***ED* Lēmuma 2020/005/R III pielikums**

***AMC* un *GM* par *ORA* daļu. 1. izdevums, 7. grozījums**

2012. gada 19. aprīļa *ED* Lēmuma 2012/007/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.

***GEN* APAKŠIEDAĻA. VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS**

**AMC1 par ORA.GEN.200. punkta “Pārvaldības sistēma” b) apakšpunktu**

**DARBĪBAS MĒROGS, BŪTĪBA UN SAREŽĢĪTĪBA**

(..)

d) Neatkarīgi no a) un b) apakšpunktā minētajiem kritērijiem organizācijas, kas nodrošina mācības kādā no tālāk minētajām jomām, vienmēr jāuzskata par sarežģītām:

1) pilnīgi lidojumu trenažieri (*FSS*);

2) daudzpilotu (*MP*) tipa kvalifikācija;

3) mācības bez lidojumu prakses (*ZFTT*);

4) sarežģīti gaisa kuģi jeb lidaparāti;

5) dažādu kategoriju lidaparāti;

6) instruktora apliecības 2) un 4) punktā minētajiem lidaparātiem;

7) divi vai vairāki lidlauki/ ekspluatācijas vietas.

***ATO* APAKŠIEDAĻA. APSTIPRINĀTAS MĀCĪBU ORGANIZĀCIJAS**

**AMC2 par ORA.ATO.125. punktu “Mācību programma”**

(..)

**MĀCĪBU LIDOJUMI**

(..)

k) Mācības lidmašīnā ar *FFS*

1) Izņemot mācību kursus, kas apstiprināti kā *ZFTT*, atsevišķi mācību uzdevumi, kas parasti ir saistīti ar pacelšanos un nosēšanos dažādās konfigurācijās, jāizpilda lidmašīnā, nevis ar *FFS*. Ja *OSD*, kas pieņemti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, nav noteikts citādi, pacelšanās un nosēšanās mācībās jāiekļauj:

A) vismaz četras nosēšanās *MPA* gadījumā (vai vienpilota augstas veiktspējas sarežģītās lidmašīnās (*SP HPA*)), ja studentpilotam ir vairāk nekā 500 stundu *MPA* lidojumu pieredze (vai *SPA* pieredze), lidojot ar līdzīga izmēra un veiktspējas lidmašīnām, vai visos pārējos gadījumos – vismaz sešas nosēšanās;

B) vismaz viena nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos un

C) aiziešana uz otro riņķi, visiem dzinējiem darbojoties.

Šīs mācības lidmašīnā var pabeigt pēc tam, kad kursants ir pabeidzis mācības ar *FSTD* un sekmīgi nokārtojis tipa kvalifikācijas prasmju pārbaudi, ar nosacījumu, ka tā nepārsniedz divas stundas no mācību lidojumu kursa.

(..)

**AMC~~3~~2 par ORA.ATO.135. punktu “Mācību lidaparāts un *FSTD*”**

### NOVĒRTĒŠANA

I pielikumā minēto lidaparātu novērtēšanai ir divi varianti:

a) I pielikumā minētie lidaparāti, kuriem ir ICAO līmeņa lidojumderīguma sertifikāts (*CoA*)

1) Lai papildinātu novērtēšanu, ko veic kompetentā iestāde, un sniegtu kompetentajai iestādei pietiekamus datus par attiecīgo lidaparātu, instruktoram, kas kvalificēts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1187/2011 I pielikumu (*FCL* daļa) un ko iecēlis *ATO* mācību kursa vadītājs (*HT*), jānovērtē, vai lidaparāts ir atbilstīgi aprīkots un piemērots izmantošanai piedāvātajā mācību kursā. Šā novērtējuma rezultāts jāiesniedz kompetentajai iestādei, un to var iekļaut jau atļaujas pieteikumā.

2) Novērtēšanas procesā kompetentajai iestādei jānovērtē, ka lidaparāts, kuram piešķirta *CoA*, kas izdota saskaņā ar Čikāgas konvencijas 8. pielikumu, nodrošina Pamatregulas II pielikumā prasītajam pielīdzināmu drošuma līmeni, izņemot gadījumus, kad kompetentā iestāde nosaka, ka lidojumderīguma prasības, kas izmantotas lidaparāta sertifikācijai, vai ekspluatācijas pieredze, vai projektētājvalsts drošuma sistēma nenodrošina pielīdzināmu drošuma līmeni.

b) I pielikumā minētie lidaparāti, kuriem nav *ICAO* līmeņa *CoA*

Pirms šo lidaparātu iekļaušanas *ATO* flotē un izmantošanas mācībās, lai iegūtu *FCL* daļas apliecības un kvalifikācijas, *ATO* jāiesniedz pieteikums atļaujas saņemšanai kompetentajai iestādei, kurai jāveic novērtēšana šādā secībā:

1) kompetentās iestādes sākotnējais novērtējums un vērtēšanā izmantotie kritēriji;

kompetentajai iestādei jāņem vērā šādi kritēriji (nepilnīgs uzskaitījums):

i) valsts lidojumderīguma prasības, ar kurām pamatots izsniegtais *CoA*;

ii) lidaparāta līdzība sertificētajam variantam;

iii) lidaparāts ar apmierinošu mācību lidaparāta ekspluatācijas pieredzi;

iv) vienkārša un parasta lidaparāta konstrukcija;

v) lidaparāts, kam, kā liecina pieredze, nav bīstamu projekta parametru vai detaļu;

vi) ekspluatējamas lidaparāta sistēmas, aprīkojums un ierīces, kuru izmantošanai nav vajadzīgas īpašas prasmes vai spēks.

2) kvalificēta instruktora papildu novērtējums.

Lai papildinātu novērtēšanas procesu, ko veic kompetentā iestāde, un sniegtu kompetentajai iestādei pietiekamus datus par attiecīgo lidaparātu, pēc pozitīva sākotnējā novērtējuma, ko kompetentā iestāde veikusi saskaņā ar 1) apakšpunktu, instruktoram, kas kvalificēts saskaņā ar FCL daļu un ko iecēlis *ATO* mācību kursa vadītājs, novērtējuma ziņojumā jāapliecina, ka lidaparāts ir atbilstīgi aprīkots un piemērots izmantošanai piedāvātajā mācību kursā. Minētajā novērtējuma ziņojumā jāvērtē atbilstība visiem tālāk uzskaitītajiem kritērijiem:

i) lidaparātam jābūt droši vadāmam un manevrējamam visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, arī pēc vienas vai vairāku dzinējsistēmu atteices;

ii) lidaparātam visos iespējamos ekspluatācijas apstākļos jāspēj nodrošināt vienmērīgu pāreju no vienas lidojuma fāzes nākamajā, neizmantojot īpašas pilotēšanas prasmes, modrību, spēku vai darba slodzi;

iii) lidaparātam jābūt pietiekami stabilam, lai nodrošinātu, ka pilotam izvirzītās prasības nav pārmērīgas, ņemot vērā lidojuma fāzi un ilgumu, un

iv) novērtējumā jāņem vērā vadāmie spēki, pilotu kabīnes vide un citi ar cilvēka faktoriem (*HF*) saistīti apsvērumi, ņemot vērā lidojuma fāzi un ilgumu.

Pēc pozitīva novērtējuma ziņojuma saskaņā ar 2) apakšpunktu kompetentajai iestādei jāizdod atļauja.

**AMC1 par ORA.ATO.210. punktu “Prasības personālam”**

**VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

a) Pārvaldības struktūrai jānodrošina, ka visus personāla līmeņus pārrauga personas, kam ir augstu standartu uzturēšanai nepieciešamā pieredze un īpašības. Pārvaldības struktūrai jābūt detalizēti izklāstītai *ATO* darbības rokasgrāmatā, norādot arī personu individuālo atbildību.

b) *ATO* jāpierāda kompetentajai iestādei, ka tiek nodarbināts pietiekams skaits kvalificētu, kompetentu darbinieku.

c) Ja *ATO* piedāvā integrētus kursus, mācību kursu vadītājam (*HT*), vecākajam lidojumu instruktoram (*CFI*) un vecākajam teorētisko zināšanu pasniedzējam (*CTKI*) ir jābūt nodarbinātam pilnā slodzē vai nepilnā slodzē atkarībā no piedāvāto mācību apmēra.

d) Ja *ATO* piedāvā vienīgi:

1) moduļu mācību kursus;

2) tipa kvalifikācijas mācību kursus un

3) teorētisko zināšanu mācības,

*HT*, *CFI* un *CTKI* amatus var apvienot un uzticēt vienai vai divām personām, kam ir plaša pieredze mācību organizācijas veiktajās mācībās, nodarbinot pilnā vai nepilnā slodzē atkarībā no piedāvāto mācību apmēra.

e) ~~Visu kursantu un lidojumu instruktoru, izņemot~~ *~~HT~~*~~, attiecība nedrīkst pārsniegt 6:1.~~Ja *ATO* nodrošina tikai mācību lidojumus, *ATO* nav jābūt *CTKI* amatam. Ja *ATO* nodrošina tikai teorētisko zināšanu instruktāžu, *ATO* nav jābūt *CFI* amatam.

f) ~~Kursantu skaits mācību klasēs uz zemes pasniegtos priekšmetos, kuros jāveic augsta līmeņa uzraudzība vai praktiskais darbs, nedrīkst pārsniegt 28 personas.~~Visu kursantu un lidojumu instruktoru, izņemot *HT*, attiecība nedrīkst pārsniegt 6:1.

g) Studentu skaits mācību klasēs tādos uz zemes pasniegtos priekšmetos, kuros nepieciešama maksimāla uzraudzība vai jāveic praktiskais darbs, nedrīkst būt lielāks par 28.

**TEORĒTISKO MĀCĪBU INSTRUKTORI**

~~g~~h) Teorētiskās zināšanas tipa vai klases kvalifikācijas saņemšanai jāpasniedz instruktoriem, kam ir attiecīgā tipa vai klases kvalifikācijas atzīme vai atbilstoša pieredze aviācijā un zināšanas par attiecīgo lidaparātu.

~~h~~i) Šajā saistībā jāuzskata, ka lidotājam inženierim, tehniskās apkopes inženierim vai gaisa satiksmes vadības dispečeram ir pienācīga pieredze aviācijā un zināšanas par attiecīgo lidaparātu.