ~~~~ | ~~Plūdiestatīšana un atiestatīšana:~~ |  |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~2,00~~ |  | ~~~~ | ~~Lidtehniskie raksturojumi asimetriska lidojuma laikā~~ | ~~1,00~~ |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~2,00~~ |  | ~~~~  ~~~~ | ~~Konkrēts lidmašīnas tips – sistēmu darbība~~ | ~~1,00~~ |
|  |  | ~~~~  ~~~~ | ~~Gaisa kuģa korpusa un dzinēja ierobežojumi~~ |  |
| ~~4,00~~ | ~~5,00~~ | ~~~~  ~~~~ | ~~Instruktāžas par uzdevumiem gaisā~~ |  |
|  |  | ~~~~ |  |  |
| ~~15,00~~  ~~Kurss kopā~~ | ~~7,00~~  ~~25,00 (tostarp sekmju pārbaudījums)~~ | | | ~~3,00~~ |

(..)

**3. daļa.**

(..)

### UZDEVUMI GAISĀ

d) ~~Turpmāk sniegtie uzdevumi gaisā ir izstrādāti, pamatojoties uz viendzinēja lidmašīnām paredzēto pamatprogrammu, taču tie ir jāizpilda, ņemot vērā daudzdzinēju lidmašīnu tipu vadības īpatnības, lai nodrošinātu, ka students iemācās iepriekš neapgūtu vadības ierīču un paņēmienu nozīmību un izmantošanu visās parastajās, nestandarta un avārijas situācijās, izņemot dzinēja atteici un asimetrisku lidojumu ar mehānisko piedziņu, kas ir aplūkots atsevišķi 2. daļā aprakstītajos uzdevumos gaisā.~~*CRI* mācību kursu programmās attiecībā uz viendzinēja un daudzdzinēju lidmašīnām jāiekļauj 1.–4. uzdevums gaisā, un tās nedrīkst būt īsākas par 3 stundām. Turklāt *CRI* mācību kursa programmā attiecībā uz daudzdzinēju lidmašīnām jāiekļauj arī 5. uzdevums gaisā, lai ietvertu lidojumu ar asimetrisku jaudu, un tas nedrīkst būt īsāks par 2 stundām.

### 1. UZDEVUMS. IEPAZĪŠANĀS AR LIDMAŠĪNU

(..)

### 5. UZDEVUMS. *UPRT*

Instruktoriem jābūt īpašai spējai pasniegt *UPRT* tipa kvalifikācijas kursa laikā, tostarp spējai demonstrēt zināšanas un izpratni par tipam raksturīgajām kontroles atgūšanas procedūrām un ieteikumiem, ko izstrādājuši *OEM*. Tāpēc *CRI* mācību kursa laikā studentinstruktoram:

a) jāspēj piemērot pareizās traucējumu novēršanas metodes konkrētajam lidmašīnas tipam;

b) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir piemērot tipam specifiskas *OEM* procedūras kontroles atgūšanas manevriem;

c) jāspēj atšķirt piemērojamos *SOP* no *OEM* ieteikumiem (ja tādi ir);

d) jāgūst izpratne par *UPRT* vajadzībām izmantoto *FSTD* iespējām un ierobežojumiem;

e) jānodrošina, ka mācības nepārsniedz *FSTD* mācību apjomu, lai novērstu mācību negatīvas nodošanas risku;

f) jāgūst izpratne par *FSTD* *IOS* un jāspēj tā izmantot saistībā ar efektīvu *UPRT* mācību īstenošanu;

g) jāgūst izpratne par pieejamajiem *FSTD* instruktora rīkiem, lai nodrošinātu precīzu atgriezenisko saiti par pilota sniegumu, un jāspēj izmantot šos rīkus;

h) jāgūst izpratne par to, cik svarīgi ir ievērot *FSTD* *UPRT* scenārijus, kurus ir apstiprinājis mācību programmas izstrādātājs, un

i) jāgūst izpratne par trūkstošajiem kritiskajiem cilvēkfaktora aspektiem, kas pastāv *FSTD* ierobežojumu dēļ, un jānodod tā mācāmajam(-iem) studentpilotam(-iem).

## AMC1 par FCL.940.CRI punktu “*CRI* – derīguma termiņa pagarināšana un atjaunošana”

### PRASMJU ATSVAIDZINĀŠANAS MĀCĪBAS

a) FCL.940.CRI punkta c) apakšpunkta 1) daļā ir noteikts, ka pretendentam, kas vēlas atjaunot *CRI* sertifikātu, jāpabeidz *ATO* vai kompetentās iestādes organizētās prasmju atjaunošanas mācības *CRI* statusā. Turklāt a) apakšpunkta 2) daļā ir noteikts, ka pretendentam, kas vēlas atkārtoti apstiprināt *CRI* sertifikātu, bet kas nav mācījis studentus vismaz minimālajā stundu apjomā (atbilstoši a) apakšpunkta 1) daļas prasībām), sertifikāta derīguma termiņa laikā tā atkārtotai apstiprināšanai ir jāpiedalās *ATO* vai kompetentās iestādes organizētās prasmju atsvaidzināšanas mācībās. Prasmju atsvaidzināšanas mācību apjoms katrā atsevišķā gadījumā jānosaka *ATO* vai kompetentajai iestādei, ņemot vērā šādus faktorus:

1) pretendenta pieredzi;

2) vai mācības ir nepieciešamas atkārtotai apstiprināšanai vai atjaunošanai;

3) laiku, kas atkārtotas apstiprināšanas gadījumā pagājis kopš pretendenta pēdējām mācībām, vai kas atjaunošanas gadījumā aizritējis kopš apliecības izsniegšanas brīža. Vēlamā kompetences līmeņa sasniegšanai nepieciešamais mācību apjoms jāpalielina proporcionāli pagājušajam laikam.

b) Tiklīdz *ATO* vai kompetentā iestāde ir noteikusi pretendenta vajadzības, tai jāizstrādā individuāla mācību programma, kuras pamatā ir *CRI* mācību kurss un kurā galvenā uzmanība pievērsta tiem aspektiem, attiecībā uz ko pretendents ir uzrādījis vislielākās vajadzības.

c) Pēc prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas attiecīgi *ATO* vai kompetentajai iestādei saskaņā ar b) apakšpunktu jāizsniedz pretendentam mācību pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments, kurā aprakstīts a) apakšpunkta 1) daļā minēto faktoru novērtējums (pretendenta pieredze) un apgūtās mācības, kā arī paziņojums, ka mācības ir sekmīgi pabeigtas. Mācību pabeigšanas sertifikāts ir jāiesniedz eksaminētājam pirms kompetences novērtēšanas.

Pēc semināra vai prasmju atsvaidzināšanas mācību sekmīgas pabeigšanas *ATO* ir jāiesniedz kompetentajai iestādei semināra vai mācību pabeigšanas sertifikāts vai cits kompetentās iestādes noteikts dokuments.

# K APAKŠIEDAĻA. EKSAMINĒTĀJI

## GM1 par FCL.1000. punktu “Eksaminētāju sertifikāti”

### ĪPAŠIE NOSACĪJUMI

(..)

~~Vislabāk, ja~~Šim sertifikātam ir jābūt derīgam tik ilgi, cik tas nepieciešams, lai saskaņā ar šīs daļas prasībām kvalifikāciju saņemtu pirmie jaunā gaisa kuģa eksaminētāji, bet tā derīgums nedrīkst pārsniegt noteikto~~s 3 gadus~~ 1 gadu.

**GM2 par FCL.1000. punktu “Eksaminētāju sertifikāti”**

Ja eksaminētāji veic prasmju pārbaudi, kvalifikācijas pārbaudi vai kompetences novērtēšanu, viņiem papildus attiecīgās gaisa kuģa kategorijas apliecībai ir jābūt kvalifikācijas atzīmei vai sertifikātam, kas ir līdzvērtīgs kvalifikācijas atzīmei vai sertifikātam, par kuru viņi veic prasmju pārbaudi, kvalifikācijas pārbaudi vai kompetences novērtēšanu.

Piemēram, pretendents, kuram ir *CPL(A)*, var veikt klases kvalifikācijas pārbaudi ar *SE* virzuļdzinēja lidmašīnu kopā ar eksaminētāju, kuram ir *PPL(A)* ar *SE* virzuļdzinēja lidmašīnas klases kvalifikācijas atzīmi un ar to saistītas eksaminētāja tiesības.

## GM1 par FCL.1005. punkta “Tiesību ierobežojumi saistībā ar personisku ieinteresētību” b) apakšpunktu

Tāda situācija, kad eksaminētājiem ir jāizvērtē, vai ir skarta ~~viņa~~viņu objektivitāte, ir, piemēram, gadījums, kad pretendents ir eksaminētāja radinieks vai draugs vai kad tos saista saimnieciskas intereses vai politiskā piederība u. c.

## AMC1 par FCL.1015. punktu “Eksaminētāju standartizācija”

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

(..)

b) Mācību kursa ilgumam ir jābūt šādam:

1) *FE* un *FIE* gadījumā – vismaz 1 diena, kas sadalīta teorētiskajās un praktiskajās mācībās;

2) pārējiem eksaminētājiem – vismaz 3 dienas, kas sadalītas teorētiskajās mācībās (1 diena) un praktiskajās mācībās ar *FFS*, veicot reālas vai izspēlētas kvalifikācijas pārbaudes, ~~un~~ prasmju pārbaudes vai kompetences novērtēšanu (vismaz 2 dienas).

(..)

## 

## AMC2 par FCL.1015. punktu “Eksaminētāju standartizācija”

### STANDARTIZĀCIJAS PASĀKUMI EKSAMINĒTĀJIEM

(..)

### PĀRBAUDES VAI PĀRBAUDĪJUMA METODE UN SATURS

o) Pirms pārbaudes vai pārbaudījuma veikšanas eksaminētājs pārliecināsies, ka izmantošanai paredzētais gaisa kuģis vai *FSTD* ir piemērots un atbilstoši aprīkots pārbaudes vai pārbaudījuma veikšanai. Gaisa kuģu, kas atbilst pamatregulas I pielikuma a), b), c) vai d) punktam, var izmantot ar nosacījumu, ka tas ir apstiprināts atbilstoši tam, kā noteikts ORA.ATO.135. punktā vai DTO.GEN.240. punktā.

(..)

## 

## GM1 par FCL.1015. punktu “Eksaminētāju standartizācija”

a) Eksaminētājam vienā dienā ir jāieplāno ne vairāk kā:

(..)

3) divas pārbaudes vai pārbaudījumi saistībā ar *~~CPL~~*~~,~~ *~~IR~~MPL* vai *ATPL*;

(..)

b) Eksaminētājam ir jāieplāno vismaz 2 stundas *LAPL*, *SPL* vai *BPL*, 3 stundas *PPL*, *CPL*, *IR* vai klases kvalifikācijas pārbaudei vai pārbaudījumam un vismaz 4 stundas instruktora sertifikātiem,*~~FI~~*~~,~~ *~~CPL~~*~~,~~ *~~IR~~*~~,~~ *MPL*, *ATPL* vai *MP* tipa kvalifikācijas pārbaudēm vai pārbaudījumiem, tostarp pirmslidojuma instruktāžai un sagatavošanās darbiem, kompetences pārbaudes, pārbaudījuma vai novērtēšanas veikšanai, iztaujāšanai, pretendenta novērtēšanai un dokumentēšanai.

c) Kompetences pārbaudes, pārbaudījuma vai novērtēšanas veikšanai bez papildu pasākumiem, kas norādīti b) punktā~~Plānojot kompetences pārbaudes, pārbaudījuma vai novērtēšanas ilgumu~~, var ņemt vērā šādas vērtības:

1) (..)

2) ~~90 minūtes~~ *~~LAPL(A)~~* ~~vai~~ *~~(H)~~*~~,~~ *~~PPL~~* ~~un~~ *~~CPL~~*~~, ieskaitot navigācijas daļu~~60 minūtes *BPL* komerciālo tiesību paplašināšanai;

3) ~~60 minūtes~~ *~~IR~~*~~,~~ *~~FI~~* ~~un~~ *~~SP~~* ~~tipa vai klases kvalifikācijai~~90 minūtes attiecībā uz *LAPL(A)* vai *(H)*, *PPL(A)* vai *(H)*, un *CPL(A)* vai *(H)*, ieskaitot navigācijas daļu;

4) ~~120 minūtes~~ *~~CPL~~*~~,~~ *~~MPL~~*~~,~~ *~~ATPL~~* ~~un~~ *~~MP~~* ~~tipa kvalifikācijai~~60 minūtes attiecībā uz *PPL(A)* un *CPL(A)*;~~.~~

5) 60 minūtes attiecībā uz *IR*, *EIR*, instruktora sertifikātiem un *SP* tipa vai klases kvalifikāciju un

6) 120 minūtes attiecībā uz *MPL*, *ATPL* un *MP* tipa kvalifikācijām.

(..)

# I PIELIKUMA PAPILDINĀJUMI

## AMC1 par 3. papildinājumu “Mācību kursi *CPL* un *ATPL* izsniegšanai”

### VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

a)

(..)

d) Lidošanas mācību programmā jābūt ņemtiem vērā *TEM* principiem.

#### A. *ATP* integrētais kurss: lidmašīnas

a)

(..)

### MĀCĪBU LIDOJUMI

d) (..)

3) 3. posms.

(..)

iii) mācību lidojumi naktī dublējošā pilota statusā~~lidojumu naktī, tostarp pacelšanos un nosēšanos~~ *~~PIC~~* ~~statusā~~.

4) 4. posms.

(..)

vi) daudzdzinēju lidmašīnas ekspluatāciju iv) uzdevuma laikā, tostarp lidmašīnas vadību, izmantojot tikai instrumentus un imitējot viena dzinēja nefunkcionēšanu, kā arī dzinēja izslēgšanu un atkārtotu iedarbināšanu (pēdējais minētais mācību uzdevums jāveic drošā absolūtajā augstumā, ja vien to neveic, izmantojot *FSTD*);~~.~~

vii) pacelšanās un nosēšanās *PIC* statusā nakts laikā pēc tam, kad ir pabeigtas instrumentālo lidojumu mācības, kas ir līdzvērtīgas instrumentālo lidojumu pamatmodulim, kurš noteikts AMC2 par 6. papildinājumu.

(..)

#### B. *ATP* modulārais teorētisko zināšanu kurss: lidmašīnas

(..)

c) *ATP* modulārais kurss ir jāpabeidz 18 mēnešos~~modulārā kursa ilgums ir 18 mēneši~~. Šo laikposmu var pagarināt, ja *ATO* nodrošina papildu mācības. Mācību lidojumi un prasmju pārbaude ir jānokārto laikposmā, kamēr ir derīgs teorētisko eksāmenu sekmīgas nokārtošanas apliecinājums.

#### C. *CPL/IR* integrētais kurss: lidmašīnas

(..)

### MĀCĪBU LIDOJUMI

d) (..)

3) 3. posms.

iii) mācību lidojumu naktī dublējošā pilota statusā~~lidojumu naktī, tostarp pacelšanos un nosēšanos~~ *~~PIC~~* ~~statusā~~.

4) 4. posms.

vi) viendzinēja vai daudzdzinēju lidmašīnas ekspluatāciju iv) uzdevuma laikā, tostarp daudzdzinēju lidmašīnas vadību, izmantojot tikai instrumentus un imitējot viena dzinēja nefunkcionēšanu, kā arī dzinēja izslēgšanu un atkārtotu iedarbināšanu. Pēdējais minētais mācību uzdevums jāveic drošā absolūtajā augstumā, ja vien to neveic, izmantojot *FSTD*;~~.~~

vii) pacelšanās un nosēšanās *PIC* statusā nakts laikā pēc tam, kad ir pabeigtas instrumentālo lidojumu mācības, kas ir līdzvērtīgas instrumentālo lidojumu pamatmodulim, kurš noteikts AMC2 par 6. papildinājumu.

**D. *CPL* integrētais kurss: lidmašīnas**

### MĀCĪBU LIDOJUMI

d) (..)

3) 3. posms.

iii) nakts lidojumu laiks, tostarp pacelšanās un nosēšanās *PIC* statusā pēc tam, kad ir pabeigtas instrumentālo lidojumu mācības, kas ir līdzvērtīgas instrumentālo lidojumu pamatmodulim, kurš noteikts AMC2 par 6. papildinājumu.

(..)

#### E. *CPL* modulārais kurss: lidmašīnas

a) *CPL* modulārais kurss ir jāpabeidz 18 mēnešos~~modulārā kursa ilgums ir 18 mēneši~~. Šo laikposmu var pagarināt, ja *ATO* nodrošina papildu mācības. Mācību lidojumi un prasmju pārbaude ir jānokārto laikposmā, kamēr ir derīgs teorētisko eksāmenu sekmīgas nokārtošanas apliecinājums.

### IEPRIEKŠĒJĀS PIEREDZES IESKAITĪŠANA

Pretendentiem ar iepriekšēju *PIC* pieredzi var ieskaitīt stundu skaitu, lai izpildītu prasību par 150 stundas ilgu lidojuma laiku, kura noteikta 3. papildinājuma E daļas 3) punkta a) apakšpunktā.

Par ieskaitīto stundu skaitu jālemj tai *ATO*, kur pretendents piedalās mācību kursā, pamatojoties uz pirmsiestāšanās pārbaudes lidojumu, bet jebkurā gadījumā šīm stundām jābūt aizvadītām tikai vienā gaisa kuģu kategorijā, kas nav lidmašīnas.

### TEORĒTISKĀS ZINĀŠANAS

(..)

### MĀCĪBU LIDOJUMI

c) (..)

1)

(..)

4) Pretendentiem, kam jāapgūst nakts mācības saskaņā ar *FCL* daļas 3. papildinājuma E daļas 10) punkta b) apakšpunktu, pacelšanās un nosēšanās *PIC* statusā jāveic naktī tikai pēc instrumentālo lidojumu mācību pabeigšanas, kas norādīta šo *AMC* E daļas “MĀCĪBU LIDOJUMI” 2. punkta i) apakšpunktā.

(..)

#### H. *ATP* modulārais teorētisko zināšanu kurss: helikopteri

(..)

c) *ATP* modulārais kurss ir jāpabeidz 18 mēnešos~~modulārā kursa ilgums ir 18 mēneši~~. Šo laikposmu var pagarināt, ja *ATO* nodrošina papildu mācības. Mācību lidojumi un prasmju pārbaude ir jānokārto laikposmā, kamēr ir derīgs teorētisko eksāmenu sekmīgas nokārtošanas apliecinājums.

(..)

#### K. *CPL* modulārais kurss: helikopteri

a) *CPL* modulārais kurss ir jāpabeidz 18 mēnešos~~modulārā kursa ilgums ir 18 mēneši~~. Šo laikposmu var pagarināt, ja *ATO* nodrošina papildu mācības. Mācību lidojumi un prasmju pārbaude ir jānokārto laikposmā, kamēr ir derīgs teorētisko eksāmenu sekmīgas nokārtošanas apliecinājums.

### IEPRIEKŠĒJĀS PIEREDZES IESKAITĪŠANA

Pretendentiem ar iepriekšēju *PIC* pieredzi var ieskaitīt stundu skaitu, lai izpildītu prasību par 150 stundu ilgu lidojuma laiku, kura noteikta 3. papildinājuma K daļas 3) punkta a) apakšpunktā.

Par ieskaitīto stundu skaitu jālemj tai *ATO*, kur pretendents piedalās mācību kursā, pamatojoties uz pirmsiestāšanās pārbaudes lidojumu, bet jebkurā gadījumā šīm stundām jābūt aizvadītām tikai vienā gaisa kuģu kategorijā, kas nav helikopteri, un tajās nedrīkst būt iekļauta stundu kombinācija no vairāk nekā divām dažādām gaisa kuģu kategorijām.

### TEORĒTISKĀS ZINĀŠANAS

(..)

## GM1 par 3. papildinājumu; 6. papildinājumu; FCL.735.H punktu

### PĀRSKATS PAR *FSTD* MĀCĪBU KREDĪTPUNKTIEM HELIKOPTERA LIDOJUMU MĀCĪBU KURSOS AR LIDOJUMA INSTRUKTORU

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Integrēts *ATPL(H)/IR*** | |  | ***FSTD* kredītpunkti** |
|  | Dublējošais pilots | Patstāvīgs lidojums | *SPIC* | Kopā | *FFS*; *FTD*; *FNPT* |
| Vizuālais lidojums, tostarp *ME T/R* mācības | 75 stundas | 15 stundas | 40 stundas | 130 stundas | 30 stundas *FFS C/D* līmenis vai  25 stundas *FTD* 2, 3 vai  20 stundas *FNPT* II/III |
| Vienkāršs instrumentālais lidojums | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 20 stundas *FFS* vai *FTD* 2, 3 vai *FNPT* II/III vai 10 stundas ar vismaz ar *FNPT* I |
| Instrumentālo lidojumu kvalifikācijas mācības | 40 stundas | – |  | 40 stundas |
| *MCC* | 15 stundas | – | – | 15 stundas | 15 stundas *FFS* vai *FTD* 2, 3 (*MCC*) vai *FNPT* II/III (*MCC*) |
| Kopā | 140 stundas | 55 stundas | | 195 stundas | ~~65 stundas~~ *~~FFS~~* ~~vai~~  ~~60 stundas~~ *~~FTD~~* ~~2, 3 vai~~  ~~55 stundas~~ *~~FNPT~~* ~~II/III vai~~  ~~10 stundas vismaz~~ *~~FNPT~~* ~~I.~~  2. piezīme |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Integrēts *ATPL(H)/VFR*** | |  |  |
|  | Dublējošais pilots | Patstāvīgs lidojums | *SPIC* | Kopā | *FFS*; *FTD*; *FNPT* |
| Vizuālais lidojums, tostarp *ME T/R* mācības | 75 stundas | 15 stundas | 40 stundas | 130 stundas | 30 stundas *FFS C/D* līmenis vai  25 stundas *FTD* 2, 3 vai  20 stundas *FNPT* II/III |
| Vienkāršs instrumentālais lidojums | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 5 stundas ar vismaz *FNPT* I |
| *MCC/VFR* | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 10 stundas *FFS* vai *FTD* 2, 3 (*MCC*) vai *FNPT* II/III (*MCC*) |
| Kopā | 95 stundas | 55 stundas | | 150 stundas | ~~40 stundas~~ *~~FFS~~* ~~vai~~  ~~35 stundas~~ *~~FTD~~* ~~2, 3 vai 30 stundas~~ *~~FNPT~~* ~~II/III vai~~  ~~5 stundas vismaz~~ *~~FNPT~~* ~~I~~  2. piezīme |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Integrēts *CPL(H)/IR*** | |  |  |
|  | Dublējošais pilots | Patstāvīgs lidojums | *SPIC* | Kopā | *FFS*; *FTD*; *FNPT* |
| Vizuālais lidojums, tostarp *ME T/R* mācības | 75 stundas | 15 stundas | 40 stundas | 130 stundas | 30 stundas *FFS C/D* līmenis vai  25 stundas *FTD* 2, 3 vai  20 stundas *FNPT* II/III |
| Vienkāršs instrumentālais lidojums | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 20 stundas *FFS* vai *FTD* 2, 3 vai *FNPT* II/III  vai  10 stundas ar vismaz *FNPT* I |
| Instrumentālo lidojumu kvalifikācijas mācības | 40 stundas | – | – | 40 stundas |
| Kopā | 125 stundas | 55 stundas |  | 180 stundas | ~~50 stundas~~ *~~FFS C/D~~* ~~līmenis vai~~  ~~45 stundas~~ *~~FTD~~* ~~2, 3 vai~~  ~~40 stundas~~ *~~FNPT~~* ~~II/III vai~~  ~~10 stundas vismaz~~ *~~FNPT~~* ~~I~~  2. piezīme |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Integrēts *CPL(H)*** | |  |  |
|  | Dublējošais pilots | Patstāvīgs lidojums | *SPIC* | Kopā | *FFS*; *FTD*; *FNPT* |
| Vizuālās iekārtas | 75 stundas | 15 stundas | 35 stundas | 125 stundas | 30 stundas *FFS C/D* līmenis vai  25 stundas *FTD* 2, 3 vai  20 stundas *FNPT* II/III |
| Vienkāršs instrumentālais lidojums | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 5 stundas vismaz *FNPT* I |
| Kopā | 85 stundas | 50 stundas |  | 135 stundas | ~~35 stundas~~ *~~FFS~~* ~~vai~~  ~~30 stundas~~ *~~FTD~~* ~~2, 3 vai~~  ~~25 stundas~~ *~~FNPT~~* ~~II/III vai~~  ~~5 stundas vismaz~~ *~~FNPT~~* ~~I~~  2. piezīme |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Modulārais *CPL(H)*** | |  |  |
|  | Dublējošais pilots | Patstāvīgs lidojums | *SPIC* | Kopā | *FFS*; *FTD*; *FNPT* |
| Vizuālās iekārtas | 20 stundas | – | – | 20 stundas | 5 stundas *FFS* vai *FTD* 2,3 vai *FNPT* II/III |
| Vienkāršs instrumentālais lidojums | 10 stundas | – | – | 10 stundas | 5 stundas ar vismaz *FNPT* I |
| Kopā | 30 stundas | – |  | 30 stundas | ~~10 stundas~~ *~~FFS~~* ~~vai~~ *~~FTD~~* ~~2,3 vai~~ *~~FNPT~~* ~~II/III~~  ~~vai~~  ~~5 stundas vismaz~~ *~~FNPT~~* ~~I~~  2. piezīme |

(..)

1. piezīme. Šajā tabulā *FSTD* kredītpunkti attiecas uz helikoptera *FSTD*, ja vien nav noteikts citādi.

2. piezīme. Tabulās nav norādīts kopējais kredītpunktu skaits par kursā izmantotajām *FSTD*, jo *FSTD* var būt izmantotas dažādās kombinācijās. Tabulās norādītie *FSTD* kredītpunkti atsevišķiem kursa posmiem ir maksimālie *FSTD* kredītpunkti, kas ir pieejami par katru posmu.

**~~GM1 par 7. papildinājumu “~~*~~IR~~* ~~prasmju pārbaude”~~**

~~Prasmju pārbaudes nolūkā daudzdzinēju ass vilces lidmašīnu uzskata par viendzinēja lidmašīnu.~~