

НАРЕДБА № 39 от 26.01.2009 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за авиационни учебни центрове, обучаващи пилоти, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал - пилоти, в съответствие с изискванията на JAR-FCL 1, JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3 и контрола върху тях, и за националните правила за пилотите на въздухоплавателни средства, извън уредените в JAR-FCL (Загл. изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 14 от 20.02.2009 г., попр., бр. 15 от 24.02.2009 г., изм. и доп., бр. 86 от 2.11.2010 г.

**Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят:

1. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) условията и редът за издаване на свидетелства за правоспособност на лицата от авиационния персонал - пилоти на самолети и вертолети;

2. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелствата за авиационни учебни центрове, обучаващи пилоти на самолети и вертолети;

3. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелствата за медицинска годност на пилотите на самолети и вертолети.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) С тази наредба се въвеждат общите авиационни изисквания - Лицензиране на летателните екипажи (пилоти на самолети) - JAR-FCL 1, Секция 1 и Секция 2 съгласно приложение № 1, Лицензиране на летателните екипажи (пилоти на вертолети) - JAR-FCL 2, Секция 1 и Секция 2 и Изисквания за медицинска годност към летателните екипажи (пилоти на самолети) - JAR-FCL 3, Секция 1 и Секция 2 съгласно приложение № 2.

(3) С наредбата се определят организацията и изискванията към дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА"), свързани с издаването на свидетелствата на субектите по ал. 1 и контрола върху тях. Навсякъде в текста на приложенията по ал. 2, където са употребени думите "национални въздухоплавателни власти" или "властите", следва да се разбира Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА").

(4) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За постигане на признаване на действията и актовете на ГД "ГВА" от другите държави, членуващи в Европейската агенция за авиационна безопасност - European Aviation Safety Agency (EASA) във връзка със свидетелствата за правоспособност на пилотите на самолети, ГД "ГВА" е обект на стандартизационни проверки от страна на Европейската агенция за авиационна безопасност - European Aviation Safety Agency (EASA).

Чл. 2. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Чрез въвеждането и прилагането на JAR-FCL 1, JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3 се цели да се гарантира, че всяка дейност, свързана с обучението, кандидатстването, издаването, продължаването на валидността на свидетелства за правоспособност, квалификационните класове и разрешенията към тях, признаването и одобренията, се тълкува и изпълнява последователно и непропорочно в рамките на Обединените авиационни власти (JAA).

(2) За постигането на целта по ал. 1 ГД "ГВА":

1. отговаря за издаването, подновяването и отнемането на свидетелствата за правоспособност, ограничаването и прекратяването на правата по издадените свидетелства;

2. осигурява и поддържа подходящо квалифициран персонал, надлежно обучен съобразно изискванията на JAR-FCL и процедурите по неговото прилагане.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) С въвеждането на JAR-FCL 1, JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3 се цели:

1. да се избегне дублирането на работа между въздухоплавателните администрации на държавите, членуващи в JAA;

2. да се улесни обменът на продукти, услуги и лица не само между въздухоплавателните администрации на държавите, членуващи в JAA, но и между други организации;

3. да се създаде възможност авиационните оператори да проверяват лесно валидността на притежаваните от пилотите свидетелства;

4. да се подобри безопасността чрез общи и високи стандарти;

5. да се подобрят безопасността, ефективността и ефикасността в резултат на подробен преглед и последователно прилагане на стандартите на Международната организация за гражданско въздухоплаване в Европа;

6. да се даде възможност на летателните екипажи да намират работа във всички държави, членуващи в JAA, без допълнителни условия във връзка със

свидетелствата за правоспособност;

7. да се намалят разходите на летателните екипажи, като се премахне нуждата за потвърждаване на свидетелствата от други държави, членуващи в JAA;

8. да се намалят разходите на индустрията, като се позволи по-свободен обмен на летателни екипажи;

9. да се намалят разходите на националните органи, като се премахнат процедурите по потвърждаването за участващите държави;

10. да се намалят разходите на националните органи чрез използване на централизирани процедури за изпити по теория.

Чл. 3. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" води регистър на лицата от авиационния персонал - пилоти, в който вписва и съхранява следните данни на кандидата за свидетелство:

1. запис на издадените свидетелства и класове, включително предишни свидетелства;
2. формуляри от последните тестове на умения и проверки на опита;
3. доказателствени формуляри за преминаване на изпит по теоретични знания;
4. доклади от първоначалния и последния медицински преглед;
5. доказателство за проверения опит за издаване на свидетелство;
6. доказателство за самоличността на притежателя на свидетелство.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" поддържа на интернет страницата си актуална информация с данни за:

1. организациите за летателно обучение (FTO), регистрираните бази, организациите за обучение по определяне на тип (TRTO) и центровете по авиационна медицина;

2. действащи авиомедицински центрове и специалисти, полетни изпитващи (FE), изпитващи по определяне на тип (TRE) и клас (CRE), изпитващи по определяне квалификационен клас на прибори (IRE) и изпитващи за полетни инструктори (FIE).

Чл. 4. Документите за издаване на свидетелство за правоспособност и за вписване на квалификационни класове в тях се съхраняват в ГД "ГВА" за срок 10 години.

Чл. 5. (1) За добавяне на нов квалификационен клас към свидетелство за правоспособност при проведени изпити или проверки в друга държава след преминаване на изпитите или проверките изпитващият изпраща изпитните формуляри до ГД "ГВА" с копие до контролния орган на държавата, където са се провели изпитите или проверките.

(2) Ако притежателят на национално свидетелство премине изискваната практическа проверка в държава, която не е издала свидетелството, притежателят на свидетелството изпраща формуляра от нея до ГД "ГВА".

(3) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" вписва новия квалификационен клас в свидетелството. В случай на проверка на опита за потвърждаване изпитващият от държавата, където се е извършила летателната проверка, посочва това в свидетелството, ако е приложимо. Формулярът от проверката се изпраща до ГД "ГВА" за съхранение.

Чл. 5а. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) (1) На членовете на екипажа се издават свидетелства за правоспособност за следните категории въздухоплавателни средства (ВС) (в скобите е посочена абревиатура на категорията ВС):

1. самолети (А);
2. вертолетите (Н).

(2) Свидетелствата за правоспособност на пилоти на самолети и вертолетите в зависимост от степените на квалификация са: любител пилот, професионален пилот и транспортен пилот.

Чл. 5б. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) (1) За всички вертолетите и за самолетите, сертифицирани за експлоатация от екипаж с повече от един пилот (многопилотни), се определят квалификационни класове за тип ВС.

(2) Определят се квалификационни класове за тип ВС и за:

1. еднопилотни самолети с повече от един турбовитлов или турбореактивен двигател;
2. едновитловни самолети с турбореактивен двигател.

Чл. 5в. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) (1) За самолети, сертифицирани за експлоатация от един пилот (еднопилотни), се определят квалификационни класове за:

1. самолети с един бутален двигател - излитащи и кацащи от земна повърхност;
2. самолети с един бутален двигател - излитащи и кацащи от водна повърхност;
3. самолети от един производител с един турбовитлов двигател - излитащи и кацащи на земна повърхност;
4. самолети от един производител с един турбовитлов двигател - излитащи и кацащи на водна повърхност;
5. самолети с повече от един бутален двигател - излитащи и кацащи на земна повърхност;
6. самолети с повече от един бутален двигател - излитащи и кацащи на водна повърхност.

(2) Главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице могат да определят квалификационен клас за тип ВС, който е включен в някой от квалификационните класове по ал. 1 и чл. 5б и въз основа на следните критерии:

1. типово удостоверение за летателна годност;
2. характеристики на управляемост, които изискват допълнително летателно обучение или обучение на тренажор;
3. минимален състав на екипажа;
4. равнище на технологията.

Чл. 6. (1) Притежателят на свидетелство за правоспособност, издадено от държава - член на JAA,

при прехвърляне в друга държава кандидатства в новата държава и предоставя данни и документи. При уведомяване от новата държава на издаване на свидетелството ГД "ГВА" предоставя стандартен информационен формуляр по приложение № 3 за сверяване на приложими данни за притежателя на свидетелството.

(2) Кандидатът представя в новата държава на издаване на свидетелството съществуващото свидетелство, издадено от Република България.

(3) След издаване на новото свидетелство органът по издаването на другата държава го изпраща на ГД "ГВА" за унищожаване.

(4) Кандидатът представя доказателства за приложимия период, както се изисква от новата държава на издаване на свидетелството.

(5) При молба за стандартно прехвърляне на информация оригиналът на заявлението или заверено копие от него се изпраща до ГД "ГВА".

(6) По молба на другата държава на издаване на свидетелството ГД "ГВА" прехвърля цялата приложима информация, свързана със свидетелства за правоспособност, които даденият пилот притежава, в т.ч. минали или предстоящи санкции или ограничения. След прехвърляне на изискваната информация на новата държава на издаване на свидетелството ГД "ГВА" запазва оставащите данни.

(7) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Пилот, притежаващ повече от едно свидетелство, издадено в съответствие с изискванията на EASA, е длъжен да прехвърли своите свидетелства за правоспособност и медицинското си свидетелство в една държава и AMS на тази държава съхранява медицинското му досие. Ако не е възможно една държава да издаде всички свидетелства, издадени в съответствие с изискванията на EASA, лицето избира държавата, където се съхранява медицинското му досие, като в едномесечен срок уведомява за това AMS на другите държави.

Чл. 7. (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" осигурява интернет връзка към електронната страница на EASA, който следва да съдържа информация за:

1. организации за обучение (FTO и TRTO), одобрени от ГД "ГВА" да предоставят обучение за свидетелства, издадени в съответствие с JAR-FCL и квалификационни класове:

- а) наименование и адрес на FTO или TRTO;
- б) провеждан курс: CPL, ATP, IR, SE, ME, и др.;
- в) код на организацията за обучение;

2. центрове по авиационна медицина, одобрени от ГД "ГВА":

- а) наименование и адрес на АМС;
- б) код на АМС съгласно приложение № 4;

3. авиомедицински експерти (АМЕ): име и код на АМЕ съгласно приложение № 4.

Глава втора

СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ НА ПИЛОТИ НА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

(Загл. доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Чл. 8. (1) Издават се следните видове свидетелства за правоспособност (в скобите е дадена абривиатура на свидетелството):

1. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелство за правоспособност на любител пилот на самолет (PPL (A) и на вертолет (PPL(H));

2. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет (CPL(A) и на вертолет (CPL(H));

3. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелство за правоспособност на транспортен пилот на самолет (ATPL(A) и на вертолет (ATPL(H));

4. (нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) свидетелство за правоспособност на пилот в многопилотен екипаж (самолет) - (MPL (A)).

(2) Свидетелствата са със срок на валидност 5 години.

(3) Свидетелствата за правоспособност по ал. 1 се издават в 14-дневен срок от подаването на заявлението.

(4) В срока по ал. 3 свидетелствата за правоспособност се преиздават от главния директор на ГД "ГВА" в следните случаи:

1. след първоначално вписване, възстановяване валидността или заличаване на квалификационен клас;

2. при липса на място за нови вписвания;

3. при смяна на имената, гражданството или адреса на притежателя;

4. при смяна на образците на свидетелствата;

5. когато свидетелството за правоспособност е повредено, унищожено, загубено или откраднато.

Чл. 9. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Свидетелства за правоспособност с вписани в тях квалификационни класове, разрешения, одобрения или удостоверения, издадени от държави - членувачи в JAA, се приемат от ГД "ГВА" за съответстващи на изискванията на JAR-FCL1, JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3.

(2) Ако лице, организация или служба има свидетелство за правоспособност, квалификационен клас, разрешение, одобрение или удостоверение от въздухоплавателна администрация на държава - член на JAA, съгласно изискванията на JAR-FCL те се признават от ГД "ГВА".

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" публикува на интернет страницата си списъка на държавите, членувачи в JAA, които са препоръчани от EASA за взаимно признаване.

(4) Чрез прилагането на JAR-FCL 1.015(a)(1), 2.015(a)(1) и 3.015(a)(1) притежателите на

свидетелство, издадено съгласно JAR-FCL, придобиват право да упражняват права по свидетелствата за правоспособност на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава - член на JAA.

Чл. 10. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Притежателите на свидетелства, издадени от държави извън JAA, които искат признаване на това свидетелство от ГД "ГВА", представят доказателства от бордния дневник за предишно потвърждаване от друга държава - член на JAA, съгласно JAR-FCL 1.015(b) и JAR-FCL 2.015(b).

(2) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Свидетелство за правоспособност на пилот, издадено в съответствие с Анекс 1 на ИКАО от държава, която не е член на JAA, включително вписани квалификационни класове за инструктор или проверяващ, може да бъде заверено или признато от ГД "ГВА" при определени условия за максимален срок една година с цел разрешаване на полети за демонстриране, опериране, пребазиране или изпитване на самолет, регистриран в Република България. При заверка на свидетелство притежателят на свидетелство, което не е съобразено с изискванията на EASA, може да бъде освободен от изискванията за заверка на свидетелството си, които се съдържат в приложение № 1 към JAR-FCL 1.015, при изпълнение на условията, предвидени в приложение № 3 към JAR-FCL 1.015, съответно приложение 1 към JAR-FCL 2.015 и приложение 3 към JAR-FCL 2.015.

Чл. 11. (1) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Приравняването на свидетелство за правоспособност, издадено от държава, която не е член на JAA, в свидетелство по JAR-FCL е възможно при условията на двустранно споразумение между ГД "ГВА" и въздухоплавателната администрация на другата държава. Споразумението се сключва при спазване на установената от EASA процедура. Свидетелството, което е приравнено съгласно такова споразумение, съдържа графа, в която се посочва държавата, която не е държава - член на JAA.

(2) Другите държави, членуващи в JAA, не са длъжни да признаят свидетелството по ал. 1.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Когато ГД "ГВА" издаде свидетелство, което се отклонява от JAR-FCL, върху свидетелството под точка XIII - Забележки, се поставя одобрението "Издадено като отклонение съгласно JAR-FCL 1.015/JAR-FCL 2.015.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За стандартизационни цели информацията и данните на всички издадени медицински отклонения се изпращат до Лицензионния отдел на EASA и се преглеждат от Лицензионния подсекторен екип на EASA (медицински) и трябва да включват:

1. клас на медицинското свидетелство;
2. засегнатата област от медицината (сърдечносъдова, неврологична и др.);
3. параграфа на JAR-FCL, от който има отклонение;
4. наложени ограничения.

(5) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) В свидетелство, издадено въз основа на обучение, извършено извън държава - член на JAA, освен обучението, извършено в съответствие с JAR-FCL 1.055(a)(1) или приложение 1а към JAR-FCL 2.055, се вписва ограничение на правата до ВС, което е регистрирано в страната на издаване на свидетелството.

(6) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При квалификационен клас, вписан въз основа на обучение, извършено извън държава - член на JAA, освен обучението, извършено в съответствие с JAR-FCL 1.055(a)(1) и 2.055 (a)(1), се вписва ограничение на правата до ВС, което е регистрирано в страната на издаване на свидетелството.

Чл. 12. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатите за издаване на свидетелство за правоспособност, както и притежателите на свидетелство, които използват радиотелефония, доказват способността си да говорят и разбират езика за водене на радиотелефонни разговори в съответствие с Приложение 1 към JAR-FCL 1.010 и приложение 1 към JAR-FCL 2.010.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Пилотите, изпълняващи международни полети, са длъжни да докажат владене на английски език в съответствие с изискванията за езикова квалификация на Анекс I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и JAR-FCL чрез полагането на изпит в изпитен езиков център, одобрен от националната въздухоплавателна администрация на държава - член на Европейския съюз.

(3) Български граждани, които придобият PPL или CPL, доказват професионално владене на български език на експертно ниво (ниво 6) съгласно скалата за оценяване на езиковата квалификация по Анекс I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

(4) Владенето на български език на експертно ниво се доказва еднократно при полагането на теоретичен изпит в одобрен от ГД "ГВА" езиков център при получаване на първото свидетелство за правоспособност и чрез проверка за отсъствието на говорен дефект или трудно разбираем диалект чрез събеседване.

(5) Чуждестранни граждани се допускат до доказване на професионално владене на български език на експертно ниво след представяне на документи, доказващи ползването на български език от тяхна страна като първи език. Такива документи могат да бъдат потвърждения за българския им произход, дипломи за завършено образование в Република България или други документи по преценка на директора на одобрения от ГД "ГВА" езиков център.

(6) Чуждестранни граждани, които не отговарят на изискванията по ал. 4, могат да придобият свидетелство за правоспособност за пилот в Република България само след полагане на изпит по английски език в изпитен езиков център, одобрен от националната въздухоплавателна администрация на държава - член на Европейския съюз.

(7) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за CPL(A) и ATPL(A) или квалификационен клас IR(A), MPL(A), съответно CPL(H) и ATPL(H) или квалификационен клас IR(H), или за признаване на тези свидетелства или квалификационен клас доказва способността си да използва английски език съгласно Приложение 1 към JAR-FCL 1.200 и приложение 1 към JAR-FCL 2.200.

(8) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Притежателят на IR(A), издаден в съответствие с Приложение 1 към JAR-FCL 1.200 трябва да притежава PPL(A), CPL(A), MPL(A) или ATPL(A), издадени с радиотелефонни

права на английски език. Притежателят на IR(H), издаден в съответствие с приложение 1 към JAR-FCL 2.200, трябва да притежава PPL(H), CPL(H) и ATPL(H), издаден с радиотелефонни права на английски език.

Чл. 13. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Пилот на държавни ВС, кандидатстващ за издаване на свидетелство за правоспособност и вписване на квалификационен клас по JAR-FCL1, подава заявление до ГД "ГВА" за признаването им в съответствие с JAR-FCL 1.020/2.020 заедно със следните документи:

1. заверено копие от диплом за завършено образование;
2. летателна книжка за пилоти на държавни ВС;
3. документ за внесена държавна такса;
4. оригинал на документ за пролетени летателни часове по типове ВС.

(2) На кандидат за свидетелство за правоспособност на пилот, който е бил пилот на държавни ВС, се признава полетното време за съответните категория и клас/тип ВС, но не повече от 75 на сто от необходимото за издаване на свидетелство за правоспособност или квалификационен клас.

(3) Свидетелство за правоспособност на лицата по ал. 2 се издава след преминаване на обучение по утвърдена програма, съответния теоретичен изпит и летателна проверка.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпраща доклад за признатите свидетелства на това основание до EASA в едномесечен срок от признаването им.

Чл. 14. (1) Кандидатите и притежателите на свидетелство за правоспособност подават в ГД "ГВА" заявление съгласно приложение № 5.

(2) Главният директор на ГД "ГВА" със заповед определя лицата, които отговарят за разглеждане на подадените заявления от кандидати за свидетелства за правоспособност и квалификационни класове към тях.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Нередовните заявления не се разглеждат, а кандидатите писмено се уведомяват за несъответствията в срок 5 работни дни след подаване на заявлението.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) На кандидатите се дава 7-дневен срок от съобщаването да отстранят допуснатите несъответствия.

Чл. 15. (1) Първоначално издаване на свидетелство за правоспособност се извършва въз основа на заявление от кандидата (чрез съответния АУЦ) по образец съгласно приложение № 5. Към заявлението се прилагат:

1. копие от личната карта;
2. свидетелство за медицинска годност от съответния клас;
3. копие от диплом за завършено образование;
4. удостоверение за завършено летателно или практическо обучение в АУЦ;
5. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) удостоверение за издържан теоретичен изпит за CPL(A), ATPL(A), IR (A), CPL(H), ATPL(H), IR(H);
6. летателна книжка на член на екипажа на ВС;
7. документ за внесена държавна такса.

(2) В срок един месец след подаване на заявлението по ал. 1 ГД "ГВА" насрочва теоретичен изпит, ако е необходимо, и летателна или практическа проверка. Теоретичният изпит се насрочва не по-късно от три месеца от датата на подаване на заявлението. Летателната или практическата проверка се провежда до един месец след успешно преминаване на теоретичния изпит.

(3) В срок до 15 дни, след като кандидатът издържи изпитите и проверките, ГД "ГВА" издава свидетелство за правоспособност и вписва обстоятелствата в регистъра за свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал.

(4) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Срокът на валидност на свидетелство за правоспособност на пилот на вертолет е пет години.

Чл. 16. (1) За преиздаване на свидетелство за правоспособност кандидатът представя в ГД "ГВА" (чрез съответния АУЦ) до три месеца преди изтичане на валидността, но не по-късно от 15 дни преди тази дата, заявление, придружено от:

1. удостоверение за преминал курс, когато е необходимо;
2. свидетелство за медицинска годност за съответния клас;
3. документ за внесена държавна такса.

(2) До датата на изтичане на валидността на свидетелството за правоспособност ГД "ГВА" го преиздава, като вписва в него валидните квалификационни класове. Старото свидетелство за правоспособност се унищожава.

Чл. 17. (1) Кандидатът за вписване на квалификационен клас и/или разрешение към него подава заявление в ГД "ГВА", към което се прилагат:

1. валидно свидетелство за правоспособност;
2. свидетелство за медицинска годност от съответния клас;
3. удостоверение за завършено обучение в АУЦ;
4. удостоверение за издържан теоретичен изпит - за квалификационен клас IR;
5. летателна книжка за свидетелства за правоспособност на член на екипажа;
6. документ за внесена държавна такса.

(2) В срок 10 дни след подаване на заявлението по ал. 1 ГД "ГВА" насрочва теоретичен изпит и летателна или практическа проверка. Теоретичният изпит и летателната или практическата проверка се провеждат до два месеца от датата на заявлението.

(3) След като кандидатът издържи изпитите и премине проверката, ГД "ГВА" вписва в свидетелството за правоспособност съответния квалификационен клас и обстоятелствата в регистъра за свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал.

(4) Когато обучението на членове на екипажа за квалификационен клас за клас/тип ВС се извършва

в друга държава, освен документите по ал. 1 кандидатът подава в ГД "ГВА" за одобрение:

1. преди започване на обучението:

а) програмите за теоретично и летателно обучение;

б) ръководството за летателна експлоатация в случаите, когато съответният тип ВС не е регистриран в Република България;

в) свидетелство за одобрение на тренажор, ако се използва по време на обучението, издадено от въздухоплавателната администрация по местонахождението му;

г) копие от валидни свидетелства на организациите, провели обучението;

2. след завършване на обучението:

а) протокол за успешно преминалата летателна проверка;

б) копия от валидни свидетелства за правоспособност на инструкторите и на проверяващите, провели обучението и летателната проверка.

(5) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" вписва в свидетелството за правоспособност съответния квалификационен клас, ако документите по ал. 4 отговарят на изискванията на JAR-FCL.

Чл. 18. (1) Кандидат за потвърждаване на валидността на квалификационен клас и/или разрешение към него подава три месеца преди изтичане срока на валидността заявление в ГД "ГВА", придружено от документ за внесена държавна такса.

(2) В 15-дневен срок ГД "ГВА" насрочва изпита и летателната или практическата проверка на кандидата.

(3) След преминаване на проверката кандидатът представя в ГД "ГВА" свидетелството за правоспособност за вписване на квалификационния клас заедно с протокола от проверката, а за членовете на екипаж - и летателна книжка.

(4) Потвърденият квалификационен клас се вписва до три работни дни след успешно преминаване на летателната или практическата проверка, но не по-рано от 15 дни преди изтичане на срока на квалификационния клас.

Чл. 19. (1) Кандидат за възстановяване на квалификационен клас подава в ГД "ГВА" заявление, придружено от:

1. свидетелство за правоспособност;

2. летателна книжка за членове на екипажа;

3. индивидуална програма за възстановяване на квалификационния клас;

4. документ за внесена държавна такса.

(2) В срок до 30 дни от датата на подаване на заявлението ГД "ГВА" одобрява програмата и определя проверяващ. Кандидатът участва лично при разглеждане на индивидуалната му програма.

(3) След завършване на обучението и летателната или практическата проверка кандидатът представя в ГД "ГВА" свидетелството за правоспособност за вписване на квалификационния клас заедно с протокола от проверката, а за членовете на екипаж - и летателна книжка.

(4) След като кандидатът издържи изпитите и премине проверката, ГД "ГВА" вписва в свидетелството за правоспособност възстановения квалификационен клас и обстоятелствата в регистъра за свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал.

Чл. 20. (1) За признаване на свидетелство за правоспособност, издадено от друга държава, която не е член на JAA, авиационният оператор, с когото притежателят на свидетелството за правоспособност е в правоотношения, подава заявление, придружено от:

1. копие от свидетелството за правоспособност;

2. копие от свидетелството за медицинска годност съобразно JAR-FCL 3;

3. копие от данните в летателната книжка за последните 12 месеца за свидетелства за правоспособност на член на екипажа;

4. копие от документ за самоличност;

5. документ за внесена държавна такса.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) В срок до 20 дни след подаване на заявлението по ал. 1 ГД "ГВА" насрочва теоретични изпити и/или летателна или практическа проверка в съответствие с изискванията по JAR-FCL 1 (Самолети)/JAR-FCL 2 (Вертолети).

(3) След успешно преминаване на изпита и/или проверката ГД "ГВА" издава допълнение към свидетелството на лицето и вписва обстоятелствата в регистъра за свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал. Кандидатът се явява лично в ГД "ГВА" за получаване на допълнението срещу представяне на оригиналните документи по ал. 1, т. 1, 2, 3 и 4.

(4) В случаите, когато се признава чуждо свидетелство за правоспособност за участие в състава на екипажа на ВС, които се експлоатират извън Република България, изпитът и проверката могат да се проведат на място, а допълнението се предава служебно на авиационния оператор.

(5) Разходите по ал. 2, 3 и 4, свързани с признаване на свидетелство за правоспособност, издадено от друга държава, са за сметка на авиационния оператор.

Чл. 21. (1) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Свидетелство за правоспособност, издадено от държави, членувачи в JAA, се приема от ГД "ГВА" като съответстващо на изискванията на JAR-FCL, при условие че е налице извършена сертификационна визита от EASA.

(2) Ако свидетелство за правоспособност е издадено от въздухоплавателната администрация на държава - член на JAA, съгласно изискванията по JAR-FCL и свързаните процедури, това свидетелство за правоспособност се признава от ГД "ГВА" без допълнителни условия.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Свидетелства, издадени от държава, която не е член на JAA, могат да бъдат признати от ГД "ГВА" за ВС, регистрирани в Република България в съответствие с Приложение 1 към JAR-FCL 1.015 и приложение 1 към JAR-FCL 2.015.

(4) Признаването на свидетелство за професионален пилот и любител пилот с права за полети по

прибори не се допуска да превишава една година от датата на признаване, при условие че основното свидетелство остава валидно.

(5) Изискванията по ал. 3 и 4 не се прилагат, когато ВС, регистрирано в държава - член на JAA, е отдадено под наем на авиационен оператор в страна, която не е член на JAA, при условие че страната на оператора е приела за периода на наемането отговорност за техническото и/или оперативното наблюдение в съответствие с EU-OPS (JAR-OPS 1.165). Свидетелствата на екипажите на оператор от страна, която не е член на JAA, могат да бъдат признати от ГД "ГВА", при условие че правата, давани от признаването на свидетелството, са ограничени за периода на наемането на съответното ВС при посочените операции - без да намесват оператор от държава - член на JAA, пряко или опосредено, чрез мокър лизинг или друго търговско споразумение.

(6) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При обстоятелства, когато признаване на правоспособност на пилот, който няма свидетелство, издадено според изискванията на EASA, е необходимо за изпълняване на определени задачи за определен период от време в съответствие с Приложение 3 към JAR-FCL 1.015 или приложение 1 към JAR-FCL 2.015, ГД "ГВА" може да признае такова свидетелство за тези задачи, без притежателят на свидетелството да отговаря на изискванията по Приложение 1 към JAR-FCL 1.015 или приложение 1 към JAR-FCL 2.015.

Чл. 22. (1) Подмяна на свидетелство за правоспособност, издадено от друга държава, която не е член на JAA, ако е налице договореност между JAA и тази държава, се извършва въз основа на заявление от кандидата, придружено от:

1. притежавано свидетелство за правоспособност;
2. две цветни фотоснимки с формат 3 x 4 cm;
3. свидетелство за медицинска годност от съответния клас в съответствие на изискванията на JAR-FCL 3;

4. копие от диплом за завършено образование;
5. свидетелство за правоспособност и летателна книжка на член на екипажа;
6. документ за внесена държавна такса.

(2) В срок до 30 дни след подаване на заявлението по ал. 1 ГД "ГВА" насрочва теоретичен изпит и летателна или практическа проверка. Теоретичният изпит се насрочва не по-късно от 3 месеца след подаване на заявлението. Летателната или практическата проверка се провежда до един месец след успешно преминаване на теоретичния изпит.

(3) В срок до 15 дни, след като кандидатът издържи изпитите и проверките, ГД "ГВА" издава свидетелство за правоспособност и вписва обстоятелствата в регистъра по чл. 3.

(4) Ако страната по издаването на свидетелството за медицинска годност е държава - член на JAA, кандидатът преминава през медицинска оценка в център по авиационна медицина, одобрен от ГД "ГВА", включително преглед от специалист - лекар офталмолог. Кандидатът трябва да отговаря на изискванията по JAR-FCL за признаване/подновяване.

(5) Ако страната по издаването на медицинското свидетелство не е държава - член на JAA, кандидатът представя документ от извършен преглед от АМС или АМЕ, одобрен от ГД "ГВА".

(6) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако свидетелствата PPL(A), CPL(A), ATPL(A) и PPL(H), CPL(H), ATPL(H) са издадени в съответствие с Анекс 1 на ИКАО, те могат да бъдат преобразувани в свидетелство, съответстващо на JAR-FCL 1 с квалификационни класове за клас/тип за еднопилотни самолети, при изпълнение на изискванията, съдържащи се в Приложение 2 - JAR-FCL 1 - 1.015/приложение 2 JAR-FCL 2.015.

(7) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Свидетелство за CPL(A)/(H) и/или вписан квалификационен клас за полети по правилата за полети по прибори (ППП), издадени от държава, която не е член на JAA, може да бъде преобразувано в свидетелство по JAR-FCL 1, при условие че съществува договореност между EASA и държавата на основата на реципрочност на приемането на свидетелствата и е осигурено еквивалентно ниво на безопасност при обучението и изискванията за проверка между EASA и държавата.

(8) Главният директор на ГД "ГВА" насрочва теоретичните изпити със заповед, в която се определят датата, часът, мястото на провеждане, съставът на комисията и въпросникът за теоретичния изпит. За летателна проверка в заповедта се определя инспекторът, който ще извърши проверката.

(9) Ако ГД "ГВА" издаде свидетелство, което се различава от JAR-FCL, се прави отбелязване в част XIII.

(10) Другите държави, членувачи в JAA, не са длъжни да признаят свидетелството, с което е подменено свидетелство, издадено от държава, която не е член на JAA.

Чл. 23. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" отнема свидетелство за правоспособност или заличава квалификационен клас, когато лицето е:

1. получило свидетелство за правоспособност чрез представяне на подправени документи или неверни данни;
2. упражнявало правата, произтичащи от свидетелството за правоспособност, след употреба на психотропни вещества;
3. виновно не е изпълнило служебните си задължения при упражняване на правата по издаденото свидетелство;
4. с отнето медицинско свидетелство.

(2) Свидетелството за правоспособност се отнема със заповед на главния директор на ГД "ГВА".

(3) Решенията за отнемане на свидетелство за правоспособност се вземат въз основа на доклади от проверки на инспектори по въздухоплаването и/или доклади за нарушения от органите за управление на въздушното движение и/или от органите по гражданското въздухоплаване на други държави или от други органи.

(4) Заповедта на главния директор на ГД "ГВА" по ал. 2 може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 24. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Издаването на JAR-FCL свидетелство или разрешение въз основа на национални свидетелства или разрешения, издадени в държава - член на JAA, се извършва съобразно изискванията по приложение № 1 към JAR-FCL 1.005 и приложение 1 към JAR-FCL 2.005.

(2) Летателните проверки за издаване на свидетелства за правоспособност на членовете от екипажа и квалификационни класове към тях се извършват от определени от ГД "ГВА" проверяващи, след като е издържан съответният теоретичен изпит.

(3) Не се допуска проверяващият да е участвал като инструктор при обучението на кандидата.

(4) Кандидатите в интегрирани курсове за обучение могат да преминат с разрешение на ГД "ГВА" летателната проверка преди полагане на теоретичния изпит.

Чл. 25. (1) (Предишен текст на чл. 25, доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Видът и използването на тренажор при изпълнение на летателни проверки за издаване на свидетелства за правоспособност, както и за издаване, потвърждаване на валидността и възстановяване на квалификационни класове към тях, както и за тренировка и обучение на летателен състав, се одобряват от ГД "ГВА" и са в съответствие с JAR-FCL 1, JAR-FCL 2 и JAR-STD съгласно приложение № 10.

(2) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За одобряване на тренажор лицата подават в ГД "ГВА" заявление, придружено с техническата документация от производителя, данни за инсталирането и предназначението на тренажора.

(3) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) В 30-дневен срок от подаване на заявлението по ал. 2 се извършва инспекторска проверка, завършваща с доклад на проверяващия инспектор. В 7-дневен срок от извършването на инспекторската проверка главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице одобряват или отказват да одобрят тренажора.

Чл. 26. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Разрешения или квалификационни класове със специални предназначения, свързани със свидетелствата за правоспособност, се издават от ГД "ГВА" за използване единствено във въздушното пространство на Република България. Използването на такова разрешение или квалификационен клас във въздушното пространство на друга държава - член на JAA, изисква предварителното съгласие на страната, освен където съществуват двустранни спогодби съгласно JAR-FCL 1.017/2.017.

Чл. 27. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Изискванията за обучаем пилот на самолет са в съответствие с подчаст В на JAR-FCL 1: JAR-FCL 1.085/2.085.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Издаване на свидетелство за правоспособност на любител пилот (самолет) - PPL(A) е при спазване на изискванията на подчаст С на JAR-FCL 1. Свидетелството за правоспособност на любител пилот (вертолет) - PPL(H) се издава в съответствие с изискванията на подчаст С на JAR-FCL 2.

Чл. 28. (1) При издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет (CPL(A)) се спазват изискванията на подчаст D на JAR-FCL 1.

(2) При издаването на свидетелство за правоспособност за линеен транспортен пилот (самолет) - ATP(A) се спазват изискванията на подчаст G на JAR-FCL 1.

(3) При издаването на свидетелство за правоспособност за пилот в многопилотен екипаж (самолет) - MPL(A) се спазват изискванията на подчаст K на JAR-FCL 1.

(4) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот на вертолет (CPL(H)) се спазват изискванията на подчаст D на JAR-FCL 2.

(5) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При издаването на свидетелство за правоспособност за линеен транспортен пилот (вертолет) - ATP(H) се спазват изискванията на подчаст G на JAR-FCL 2.

Чл. 29. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За издаване на квалификационен клас за полети по прибори (самолет) - IR(A) се спазват изискванията на подчаст E на JAR-FCL 1. За издаване на квалификационен клас за полети по прибори (вертолет) - IR(H) се спазват изискванията на подчаст E на JAR-FCL 2.

Чл. 30. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип самолет трябва да е завършил курс за обучение на съответния клас/тип самолет в съответствие с изискванията по подчаст F на JAR-FCL 1. Кандидатът за квалификационен клас за тип вертолет трябва да е завършил курс за обучение на съответния тип вертолет в съответствие с изискванията по подчаст F на JAR-FCL 2.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип самолети/тип вертолети трябва да премине успешно летателна проверка до 6 месеца след завършване на курса по ал. 1, както следва:

1. за многопилотни самолети - съгласно JAR-FCL 1.240;

2. за едномилотни самолети - съгласно JAR-FCL 1.240;

3. (нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) за многопилотен вертолет - съгласно JAR-FCL 2.250, 2.261 и 2.262;

4. (нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) за едномилотен вертолет - съгласно JAR-FCL 2.255, 2.261 и 2.262 (а).

(3) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" определя изискванията за издаване, продължаване срока на валидност или подновяване на валидността на квалификационните класове за:

1. хидроплани;

2. многомоторни самолети с двигатели, разположени по надлъжната ос на самолета;

3. едноместни самолети.

Чл. 31. (1) Срокът на валидност на квалификационен клас за клас едномоторни самолети е две години, считано от датата на вписването му или от датата на изтичане, когато валидността е била потвърдена преди изтичането ѝ.

(2) Валидността на квалификационен клас за клас самолети с един бутален двигател и клас мотопланери се потвърждава, когато за притежателя са налице условията по JAR-FCL 1.240.

(3) Валидността на квалификационен клас за клас самолети с един турбовитлов двигател се

потвърждава, при условие че притежателят е преминал успешно летателна проверка до три месеца преди изтичане на валидността и е показал пред ГД "ГВА" знания, съответстващи на квалификационния клас за клас самолети.

Чл. 32. (1) Срокът на валидност на квалификационните класове за тип самолет и за клас многодвигателни самолети е една година, считано от датата на вписването му или от датата на изтичане, когато валидността е била потвърдена преди изтичането ѝ.

(2) Срокът на валидност на квалификационен клас за тип самолет и за клас самолети с повече от един двигател се потвърждава, ако за притежателя са налице условията по JAR-FCL 1.240.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът, притежаващ квалификационен клас IR(A), преминава летателната проверка за потвърждаване на квалификационен клас за тип/клас самолет по ал. 2, в която е включена летателна проверка за потвърждаване на IR(A).

(4) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Срокът на валидност на квалификационен клас за вертолети е една година от датата на издаването или от датата на изтичане на свидетелството за правоспособност, ако квалификационният клас е потвърден в рамките на периода на валидност на свидетелството за правоспособност.

(5) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Квалификационен клас за полети по прибори се потвърждава в рамките на трите месеца, предшестващи датата на изтичане на валидността му.

(6) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът, притежаващ квалификационен клас IR(H), преминава летателната проверка за потвърждаване на квалификационен клас за клас вертолет, в която се включва и летателна проверка за потвърждаване на IR(H).

Чл. 33. (1) Срокът на валидност на квалификационен клас за клас/тип самолет с изтекъл срок се възстановява, при условие че кандидатът е преминал:

1. летателна проверка за клас едномвигателни самолети съгласно JAR-FCL 1;

2. обучение за клас/тип многодвигателни самолети по индивидуална програма за възстановяване и летателна проверка съгласно JAR-FCL 1.

(2) Преди летателната проверка кандидатът за възстановяване на квалификационен клас трябва да е показал пред ГД "ГВА" знания, съответстващи на квалификационния клас за клас/тип самолет.

(3) Срокът на възстановен квалификационен клас тече от датата на успешно завършване на летателната проверка.

(4) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За потвърждаване и подновяване на квалификационните класове за вертолети се спазват изискванията на JAR-FCL 2.

Чл. 34. (1) Кандидатът за първи квалификационен клас за тип многопилотен самолет, преди да започне обучение, трябва да отговаря на изискванията по JAR-FCL 1.240.

(2) Кандидат за следващ квалификационен клас за тип многопилотен самолет може да започне обучение, ако има валиден квалификационен клас IR(ME-A).

(3) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за вид клас на многопилотен вертолет трябва да отговаря на изискванията за този вид клас съгласно JAR-FCL 2.250, 2.261 и 2.262.

Чл. 35. (1) (Предишен текст на чл. 35 - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за първи квалификационен клас за клас еднопилотни многодвигателни самолети трябва да отговаря на изискванията по JAR-FCL 1.240.

(2) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за вид клас за еднопилотен вертолет трябва да отговаря на изискванията за този вид клас, съдържащи се в JAR-FCL 2.255, 2.261 и 2.262 (а).

Чл. 36. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип самолет или клас вертолет трябва да е преминал теоретично обучение в авиационен учебен център (АУЦ) и да е показал знания, съответстващи на квалификационния клас за клас/тип самолет или клас вертолет.

(2) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Видът курс за клас вертолет, включващ теоретични познания, трябва да бъде завършен в рамките на 6 месеца преди проверката на уменията и да е проведен съгласно JAR-FCL 2.

(3) (Предишна ал. 2 - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип еднопилотен многодвигателен самолет трябва да отговаря на изискванията по JAR-FCL 1.240.

Чл. 37. (1) (Предишен текст на чл. 37 - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип еднопилотни самолети трябва да е преминал летателно обучение, съответстващо на летателната проверка за квалификационен клас за клас/тип самолет съгласно JAR-FCL 1.240.

(2) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас еднопилотни вертолети трябва да е преминал летателно обучение преди провеждането на летателната проверка за квалификационен клас за клас вертолет съгласно JAR-FCL 2.240.

Чл. 38. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за тип многопилотен самолет или вертолет трябва да е преминал летателно обучение, съответстващо на летателната проверка за тип самолет, съгласно JAR-FCL 1.240/2.240.

(2) Кандидатът за първи квалификационен клас за тип многопилотен самолет преминава обучение за взаимодействие в многочленен екипаж съгласно JAR-FCL 1.240.

(3) Обучението за взаимодействие в многочленен екипаж може да се провежда с използване на летателен тренажор или FNPT II.

(4) Главна дирекция "ГВА" може да одобри комбиниран курс за първи квалификационен клас за тип многопилотен самолет, който включва и обучение за взаимодействие в многочленен екипаж с използване на летателен тренажор или FTD.

Чл. 39. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за клас/тип еднопилотни самолети или еднопилотни вертолети трябва да е преминал успешно летателна проверка съгласно JAR-FCL 1.240/2.240. По време на летателна проверка кандидатът трябва да е показал, че притежава умения, съответстващи на квалификационния клас за клас/тип самолети по подчаст F на JAR-FCL 1.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът за квалификационен клас за тип многопилотен самолет или многопилотен вертолет трябва да е преминал успешно летателна проверка съгласно JAR-FCL 1.240/2.240. По време на летателната проверка кандидатът трябва да е показал, че притежава умения, съответстващи на квалификационния клас за тип самолет.

Чл. 40. (1) Видовете квалификационни класове за клас и тип са съобразно класификацията по JAR-FCL - подчаст F.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да определя квалификационни класове извън посочените в ал.1, които имат действие само за територията на Република България.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Могат да бъдат вписвани само квалификационни класове за тип ВС само за тези ВС, които са посочени в приложение № 7.

Чл. 41. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Проверяващите пилоти отговарят на изискванията по подчаст I на JAR-FCL 1 - 1.420, 1.425, приложение № 1 към JAR-FCL 1.425/подчаст I на JAR-FCL 2 - 2.420, 2.425 и приложение 1 към JAR-FCL 2.425.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главният директор на ГД "ГВА" определя със заповед проверяващи, които да провеждат от името на ГД "ГВА" практическите и летателните проверки. Разрешението за проверяващ е валидно за срок до три години. Правата на проверяващите се презаверяват по преценка на ГД "ГВА" и в съответствие с приложение № 1 към JAR-FCL 1.425 и приложение 1 към JAR-FCL 2.425.

(3) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" уведомява проверяващите за правата и задълженията им в писмена форма.

(4) ГД "ГВА" поддържа на интернет страницата си списък на всички проверяващи, в който е определено в каква област са правата им.

(5) При кандидатстване пред ГД "ГВА" за проверяващи кандидатът подава:

1. заверено копие от диплом за завършено образование;
2. летателна книжка;
3. документ за внесена държавна такса.

(6) При кандидатстване за презаверка лицето подава заявление до ГД "ГВА".

(7) Главният директор на ГД "ГВА" издава заповед, с която назначава изпитващите за провеждането на практическа и/или летателна проверка за издаване на MPL(A) и ATPL(A).

(8) Проверяващият не може да изпитва кандидатите, на които е бил инструктор по време на обучението за издаване на свидетелството за правоспособност или квалификационен клас.

Чл. 42. (1) (Предишен текст на чл. 42 - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Инструктор може да бъде лице, което отговаря на изискванията на подчаст H на JAR-FCL 1.300.

(2) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Инструктор на вертолет може да бъде лице, което отговаря на изискванията на подчаст H на JAR-FCL 2.300.

Чл. 43. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При кандидатстване за вписване на квалификационен клас или разрешение пред ГД "ГВА" лицата представят заявление по образец, одобрен от ГД "ГВА", придружен с доказателства съобразно изискванията по подчаст H на JAR-FCL 1/подчаст H на JAR-FCL 2.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При презаверяване или подновяване лицата подават образец на заявление, одобрен от ГД "ГВА", заедно с доказателства, че съответните изисквания по подчаст H на JAR-FCL 1/подчаст H на JAR-FCL 2 са изпълнени.

Чл. 44. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Разрешение на инструктори, които не притежават свидетелство по JAR-FCL 1, за обучение в TRTO извън държави, членуващи в JAA, или частично обучение във FTO извън държави, членуващи в JAA, се издава от ГД "ГВА" при спазване на изискванията на приложение № 1b към JAR-FCL 1.055/приложение 1b към JAR-FCL 2.055.

Чл. 45. (1) Главна дирекция "ГВА" вписва квалификационни класове и разрешения в случаите, когато за спазване на експлоатационните изисквания е необходима специална подготовка за извършване на определен вид полети с ВС или дейности, при спазване на приложимите изисквания на JAR-FCL 1 и с място на приложение само на територията на страната, което се вписва изрично в свидетелството за правоспособност.

(2) Квалификационни класове се издават за:

1. изпълнение на полети по особените правила за визуални полети (ОПВП)-(S-VFR);
2. изпълнение на полети по правилата за визуални полети през нощта (VFR-Night);
3. изпълнение авиохимически работи (АХР) I и II клас (AGR-I, AGR-II);
4. радиотелефонен оператор (RTO).

(3) Разрешения се издават при:

1. изпълнение на полети в условия на намалена видимост (Cat II, Cat III, LV-TO) за ВС от съответния клас/тип;
2. изпълнение на полети с увеличена продължителност със самолети с два газотурбинни двигателя (ETOPS) и в определени региони на аеронавигационния план на ИКАО (RNP, ICAO-reg.);
3. изпълнение на специализирани авиационни работи:
 - а) гасене на пожари от въздуха (FF);
 - б) изпълнения на полети за издигане на безмоторни самолети (TGLD);
 - в) изпълнения на полети за пускане на парашутисти (PD);
 - г) изпълнения на полети за летателна проверка на наземните съоръжения за навигация и кацане (F-TNAV);
- д) изпълнения на полети за изпитване на ВС (TP-A/H/G/B).

(4) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Квалификационните класове по ал. 2 се издават след натрупване на определен експлоатационен опит и/или преминаване на подготовка по програма, съобразена с

експлоатационните изисквания за специфичната дейност. Редът и условията за издаване на класовете и разрешенията по ал. 2 - 3 са съгласно чл. 243 - 271 от Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал (ДВ, бр. 23 от 2003 г.).

(5) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За издаване на квалификационните класове по ал. 2 и разрешенията по ал. 3 се съобразяват изискванията на JAR-FCL1.017. Квалификационните класове и разрешенията се използват само във въздушното пространство на Република България. Използването им във въздушното пространство на друга държава - член на JAA, се допуска по силата на двустранна спогодба, по която Република България е страна, или с предварителното съгласие на другата държава.

Глава трета

ОБУЧЕНИЕ НА ПИЛОТИ НА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ. АВИАЦИОННИ УЧЕБНИ ЦЕНТРОВЕ - ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ (FTO) И ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ ЗА ТИП САМОЛЕТ (TRTO)

(Загл. доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Чл. 46. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Одобрения на курсове и организации за обучение се дават от ГД "ГВА" при постъпило заявление по образец - приложение № 6 (Стандартен документ № 151), от страна на заявителя и след извършване на проверка на представените доказателства за съответствието на кандидата с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 2.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да препотвърди одобрението след извършване на проверка за съответствието на курсовете или организациите за обучение с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 2. Срокът на валидност на одобрението при първоначално издаване на одобрение за курсовете и организациите е една година, при последващо одобрение е до три години.

(3) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главният директор на ГД "ГВА" разпорежда със заповед извършването на проверка в организацията за обучение или курса за подготовка в 7-дневен срок след постъпването на доклад от отговорните инспектори в ГД "ГВА", че подадените от заявителя документи са в съответствие с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 2.

(4) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако организация за обучение е подписала споразумения за обучение с други организации за обучение или използва алтернативни базови летища като част от своята обща организация на обучението, тези други организации действат в съответствие с приложимите изисквания на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 2, като отговорността се носи от основната организация. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" извършва проверки в организациите и летищата, където се провежда обучението.

Чл. 47. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатите подават в ГД "ГВА" заявление, към което прилагат като доказателство за съответствие на FTO с изискванията на Приложение 1a, 1b, 1c и Приложение 3 (както е приложимо) към JAR-FCL 1.055/2.055 и 2.055 (виж също AMC FCL 1.055/2.055 и 2.055, IEM № 1, 2 и 3 към JAR-FCL 1.055/2.055 и 2.055):

1. подробна ръководна структура - имена и квалификация на ръководния и инструкторския персонал;
2. адекватност на организационната и ръководната структура;
3. автобиография на CGI, CFI, началника по обучението;
4. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) списък на учебните самолети и вертолетите и свързани с тях документи съгласно приложение № 7;
5. списък на учебните летища и свързани с тях съоръжения;
6. списък на учебните уреди и свързани с тях одобрения, ако е приложимо;
7. описание на помещенията за настаняване и преподаване на теоретични знания;
8. доказателства за наличие на самолети/учебни уреди, помещения и инструктори;
9. учебни програми за тип/клас съгласно приложение № 8, които се провеждат;
10. примерни формуляри за учебно досие и проверка;
11. ръководства за провеждане на полети;
12. описание на системата за качество;
13. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) доказателства за финансова стабилност, съгласно т. 9 от Приложение (Appendix) 1a към JAR-FCL 1.055 и т. 9 от Приложение (Appendix) 1a към JAR-FCL 2.055.

Чл. 48. (1) Одобрение на организации за летателно обучение, намиращи се извън Република България, съответно друга държава - член на JAA, се извършва съобразно изискванията на JAR-FCL.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Когато организация за летателно обучение се намира извън държава - член на JAA, тя кандидатства пред Лицензионния отдел на EASA-център и обосновава необходимостта да притежава одобрение, издадено от ГД "ГВА".

(3) Когато FTO, чието основно ръководство се намира на територията на Република България, има учебни съоръжения във и извън държава - член на JAA, които функционират под ръководството на един началник на обучението, заявлението се подава до ГД "ГВА".

(4) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" отправя искане до други национални въздухоплавателни администрации от държавите, членувачи в JAA, да се присъединят към процеса на одобряване на FTO.

(5) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" одобрява системата за качество на FTO, когато е извън територията на ГД "ГВА".

(6) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" отправя искане за получаване на одобрение на националната въздухоплавателна администрация на държавата, в която ще се провежда обучението. Двете администрации установяват реда, по който се

разглеждат и решават въпросите, свързани с използването на въздухоплавателни средства и прегледите на територията на приемащата държава, в т.ч. възможността за провеждане на визити на ГТО съгласно стандартизационните изисквания на EASA.

(7) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За да се осигури постигането на стандартите за безопасност в работата на ГТО, легищата, съоръженията и въздухоплавателните средства, използвани от ГТО, трябва да отговорят на стандартите и изискванията, еквивалентни на тези, които се изискват в Република България, и да бъдат одобрени от ГД "ГВА". ГТО и TRTO разработват система за техническо обслужване, която да осигурява безопасността на полетите и летателната годност на ВС.

(8) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При извършване на проверки, свързани с установяване наличието на условията за одобрение, всички допълнителни разходи по одобрението, наблюдението и надзора на ГТО извън държавата на одобряващата въздухоплавателна администрация от EASA са за сметка на ГТО.

(9) Делегирането на задачи, свързани с първоначални и периодични проверки при националната въздухоплавателна администрация на държавата, която не е член на JAA, на държавата, където се намира ГТО, се осъществява въз основа на споразумение между ГД "ГВА" и националната въздухоплавателна администрация на държавата, която не е член на JAA.

(10) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Одобрение на организация за обучение на пилоти на вертолети, намираща се в държава, която не е член на JAA, се издава от главния директор на ГД "ГВА" или оправомощено от него лице след положителен доклад от проведена инспекция от ГД "ГВА" и се предоставя за срок една година. Потвърждаване на валидността на одобрението се извършва за срок една година при условие, че организацията продължава да отговаря на изискванията.

Чл. 49. (1) При извършване на проверките и инспекционната дейност от ГД "ГВА" в организациите за летателно обучение се прилагат и съобразяват изискванията на JAR и свързаните с тях процедури. В 7-дневен срок след всяка проверка се изготвя доклад до главния директор на ГД "ГВА". Докладът се изготвя съгласно приложение № 9 (Стандартен документ № 152).

(2) Инспекциите в организациите за летателно обучение обхващат проверка на:

1. персонал - адекватност на броя и квалификациите - полетни инструктори - валидност на свидетелства и класове - дневници;
2. тренировъчни самолети - регистрация - свързани документи - записи на техническото обслужване;
3. съоръжения - адекватност спрямо провежданите курсове и броя курсисти;
4. документация - свързани с курсовете документи - система за актуализиране - ръководства за обучение и за провеждане на полети;
5. учебни досиета и формуляри за проверка;
6. полетни инструкции, включващи предполетен брифинг, същински полет и дебрифинг;
7. система за качество;
8. доказателства за финансова стабилност.

Чл. 50. (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако възнамерява да продължи обучението след срока на валидност на одобрението, притежателят на одобрение за ГТО трябва да кандидатства в 3-месечен срок за признаване преди изтичане на срока на валидност на одобрението. Признаването на одобрението се основава на доклад от извършена проверка съгласно чл. 49.

Чл. 51. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Кандидатът подава в ГД "ГВА" заявление (приложение № 6 - Стандартен документ № 151) заедно с документи, доказващи съответствието на TRTO с изискванията на Приложение 2 към JAR-FCL 1.055/2.055 и 2.055 (AMC FCL 1.055/2.055 и 2.055, IEM № 1, 2 и 3 към JAR-FCL 1.055/2.055 и 2.055):

1. подробна ръководна структура - брой и квалификация на персонала, съобразена с курсовете по определяне на тип, които се провеждат, и броя курсисти;
2. автобиография на началника по обучението;
3. списък на типовете учебни самолети;
4. списък на учебните уреди и свързани с тях одобрения, ако е приложимо;
5. описание на помещенията за настаняване и преподаване на теоретични знания - организация за изпити по теоретични знания;
6. доказателства за наличност на учебно оборудване, съоръжения и инструктори;
7. програми на курсовете и учебни ръководства, съответстващи на различните курсове, които се провеждат (TR и CR);
8. примерни учебни формуляри и формуляри за проверка;
9. ръководство за провеждане на полети;
10. описание на системата за качество;
11. доказателства за финансова стабилност.

Чл. 52. (1) При извършване на проверките и инспекционната дейност от ГД "ГВА" в TRTO се прилагат и съобразяват изискванията на JAR и свързаните с тях процедури. В 7-дневен срок след всяка проверка се изготвя доклад до главния директор на ГД "ГВА". Докладът се изготвя по образец съгласно приложение № 9 (Стандартен документ № 152).

(2) Инспекциите в TRTO обхващат проверка на:

1. персонал - адекватност на броя и квалификациите - полетни инструктори - валидност на свидетелства и класове - дневници;
2. използвани тренировъчни самолети - регистрация - свързани документи - записи на техническото обслужване;
3. уреди за летателно обучение - удостоверения за одобрение - записи на техническото обслужване;
4. съоръжения - адекватност спрямо провежданите курсове и броя курсисти;
5. документация - свързани с курсовете документи - система за актуализиране - ръководства за обучение и за провеждане на полети;

6. учебни досиета и формуляри за проверка;
7. полетни инструкции, включващи предполетен брифинг, същински полет и дебрифинг;
8. система за качество;
9. доказателства за финансова стабилност.

Чл. 53. (1) Ако възнамерява да продължи обучението след срока на валидност на одобрението, притежателят на одобрение за TRTO кандидатства в 3-месечен срок за признаване преди изтичане на срока на валидност на одобрението. Признаването на одобрението се основава на доклад от извършена проверка.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако срокът на одобрението е изтекъл, TRTO кандидатства за ново одобрение по реда на чл. 51.

(3) (Нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Организациите за обучение са длъжни да съхраняват за срок от най-малко 5 години графичите за проверки, докладите от инспекциите и проверките на качеството, действията в отговор на открити несъответствия, докладите за коригиращите действия, последващите и заключителните доклади, докладите за ръководна оценка.

Чл. 54. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Инспекторите за FTO, TRTO, оператори и учебни отдели на производители са обучени, квалифицирани и с необходимия практически опит, съгласно изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 2.

(2) Инспекторът трябва да има:

1. текущ или скорошен опит като пилот на въздухоплавателно средство, сравнимо с тези, с които организацията извършва полети;
2. опит като инструктор, подходящ за дейността на организацията.

Чл. 55. Обучението на инспектори включва преподаване на:

1. националните изисквания, които се отнасят до инспекторските им задължения;
2. приложимите анекси към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване;
3. ICAO документи, приложими за дейността им;
4. JAR-FCL, свързани JAR и Обединени изпълнителни процедури (JIP);
5. системи за качество, свързани с JAR-FCL;
6. обучение и проверка за взаимодействие в екипажа (MCC) и човешки фактор, ако са приложими.

Чл. 56. (1) Целта на изпитите по теоретични знания за свидетелства за летателни екипажи и класове прибори, издавани в съответствие с JAR-FCL, е да отговарят на едни и същи стандарти и при тях да се използват едни и същи основни процедури във всички страни, членуващи в JAA.

(2) Точките за всеки въпрос се посочват с въпроса.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За изпитите по теоретични знания, които не са за PPL, се въвежда и поддържа централна банка с въпроси (CQB) при EASA.

(4) Издаването на изпитните въпроси от CQB до ГД "ГВА" не представлява прехвърляне на собствеността или авторските права на тези въпроси, които са на разположение на ГД "ГВА", при спазване поверителността и преводите на CQB само за съставянето на изпитни формуляри.

(5) За изпитите по теоретични знания, които не са за PPL, се представят данни за разпределението на темите, които присъстват в изпитните формуляри, позволеното време и броя въпроси.

(6) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За изпити за PPL разпределението на темите в изпитните формуляри, позволеното време и броят въпроси се определят от ГД "ГВА" в съответствие с въпросника в Приложение 1 към JAR-FCL 1.125/приложение 1 към JAR-FCL 2.125. За изпитите за PPL ГД "ГВА" може да използва въпроси от CQB.

Чл. 57. (1) Изпитът е компютърно базиран с програми, съобразени с изискванията на JAR-FCL1.

(2) Въпросите от изпита се пазят по начин, гарантиращ тяхната поверителност.

(3) За провеждане на изпита се избира подходяща по размер и среда стая.

(4) Изпитваните кандидати се разполагат отделени един от друг, за да не могат да достигат изпитните си формуляри. Те нямат право да говорят с друг освен с квестора.

(5) Главният директор на ГД "ГВА" назначава със заповед квестори за провеждане на изпита. Квесторите са независими от кандидатите и от всякакви организации за обучение по JAR-FCL.

(6) Всички изпитни формуляри, свързани документи и материали, раздадени на кандидатите за изпита, се връщат на квестора в края на изпита.

(7) Кандидатите могат да използват следните устройства по време на изпита:

1. научен, непрограмируем, небуквеноцифров калкулатор без специфични авиационни функции;
2. механична навигационна сметачна линия (DR калкулатор);
3. транспортир;
4. компаси и делители;
5. линия.

(8) С разрешение на ГД "ГВА" кандидатите могат да използват речници.

(9) Кандидатите нямат право да използват електронни устройства по време на изпита, освен посочените в ал. 7.

(10) Кандидати, за които е било доказано, че са действали в нарушение на изискванията, нямат право да се явяват на други изпити в рамките на 12 месеца след датата на изпита, на който е установено нарушението.

Чл. 58. (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) След всеки проведен изпит ГД "ГВА" изпраща доклад за изпитните резултати до EASA със следните данни:

1. вид, ниво и дата на изпита;
2. разпределение по теми на общия брой кандидати;
3. диапазон на резултатите и средния резултат;
4. общ процент кандидати, преминали всяка тема.

Чл. 58а. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) (1) Свидетелствата за правоспособност CPL и ATPL (A/H) за ВС, вписани в регистъра на гражданските въздухоплавателни средства съгласно букви "а" и "г" на Приложение II от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, се издават, признават, подновяват и потвърждават след подаване на заявление съгласно приложение № 5.

(2) Медицинската годност на кандидатите за издаване, признаване, подновяване и потвърждаване на свидетелства по ал. 1 се установява по реда на глава четвърта.

(3) Обучението на кандидатите за издаване на свидетелство по ал. 1 се провежда в одобрени от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице учебни центрове по реда на глава трета или одобрени или признати по реда на Наредба № 27 от 2000 г. за авиационните учебни центрове (ДВ, бр. 32 от 2000 г.).

(4) За нуждите на оператори, експлоатиращи въздухоплавателни средства, съответстващи на критериите по букви "а" и "г" от Приложение II на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО, FTO/TRTO или организацията, одобрена или призната по реда на Наредба № 27 от 2000 г. за авиационните учебни центрове разработва и предоставя за одобрение от главния директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице програма за теоретично обучение в съответствие с изискванията на JAR-FCL.

(5) Тренажорната подготовка и летателното обучение се осъществяват от авиационен учебен център, одобрен или признат по реда на Наредба № 27 от 2000 г. за авиационните учебни центрове, или от оператор, разполагащ със съответния тип ВС по смисъла на букви "а" и "г" от Приложение II на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО въз основа на договор между АУЦ и оператора, одобрен от ГД "ГВА".

(6) Когато ГД "ГВА" установи, че тренажори за обучение и подготовка на пилоти на въздухоплавателни средства по ал. 1 не съответстват на изискванията на JAR-STD, главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице издава одобрение за тях въз основа на прилаганото национално законодателство.

(7) За потвърждаване и издаване на свидетелството за правоспособност на пилот CPL и ATPL (A/H) не се изисква езикова подготовка, съответстваща на изискванията за езикова квалификация на Анекс I към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, освен ако не се касае за квалификационен клас "полет по прибори".

(8) Свидетелствата по ал. 1 съдържат следните задължителни данни:

1. държавата, издала свидетелството;
2. вид на свидетелството за правоспособност;
3. номер, започващ с означението "BG" и състоящ се от арабски цифри и букви от латинската азбука;
4. трите имена, дата на раждане и пол;
5. адрес;
6. гражданство на притежателя;
7. подпис на притежателя;
8. наименования на издаващия орган - Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация";
9. правата, давани със свидетелството, и срок на свидетелството;
10. подпис на длъжностното лице, издало свидетелството;
11. дата на издаване, дата на преиздаване и печат на ГД "ГВА";
12. квалификационни класове и техните срокове.

(9) В свидетелствата по ал. 1 могат да се вписват забележки, свързани с разрешения или ограничения.

(10) Данните по ал. 8, т. 1, 2, 4, 6, 9 и ал. 9 се вписват на български и на английски език.

(11) В свидетелствата по ал. 1 се вписват квалификационни класове, разрешения и ограничения. Ограниченията се вписват заедно с квалификационните класове, към които се отнасят.

Глава четвърта

МЕДИЦИНСКИ СВИДЕТЕЛСТВА И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПИЛОТИТЕ НА САМОЛЕТИ И ВЕРТОЛЕТИ

(Загл. доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Чл. 59. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", Авиомедицински отдел (AMS) издава, подновява, признава или отказва издаването на медицинските свидетелства на пилотите на самолети.

(2) В изпълнение на дейностите по ГД "ГВА" Авиомедицински отдел (AMS), Авиомедицински център (АМС) и Авиомедицински експерт (АМЕ) използват образци на документите, подавани до и издавани от ГД "ГВА" (AMS), АМС и АМЕ съобразно вида им в Секция 2 на JAR-FCL 3 (Стандартни документи № 160 - 164; 166-168).

(3) Кандидатът или притежателят на свидетелство за правоспособност не може да упражнява правата си без медицинско свидетелство, издадено в съответствие с условията на наредбата и на правата на

свидетелството за правоспособност. Лицата не могат да притежават повече от едно валидно свидетелство за медицинска годност по едно и също време.

(4) Медицинското освидетелстване е задължително за лицата, които кандидатстват за придобиване на свидетелство за правоспособност по реда на тази наредба.

Чл. 60. (1) Установяват се следните класове свидетелства за медицинска годност за пилоти на самолети:

1. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) клас 1 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за професионален и транспортен пилот - CPL(A) и ATPL(A) и CPL(H), и ATPL(H);

2. (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) клас 2 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за любител пилот - PPL(A), PPL (H).

(2) Медицинско свидетелство клас 1 включва правата по тези по клас 2.

(3) Свидетелствата за медицинска годност са със следните срокове на валидност:

1. клас 1 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за:

а) (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) професионален и транспортен пилот до 40-годишна възраст - CPL(A) и ATPL(A), CPL(H) и ATPL(H) - 12 месеца;

б) (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) професионален и транспортен пилот над 40-годишна възраст, ако извършва сам полети - CPL(A) и ATPL(A), CPL(H) и ATPL(H) - 6 месеца;

в) (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) професионален и транспортен пилот от 40- до 59-годишна възраст - CPL(A) и ATPL(A), CPL(H) и ATPL(H) - 12 месеца;

г) (доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) професионален и транспортен пилот над 60-годишна възраст - CPL(A) и ATPL(A), CPL(H) и ATPL(H) - 6 месеца;

2. (изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) клас 2 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за любител пилоти на самолети е съгласно изискванията в FCL 3.105;

3. (нова - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) клас 2 за кандидати и притежатели на свидетелство за правоспособност за пилоти на вертолети е съгласно изискванията в FCL 3.105 и IEM FCL 2.025.

(4) Кандидатите за свидетелство за правоспособност за пилот подлежат на първоначални прегледи, които се извършват:

1. за медицинско свидетелство клас 1 от АМС;

2. за медицинско свидетелство клас 2 от АМС или АМЕ.

(5) Прегледите за подновяване и потвърждаване на медицинските свидетелства на пилотите се извършват от АМС или от АМЕ в зависимост от оправомощаването, предоставено от ГД "ГВА" на съответния АМС или АМЕ.

(6) Условието за подновяване, потвърждаване, намаляване периода на валидност и предпоставките за допълнителен преглед са съгласно JAR-FCL 3.

(7) Изискванията за подновяване или потвърждаване на медицинските свидетелства са като за първоначално издаване.

Чл. 61. (1) Кандидатът за медицинско освидетелстване подава заявление по образец - Стандартен документ № 160, до АМС или АМЕ, придружено от:

1. копие от документ за самоличност;

2. писмена декларация за медицинските данни, свързани с кандидата, и данни за наследствени предразположения;

3. писмена декларация дали е преминал преди това прегледи за издаване на медицинско свидетелство и ако е преминал - при кого и с какъв резултат;

4. декларация за това дали е бил оценяван като негоден и дали е имал медицинско свидетелство, което да е временно прекратено или отнето.

(2) При кандидатстване за потвърждаване или подновяване на медицинското свидетелство кандидатът трябва да представи настоящото си свидетелство пред АМС или АМЕ преди започването на съответните прегледи.

(3) Авиомедицинският отдел издава медицинско свидетелство на кандидата в 7-дневен срок от датата на даването на оценката за медицинска годност, дадена от АМС или АМЕ.

(4) Всеки кандидат, който не отговаря напълно на изискванията или съществува съмнение относно неговата медицинска годност, се оценява от АМС в 14-дневен срок след писменото му уведомяване от АМЕ или АМС.

(5) При отказ да бъде издадено, подновено или признато медицинско свидетелство лицето, на което е отказано, може да обжалва заповедта за отказ на АМС по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 62. При провеждане на медицинските прегледи и преценки АМС и АМЕ създават условия да бъдат разбирани на език, ползван от кандидата, и дават възможност на кандидата да бъде наясно за последиците от предоставянето на непълни, неточни или неверни данни за медицинското му минало.

Чл. 63. (1) След приключването на авиомедицинските прегледи и преценки АМС и АМЕ:

1. уведомяват кандидата дали е годен или не и го насочват към АМС;

2. уведомяват кандидата за всяко ограничение, което може да ограничи летателното обучение или правата от свидетелството за правоспособност;

3. незабавно изпращат писмен доклад заедно с резултатите от оценката и копие от медицинското свидетелство до ГД "ГВА";

4. изпращат медицинска документация в ГД "ГВА", когато пилотът се отнесе към ГД "ГВА" при наложени ограничения;

5. Авиомедицинският център и Авиомедицинският експерт поддържат медицински досиета с подробности от прегледите и оценките, извършени за издаването, подновяването и признаването на медицинските свидетелства и техните резултати.

(2) Когато АМЕ извършва авиомедицински прегледи в АМС, медицинските досиета се съхраняват в съответствие с действащото законодателство и правилника на АМС.

(3) При поискване от ГД "ГВА" АМС и АМЕ изпращат на ГД "ГВА" всички авиомедицински досиета и доклади, както и всяка друга информация, която се изисква за контролната му дейност.

Чл. 64. (1) Притежателите на свидетелства от клас 1 и клас 2 са длъжни да уведомят ГД "ГВА" (AMS) при настъпването на някои от случаите по JAR-FCL 3 3.040.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При настъпване на някои от събитията по ал. 1 свидетелството за медицинска годност се отнема от ГД "ГВА" (AMS). Ново свидетелство за медицинска годност се издава след извършване на преглед от АМС или АМЕ в зависимост от вида на класа на медицинското свидетелство.

Чл. 65. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" временно прекратява или отнема медицинското свидетелство, ако бъде установен риск за безопасността или ако разполага с безспорно доказателство, че лицето е извършвало или е било въввлечено в една или повече от следните дейности:

1. притежава медицинско свидетелство чрез подправка на представено писмено доказателство или чрез деклариране на неверни данни;

2. упражнява правата си по свидетелството за правоспособност в нарушение на изискванията на JAR-FCL 3.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може временно да прекрати действието на медицинското свидетелство, докато трае разследването за всяко от посочените по ал. 1 обстоятелства, когато има обосновано становище за това, че разрешаването на притежателя да продължи да упражнява правата си по свидетелството за правоспособност може да застраши безопасността на полетите.

(3) При временно прекратяване или отнемане на медицинското свидетелство пилотът е длъжен незабавно да го предаде в ГД "ГВА".

(4) При установяване на несъответствие с тази наредба медицинското свидетелство се отнема.

(5) При установено нарушение то се констатира с протокол, който се докладва на главния директор на ГД "ГВА" по реда на ЗАНН.

(6) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако държавата на издаването на свидетелството е член на JAA, ГД "ГВА" уведомява държавата на издаването и лицензионния отдел на EASA.

Чл. 66. Актовете на главния директор на ГД "ГВА" по чл. 67 могат да се обжалват от освидетелстваното лице по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 67. (1) Отказите за преиздаване или признаване на медицинско свидетелство, първоначално издадено от държава - член на JAA, се проверяват от AMS до 5 работни дни и се предоставят на AMS на страната по първоначалното издаване при поискване.

(2) Медицинската информация в подкрепа на отказа по ал. 1 не се предоставя без предварителното писмено съгласие на кандидата.

Чл. 68. (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Ако AMS откаже издаването на свидетелство на кандидат, което впоследствие се разгледа за признаване от AMS на страна - член на JAA, окончателната оценка не се дава без консултации между отделите по авиационна медицина на органите на държавите, членувачи в JAA. В случай на несъгласие в EASA се изпращат пълните подробности по случая.

Чл. 69. В случай на медицинска оценка в страна - член на JAA, която не е страната по издаването на свидетелството, АМЕ, АМС или AMS, които издават медицинското свидетелство, изпращат до AMS на държавата, която е издала свидетелството, копие на доклада от прегледа и копие от медицинското свидетелство или известието за отказ с копие до органа на държавата, където е била извършена оценката.

Чл. 70. Всички промени в статуса на годност на пилота на самолет, добавяне или премахване на медицински ограничения и изисквания за медицински изследвания се извършват само със знанието на AMS на страната по издаване на свидетелството.

Чл. 71. (1) При подновяване или признаване на медицинско свидетелство, издадено от държава - член на JAA, АМЕ незабавно изпраща медицинския доклад, включително изследванията, и копие на медицинското свидетелство до удостоверяващия го AMS.

(2) Медицинският доклад на АМЕ се проверява от AMS, след което незабавно се изпраща на AMS на държавата по издаване на свидетелството.

(3) При признаване или подновяване на медицинско свидетелство извън държавата на издаване на свидетелството медицинският доклад се попълва на английски, освен ако има двустранно споразумение относно използвания език.

(4) При обмяна на данни не се заплащат такси.

(5) Авиомедицинският отдел на държавата по издаване на свидетелството уведомява пилота за състоянието му с копие до АМЕ на английски език.

(6) Отговорност за специализираните прегледи при налагане или премахване на ограничение носи органът на държавата по издаване на свидетелството.

(7) Предоставени мнения от други лечебни заведения или отделни специалисти не са задължителни по отношение на медицинската годност, а служат само при диагностичното обсъждане.

(8) Всяка декларация, направена с намерение за измама, се докладва от AMS на държавата, за която е предназначено медицинското свидетелство. При получаване на такава информация AMS отнема медицинското свидетелство и препраща информацията до други компетентни органи на държавите, членувачи в JAA.

Чл. 72. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) В ГД "ГВА" се създава AMS, който се състои от един или повече лекари. Отделът дава задължителни становища по въпросите на авиационната медицина по повод издаването, подновяването, признаването и отказа за издаване на медицински свидетелства въз основа на медицинските доклади, изготвени от АМЕ и/или АМС, отнасящи се до кандидатите - пилоти на самолети и вертолети.

(2) В изпълнение на своите функции AMS:

1. разглежда и оценява документите на АМС и предлага за одобряване или отказ от одобряване;
2. разглежда и оценява документите на кандидатите за АМЕ и предлага за одобряване или отказ на одобряване;
3. одобрява учебните програми на организациите, извършващи обучение на АМЕ;
4. изготвя доклади до главния директор на ГД "ГВА" за определяне на броя и местоположението на АМЕ;
5. дава становища, когато медицинските изисквания, предписани от JAR-FCL 3 за определено свидетелство не са налице в пълна степен за кандидата, както и в случаите на обжалване, след консултации с националните консултанти по съответните медицински специалности;
6. разглежда уведомленията за проведени опреснителни курсове;
7. разглежда документацията, изпращана от АМС и АМЕ;
8. дава методически указания на АМС и АМЕ при необходимост;
9. вписва ограничения в медицинските свидетелства;
10. води регистър и съпътстващата го документация за одобрение и обучение на специалистите от АМС, съотв. АМЕ.

(3) Главният директор на ГД "ГВА" назначава един от лекарите в АМС за ръководител на АМС и определя длъжностните лица, които имат достъп до медицинските данни в АМС.

(4) Ръководителят на АМС носи еднолична отговорност по отношение на медицинските въпроси и издаването на медицинските свидетелства.

Чл. 73. (1) Главният директор на ГД "ГВА" въвежда мерки за гарантиране на поверителността на устните и писмените доклади и електронно съхраняваната информация по медицинските въпроси на притежателите/кандидатите за свидетелства. До същите имат достъп само АМС, АМС или АМЕ, обработващи документите за извършването на медицинското освидетелстване.

(2) Кандидатът и неговият лекар имат достъп до всякаква такава документация при подаване на заявление до главния директор на ГД "ГВА", което се разглежда и одобрява в тридневен срок от постъпването му.

(3) При необходимост по решение на ръководителя на АМС съответни части от медицинските доклади на даден кандидат могат да бъдат предоставени на трети лица по глава първа, раздел V от Закона за здравето.

(4) С инструкция на главния директор на ГД "ГВА", която се поставя на официалната страница на ГД "ГВА", се определят мерки за ограничаването на достъпа до лична медицинска информация на лекарите на АМС и техния помощен състав.

(5) Персоналът, назначен да помага на лекарите в АМС, получава разрешение от ръководителя на АМС за достъп до личната медицинска информация за издаването на медицински свидетелства.

(6) В ГД "ГВА" се води актуален списък на упълномощения персонал, имащ достъп до медицинските регистри в АМС.

Чл. 74. (1) До АМС се изпращат решения, когато медицинските изисквания, предписани от JAR-FCL 3 (медицинска) за определено свидетелство не са налице в пълна степен за кандидата. Свидетелство не се издава, потвърждава или подновява до произнасянето на АМС.

(2) Ако в JAR-FCL 3 (медицинска) има предписания, че кандидатът при определени обстоятелства в съответствие с приложенията на подчасти В и С би могъл да бъде оценен като годен, АМС може да направи такава заключение.

(3) Авиомедицинският отдел се консултира със специалистите - национални консултанти по съответните медицински специалности, в 7-дневен срок от постъпване на документите в ГД "ГВА" и дава становище в 7-дневен срок след получаване на експертното мнение на националните консултанти.

Чл. 75. (1) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" одобрява авиомедицински центрове (АМС) и авиомедицински експерти (АМЕ), които извършват дейността по медицинското освидетелстване на пилотите на самолети и вертолетите.

(2) Медицинската годност се определя въз основа на медицински изисквания съгласно изискванията на JAR-FCL 3.

(3) Кандидатите за медицински свидетелства или притежателите на медицински свидетелства се изисква да бъдат физически и психически годни, за да могат да упражняват безопасно правата по своите свидетелства. Определянето на наличието или отсъствието на тези качества се извършва само от експерти-специалисти лекари, оправомощени от ГД "ГВА" по реда на тази наредба.

Чл. 76. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация":

1. одобрява експертите-специалисти лекари, които ще извършват медицинското освидетелстване на лицата от авиационния персонал;

2. одобрява програмата за обучение на авиационните медицински специалисти;

3. одобрява начина на обмена на данните, свързани с кандидата.

(2) Авиомедицинският отдел в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" съхранява медицинските документи на кандидатите за освидетелстване, на които е отказано медицинско свидетелство, за срок от 30 години.

Чл. 77. Курсовете за обучение по авиационна медицина се одобряват от ГД "ГВА", при условие че:

1. организацията, предоставяща обучението, докаже, че програмата на курса за обучение е подходяща, съответства на изискванията на JAR-FCL-3 и че наетите от нея преподаватели притежават необходимите познания и опит;

2. в учебната програма са предвидени писмени изпити за всички предмети, включени в съдържанието на курса, с изключение на случаите на опреснително обучение;

3. организацията, предоставяща обучението, представи образец за издаване от нея удостоверение за завършване на кандидатите, които успешно са завършили изпита.

Чл. 78. (1) Авиомедицинският център получава одобрение по преценка на ГД "ГВА" за срок до три години.

(2) Броят и разположението на центровете се определя по преценка на ГД "ГВА" в зависимост от числеността и местонахождението на летателния състав.

Чл. 79. (1) При кандидатстване за одобрение пред ГД "ГВА" АМС попълват заявление с оглед изискванията на 3.085, JAR-FCL 3, което включва:

1. организационна структура (имена и квалификации на всички медицински служители и помощни специалисти консултанти);

2. данни за клинични връзки с определени болници или клинични институти;

3. данни за медико-техническите съоръжения, достатъчни за съответствието с изискванията на JAR-FCL-3;

4. документация съгласно JAR-FCL-3 и достатъчна за издаване на свидетелства и поддържане на медицинските досиета на кандидатите;

5. съоръжения за поддържане на подобни медицински досиета съгласно изискванията за медицинска конфиденциалност;

6. съоръжения за комуникация с АМС, даващи възможност за бързо известяване на оценката;

7. данни за правно-организационната форма на АМС.

(2) След предварителна проверка, извършена в едномесечен срок от подаване на заявлението, АМС дава становище относно одобряването или отказ да бъде одобрен АМС, въз основа на който доклад главният директор на ГД "ГВА" одобрява или отказва да одобри центъра. Отказът подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) Одобрението се дава за период до 3 години.

Чл. 80. (1) Специалистите в АМС имат правомощията и задълженията както тези на АМЕ.

(2) Ръководителят на АМС е длъжен да запознае специалистите и другите служители на центъра с правата и задълженията на центъра.

(3) Началникът на АМС подписва докладите и свидетелствата въз основа на оценките, направени от лекарския персонал на АМС.

(4) Всеки член на АМС дава писмено заключение по специалността си след извършване на медицинския преглед и получаване на резултатите от изследванията в съответствие с медицинските изисквания по JAR-FCL 3 и го удостоверява с подписа си.

Чл. 81. (1) Авиомедицинският център уведомява ГД "ГВА", когато:

1. спрямо негов АМЕ е започната дисциплинарна процедура или разследване от медицински регулаторен орган;

2. има промени в условията, при които одобрението е издадено;

3. не е в състояние постоянно и непрекъснато да спазва изискванията за издаването на одобрението;

4. има промяна в местонахождението на практиката или в адреса за кореспонденция.

(2) При настъпване на някое от събитията по ал. 1 АМС незабавно информира ГД "ГВА", която спира правата, вписани в одобрението, със заповед, която подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) Одобрението за АМС е валидно, докато притежателят му:

1. продължава да изпълнява общите условия, изискуеми за медицинската практика, и поддържа регистрацията на медицинската практика;

2. предприема опреснително обучение на своите специалисти по авиационна медицина на всеки 3 години;

3. ежегодно извършва най-малко 30 авиомедицински прегледа;

4. действа съобразно правата си и в съответствие с тази наредба.

Чл. 82. (1) Авиомедицински експерт (АМЕ) може да бъде лекар с призната специалност, който е преминал курс по авиомедицинска подготовка по JAR-FCL-3 по програма, одобрена от ГД "ГВА". На всеки три години АМЕ преминава опреснително обучение.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" издава одобрение на АМЕ, в което се вписват правата му да извършва първоначални (за клас 2 медицински свидетелства) и периодични медицински прегледи и оценки (за клас 1 и за клас 2 медицински свидетелства).

(3) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) След изтичането на срока на одобрението АМЕ могат да кандидатстват по реда на чл. 83 пред ГД "ГВА" за продължаване на техните права.

Чл. 83. Кандидатите за одобрение за АМЕ предоставят на ГД "ГВА":

1. лични данни и служебен адрес;

2. документи, доказващи, че са квалифицирани и правоспособни да практикуват авиационна медицина, притежават квалификационен клас за обща практика или друга медицинска специалност, относима към авиационната медицина;

3. удостоверение за завършен курс за обучение по авиационна медицина по програми, одобрени от АМС;

4. доказателства за наличие на необходимите уреди и годно оборудване, подходящо за извършване на авиомедицинските прегледи;

5. правилници и условия, които гарантират медицинската конфиденциалност;

6. (изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) писмена декларация, че АМЕ ще издава медицинските свидетелства на основание изискванията по тази наредба и съответните приемливи начини за съответствие (acceptable means of compliance АМС). Ако АМЕ избере да действа в съответствие с други приемливи начини за съответствие, подробностите се посочват в декларацията. Подробната информация включва оценка за безопасността, показваща, че другите приемливи начини за съответствие ще постигнат целите, заложиени в правилата за прилагане, и същото равнище на сигурност, както е определено в АМС, приети от EASA;

7. данни за местонахождението на практиката на АМЕ, ако извършва авиомедицински прегледи на повече от едно място;

8. доказателства, че АМЕ е посетил най-малко 20 часа опреснително обучение, от които минимум 6 часа са под ръководството на AMS.

Чл. 84. (1) Авиомедицинският експерт (АМЕ):

1. (изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) спазва указанията на ГД "ГВА" и инструкциите на EASA в областта на медицинското освидетелстване;

2. при освидетелстване на пилоти на самолети ги преглежда и оценява по JAR-FCL-3, подраздели В и С;

3. уведомява кандидата за всякакви състояния, които могат да ограничат летателното му обучение и/или правата по дадено свидетелство за правоспособност; в случай, че кандидатът не отговаря напълно на изискванията по JAR-FCL-3 или при съмнение се отнася към AMS, като му предоставя документите от прегледите и изследванията на кандидата;

4. изпраща на AMS пълен доклад от медицинския преглед заедно с копие от медицинското свидетелство при издаване или потвърждаване на медицински свидетелства клас 1 и 2;

5. авиомедицинският експерт може да се свърже с AMS за допълнителна информация при отбелязване "REV" върху медицинското свидетелство; до приключването на консултациите с AMS кандидатът се счита за временно негоден до определянето на оценката от AMS; за случаите на временна или дългосрочна негодност АМЕ води записи, за които уведомява AMS;

6. съобщава на AMS за допълнителните промени в годността на кандидатите;

7. няма право да променя решенията на AMS;

8. не може да прилага ограничения, освен ако са свързани със срокове на медицинските свидетелства и/или коригиращи лещи.

(2) Одобрението на АМЕ може да бъде отменено или спряно от ГД "ГВА", ако не е дадено в съответствие с изискванията на JAR-FCL-3 или тази наредба.

(3) Всяка промяна в мястото на извършване на дейността на АМЕ води до спиране на правата по одобрението, освен ако е разрешено от ГД "ГВА".

Чл. 85. (1) Авиомедицинският експерт незабавно уведомява ГД "ГВА", когато:

1. спрямо него е започната дисциплинарна процедура или разследване от медицински регулаторен орган;

2. има промени в условията, при които одобрението е издадено;

3. не е в състояние постоянно и непрекъснато да спазва изискванията за издаването на одобрението;

4. има промяна в местонахождението на практиката или в адреса за кореспонденция.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) При настъпване на някое от събитията по ал. 1 ГД "ГВА" отнема свидетелството в случаите по ал. 1, т. 1 или спира правата, вписани в свидетелството в случаите по ал. 1, т. 2, 3 и 4. Заповедта на ГД "ГВА" подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) Одобрението за АМЕ се издава за неограничен срок и е валидно, докато притежателят му:

1. продължава да изпълнява общите условия, изискуеми за медицинската практика, и поддържа регистрацията на медицинската практика;

2. предприема опреснително обучение по авиационна медицина на всеки 3 години;

3. ежегодно извършва най-малко 10 авиомедицински прегледа;

4. действа съобразно правата си и в съответствие с тази наредба.

(4) Лекарите с местожителство в държави, които не членуват в JAA, и които желаят да станат АМЕ по смисъла на тази наредба, могат да кандидатстват пред ГД "ГВА".

(5) Главният директор на ГД "ГВА" одобрява или отказва да одобри АМЕ в едномесечен срок след постъпването на доклада от AMS. Отказът може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 86. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" по всяко време може да отмени всяко одобрение, издадено в съответствие с изискванията на JAR-FCL, ако се установи, че АМС или АМЕ не отговаря на изискванията на JAR-FCL 3:

1. при проверка от страна на AMS, при която е установено несъответствие, се изготвя доклад до главния директор на ГД "ГВА" с предложение за отнемане на даденото одобрение;

2. главният директор на ГД "ГВА" издава заповед за отнемане, която може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 87. (1) Видовете ограничения и начинът на вписването им са съобразно изискванията на JAR-FCL-3 - 3.100(e).

(2) Всяко ограничение, наложено на притежателя на медицинското свидетелство, се вписва в него.

Чл. 88. (1) Кандидатите за медицинско свидетелство по JAR - FCL-3 клас 2, които притежават еквивалентно национално медицинско свидетелство, издадено от държава, член на JAA, се считат за изпълнили изискванията за първоначално медицинско освидетелстване по JAR - FCL-3. При кандидатстване пред ГД "ГВА" те трябва да изпълнят изискванията за признаване или подновяване.

(2) При наличие на издадено медицинско свидетелство в съответствие с JAR - FCL 3 кандидатът преминава преглед пред АМЕ или АМС.

(3) По преценка на AMS могат да бъдат приети резултати от изследвания, правени до 3 месеца преди подаване на заявлението, при условие че е налице клинично и техническо съответствие с изискванията на JAR - FCL 3.

Чл. 89. (1) Признаването на медицинско свидетелство, издадено от държава, която не е член на JAA, за свидетелство по JAR-FCL 3 може да стане, при условие че има двустранно споразумение между Република България и държавата на издаване. В свидетелството се съдържа графа, в която се посочва държавата на издаването.

(2) За приравняването на медицинско свидетелство, издадено от държава, която не е член на JAA, се изисква преди издаването на съответното свидетелство кандидатът да притежава медицинско свидетелство, издадено в съответствие с JAR-FCL 3.

(3) По преценка на AMS могат да бъдат приети резултати от изследвания, правени до 3 месеца преди подаване на заявлението, при условие че е налице клинично съответствие с изискванията на JAR - FCL 3.

(4) Свидетелството по ал. 1 може да не бъде признато от другите държави, членуващи в JAA.

Чл. 90. (1) В случай че национален оправомощен орган на държава - член на JAA, издаде медицинско свидетелство, което се отклонява от JAR-FCL 3, върху свидетелството под графа "Забележки" се поставя одобрението "Издадено като отклонение съгласно JAR-FCL 3".

(2) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За стандартизационни цели информацията и данните на всички издадени медицински отклонения се изпращат до лицензионния отдел на EASA и се преглеждат от лицензионния подсекторен екип на EASA (медицински) и включват:

1. класа на медицинското свидетелство;
2. засегнатата област от медицината (сърдечносъдова, неврологична и др.);
3. параграфа на JAR-FCL, от който има отклонение;
4. наложени ограничения.

Чл. 91. (1) Притежателите на национално медицинско свидетелство клас 1, издадено от държава - член на JAA, която кандидатства пред ГД "ГВА", преминават медицински преглед в АМС, включващ преглед от специалист лекар офталмолог, за да се установи, че отговарят на изискванията за признаване или подновяване по JAR-FCL 3.

(2) Ако медицинско свидетелство е издадено от орган (AMS) на държава - член на JAA, съгласно изискванията на JAR-FCL 3, това свидетелство се признава от ГД "ГВА".

(3) Взаимното признаване на медицински свидетелства, издадени съгласно JAR-FCL 3, е възможно, ако е налице положителен резултат от стандартизационна визита на съответната национална въздухоплавателна администрация.

Чл. 92. (1) (Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" публикува на интернет страницата си списък на държавите, членуващи в JAA, които са били препоръчани от EASA за взаимно признаване.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може по своя преценка да признае медицинско свидетелство, издадено от друга държава - член на JAA, преди включването на тази страна в списъка по ал. 1.

Чл. 93. (1) В случай на направена медицинска оценка в Република България за свидетелство, издадено от друга държава в срока на неговата валидност, АМС и АМЕ, който дава медицинската оценка, изпраща до АМС копие на доклада от прегледа и копие на медицинското свидетелство или известието за отказ. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпраща документите на АМС на държавата, която е издала свидетелството.

(2) Освен по спешност, свързана с безопасността на полетите, промени в статуса на годност на пилот, добавяне или премахване на медицински ограничения и изисквания за медицински изследвания (освен тези, които се изискват за рутинни сертификационни цели) се извършват само със знанието на АМС на държавата, където е било издадено свидетелството.

(3) Авиомедицинският център или АМЕ изпраща ЕКГ до АМС за препращане до страната на издаване на медицинското свидетелство, освен ако (по преценка на АМС) е докладвана като "нормална" съгласно процедурите, които са в сила за Република България или АМЕ, провеждащ изследването.

(4) Ако оценката се извършва в Република България и не се изпраща в страната на издаване на медицинското свидетелство, на медицинския формуляр се отбелязва, че е оценена като "нормална".

(5) Взаимдействието на АМС на страната на издаване на медицинското свидетелство с чуждестранни АМЕ, в случай че ЕКГ е докладвана като "усложнена", се осъществява, като АМС на страната на издаване на медицинското свидетелство взема решенията и се свързва с пилота пряко с копие до АМЕ на английски език.

(6) Авиомедицинският отдел на страната по издаване на медицинското свидетелство носи отговорност за разширени прегледи или при налагане или премахване на ограничения. Това не се отнася за ограничения, които не изискват участие на АМС.

Чл. 94. При извършване на медицинско освидетелстване на кандидати от държави, които не членуват в JAA, се съобразява следното:

1. за кандидати за медицински свидетелства клас 1:

а) първият медицински преглед на територията на Република България на кандидат, желаещ да получи медицинско свидетелство клас 1, който притежава свидетелство за пилот на търговски въздушен превоз и валидно медицинско свидетелство, издадено от държава, която не е държава - член на JAA, се прави в АМС;

б) процедурата е съобразно първоначалния преглед за клас 1, без да се изисква рентген на гърдния кош, освен ако е клинично посочено;

в) оценката се извършва от АМС на основание това, че кандидатът има съответния летателен опит, както е определено от ГД "ГВА", и че отговаря на изискванията за подновяване/признаване на медицинско свидетелство за клас 1;

2. за кандидати за медицински свидетелства за клас 2:

а) първият медицински преглед на територията на Република България на кандидат, желаещ да получи медицинско свидетелство за клас 2, който притежава свидетелство за любител-пилот и валидно медицинско свидетелство, издадено от държава, която не е член на JAA, се прави в АМС или от АМЕ;

б) процедурата е съобразно първоначалния преглед за клас 2; оценката се извършва въз основа на

това, че кандидатът отговаря на изискванията за подновяване/признаване на медицинско свидетелство по клас 2.

Чл. 95. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" може да приеме за валидно медицинско свидетелство, което не отговаря напълно на изискванията на JAR-FCL 3, при условие че са налице различия в медицинските заключения предвид достиженията на съвременната авиационна медицина.

(2) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" не допуска за притежателите на свидетелства изключения или промени на предвиденото в JAR-FCL 3, освен при наличие на условията по ал. 3.

(3) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" осъществява проверки за това да се поддържа съответното равнище на безопасност, след дадени изключение или оценка за медицинска годност след процедура за разглеждане. При поискани изключения ГД "ГВА" действа съобразно чл. 14 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (обн., ОВ L 79 от 2008).

(4) Всички изключения извън JAR-FCL 3 Секция 1 се отбелязват върху свидетелството за правоспособност и подробно в медицинското свидетелство заедно с приложените ограничения.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

(Нови - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

§ 1. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) По смисъла на тази наредба:

1. "Организация за летателно обучение (FTO)" е одобрено по реда на тази наредба лице, разполагащо с екип и оборудване и осъществяващо дейност в подходяща среда, предлагащо срещу заплащане летателно обучение чрез провеждане на учебни полети с въздухоплавателни средства и/или обучение на полетни симулатори, и/или теоретично обучение по специфични тренировъчни програми.

2. "Учебен полет" е полет за обучение на пилот по одобрена учебна програма.

3. "Учебна организация за издаване на квалификация за тип самолет (TRTO)" е лице, разполагащо с персонал и оборудване и осъществяващо дейност в подходяща среда, което предлага обучение за квалификация за тип и/или обучение за многопилотен екипаж, и/или летателно обучение на симулатор и ако е приложимо, теоретично обучение по конкретни учебни програми.

4. "Тренажор" е всяко от следните устройства, с което на земята се имитират условия на полет или се симулира въздушна обстановка за управление на движение:

а) тренажор, имитиращ условията на полета, който осигурява точно възпроизвеждане на кабината на екипажа на конкретен тип ВС и позволява реалистично имитиране на функциите за управление на механичните, електрическите, електронните и други системи на ВС, нормалната работна среда на членовете на летателния екипаж и работните и полетните характеристики на този тип ВС;

б) тренажор за отработване на техниката на пилотиране, който осигурява реалистично възпроизвеждане на обстановката в кабината на екипажа и имитира показанията на приборите, прости функции за управление на механични, електрически, електронни и други системи на ВС и работните и полетните характеристики на ВС от конкретен клас;

в) тренажор за основна подготовка за летене по прибори, който е оборудван със съответните прибори и имитира обстановката в кабината на екипажа във ВС по време на полет в условия на полет по прибори.

5. "Воздухоплавателни средства за обучение и тренировка за курсовете за професионални пилоти" са ВС, които задължително имат:

а) одобрени от ГВА летателно-технически характеристики и характеристики по устойчивост и управляемост в съответствие с международната практика;

б) нормална система за управление, като основните органи на управлението да са дублирани;

в) силова установка с поне 100 к.с. и нормално управление;

г) скорост на излитане и кацане над 90 km/h;

д) крейсерска истинска скорост над 100 възела при пълно зареждане с гориво, а самолетите с два двигателя - 150 възела;

е) добри характеристики на пилотиране при несиметрична тяга;

ж) възможност за поне 3 часа полет с двама пилоти при пълно зареждане с гориво;

з) система за радиовръзка и радиокompас;

и) пилотажно-навигационно оборудване за изпълнение на полети по правилата за полети по прибори;

к) възможност за превозване на повече от две лица.

§ 1а. (Нов - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Навсякъде в наредбата думите "полетно обучение" се заменят с "летателно обучение".

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 16. (Предишен § 1 - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) (1) Пилоти на самолети, които имат свидетелства за правоспособност, издадени по досегашния ред, упражняват правата по тях не по-късно от изтичане на срока по ал. 3, т. 2.

(2) За пилоти на самолети, които имат свидетелства за правоспособност, издадени по досегашния ред, вписването на нови квалификационни класове, разрешения и ограничения, както и удължаването и възстановяването на валидността на свидетелствата за правоспособност и квалификационните класове, се извършва по реда на тази наредба.

(3) Замяната на свидетелства за правоспособност на пилоти на самолети, издадени по реда на

Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал, със свидетелства по тази наредба се извършва, както следва:

1. лицето, притежаващо свидетелство за правоспособност, издадено по реда на тази наредба, заявя пред ГД "ГВА" в двумесечен срок от влизането в сила на настоящата наредба, че желае свидетелството да бъде преобразувано в свидетелство по JAR-FCL 1 и JAR-FCL 3, представи необходимите доказателства и внесе държавна такса;

2. в шестмесечен срок след изтичане на срока по ал. 3, т. 1 ГД "ГВА" преиздава служебно свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал - пилоти, издадени по реда на Наредба № 1 от 2003 г., при условие че са представени доказателства за съответствие с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 3 и лицето е внесло държавна такса.

(4) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) За издаване на свидетелство за правоспособност, съответстващо на изискванията на JAR - FCL 1 и 2 и JAR-FCL 3, лицата подават пред ГД "ГВА" заявление по образеца, съдържащо се в приложение № 5 (за свидетелство за правоспособност) и заявление - станадартен документ № 160 (JAR-FCL 3, Секция 2 - за медицинско свидетелство), като прилагат необходимите доказателства за съответствие с изискванията на JAR-FCL-1 и 2 и JAR-FCL-3.

(5) Изискванията по JAR-FCL се прилагат към всички организационни дейности, създадени за обучение, проверка и заявки за издаване на свидетелства, квалификационни класове, разрешения, одобрения или удостоверения, издавани от ГД "ГВА", считано от датата на влизане в сила на тази наредба.

(6) Обучение, започнато преди датата на влизане в сила на тази наредба, в съответствие с националните изисквания се счита за приемливо за издаването на свидетелства или квалификационни класове според националните изисквания, при условие че обучението и проверките за съответното свидетелство или квалификационен клас са приключени преди датата на влизане в сила на тази наредба.

(7) Свидетелства, квалификационни класове, разрешения, одобрения или медицински свидетелства, издадени в съответствие с националните изисквания преди датата на влизане в сила на тази наредба, ще продължат да бъдат валидни със същите права, квалификационни класове и ограничения, ако има такива, при условие че след датата на влизане в сила на тази наредба всички изисквания за преиздаване или подновяване на такива свидетелства или квалификационни класове, разрешения, одобрения или медицински свидетелства ще бъдат в съответствие с изискванията на JAR-FCL.

(8) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Притежателите на свидетелство, издадено по реда на Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал, могат да подадат документи в ГД "ГВА" за издаване на съответното свидетелство според JAR-FCL 1 (самолети) и JAR-FCL 2 (вертолети), което разширява правата и към други държави, както е описано в JAR-FCL 1.015(a)(1)/JAR-FCL 2.015(a)(1). За издаването на такива свидетелства притежателят трябва да отговаря на изискванията, описани в Приложение 1 към JAR-FCL 1.005.

(9) Притежателите на свидетелство, издадено в съответствие с националните изисквания на държава - член на JAA, които не удовлетворяват напълно изискванията на Секция 1 на JAR-FCL 3 (Medical), имат право да продължат да упражняват правата, произтичащи от притежаваното национално свидетелство, до датата на неговата валидност.

(10) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" включва заверка за владееене на език в съответствие с JAR-FCL 1.010(a)(4)/JAR-FCL 2.010(a)(4) във всички нови и преиздадени свидетелства. Пилот може да има одобрение за повече от един език.

(11) (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Проверяващи инструктори, притежаващи разрешения от преди датата на въвеждане, могат да бъдат одобрени за проверяващи инструктори по JAR-FCL 1 (самолети)/JAR-FCL 2 (вертолети), при условие че покажат съответните познания върху JAR-FCL и EU-OPS пред ГД "ГВА". Разрешението се издава за срок три години. След изтичането на този срок повторното разрешение се дава след изпълнение на изискванията, посочени в JAR-FCL 1.425 (a) и (b)/JAR-FCL 2.425.

(12) Издадените медицински свидетелства по досегашния ред са валидни до изтичане на срока им.

(13) Започналите прегледи и изследвания, които не са завършили с издаване на свидетелство за медицинска годност или с определяне на експертно решение "негоден", както и психологически освидетелствания, приключват по досегашния ред.

(14) Притежателите на свидетелства за учебни центрове, извършващи обучение на пилоти и издадени по досегашния ред, привеждат дейността си в съответствие с тази наредба в тримесечен срок от датата на влизането ѝ в сила.

§ 2. (Попр. - ДВ, бр. 15 от 2009 г.) В Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал (обн., ДВ, бр. 23 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 84 от 2003 г., бр. 56, 87 и 112 от 2004 г.; изм. и доп., бр. 99 от 2006 г., бр. 40 от 2007 г.; доп., бр. 28 от 2008 г.; изм. и доп., бр. 47 от 2008 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 3, ал. 1 т. 1, 2 и 3 се отменят.
2. В чл. 6, ал. 1 думите "т. 1" се заличават.
3. В чл. 9 думите "т. 1" се заличават.
4. В чл. 11 думите "т. 1" се заличават.
5. В чл. 30, ал. 1 думите "CPL (A)" и "ATPL (A)" се заличават.
6. В чл. 65, ал. 1 думата "ATPL (A)" се заличава.
7. В чл. 70, ал. 1, т. 3 се отменя.
8. В чл. 71, ал. 2 т. 3 и 5 се отменят.
9. Членове от 85 до 150 се отменят.
10. В приложение № 1 се заличават т. 1, 2 и 3.
11. В приложение № 4 частта "Самолети" се заличава.

§ 3. В Наредба № 21 от 2007 г. за правилата за освидетелстване при определяне на медицинската годност за летателна работа и други видове авиационни дейности в гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 40 от 2007 г.; попр., бр. 44 от 2007 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 7, ал. 1, т. 1 думите "CPL (A)" и "ATPL (A)" се заличават.
2. В ал. 1, т. 2 буква "а" се заличава.
3. В ал. 2, т. 1 думите "CPL (A)" и "ATPL (A)" се заличават.
4. В ал. 2, т. 2 буква "а" се заличава.
5. В чл. 29, ал. 1 думата "CPL (A)" се заличава.

§ 4. В Наредба № 27 от 2000 г. за авиационните учебни центрове (обн., ДВ, бр. 32 от 2000 г.; доп., бр. 85 от 2001 г., бр. 22 от 2007 г.; изм., бр. 40 от 2007 г.; изм. и доп., бр. 47 от 2008 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В приложение № 1, раздел 1, т. 1, 3, 5, 16 - 21, 25 - 28 се отменят.
2. В приложение № 2 в списъка на основните курсове за квалификационен клас т. 231 - 237 се отменят.

§ 5. В Наредба № 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи (обн., ДВ, бр. 17 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 48 от 2001 г.; изм., бр. 70 от 2001 г.; доп. бр. 85 от 2001 г.; изм., бр. 65 от 2002 г.; изм. и доп., бр. 88 от 2007 г.) се правят следните изменения и допълнения:

1. В чл. 8, т. I, т. 1.3 буква "а" се отменя.
2. В § 1 т. 34 се отменя.

§ 6. Главният директор на ГВА дава указания по прилагане на наредбата.

§ 7. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Тази наредба се издава на основание чл. 32, ал. 1 и 3, чл. 33 и 37 във връзка с § 6, ал. 1 от Закона за гражданско въздухоплаване във връзка с JAR-FCL 1 - изменение 7 от 2006 г., JAR-FCL 2 - изменение 6 от 2007 г. и JAR-FCL 3 - изменение 5 от 2006 г., Административен и инструктивен материал, раздел пети: Лицензиране на персонал, част втора: процедури (JAR-FCL) - JIP, Анекс 1 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

§ 8. (Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Приложение № 1 към чл. 1, ал. 2, JAR-FCL 1 и 2, секции 1 и 2 и приложение № 2 към чл. 1, ал. 2, JAR-FCL 3, секции 1 и 2 се обнародват като притурка на "Държавен вестник".

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 39 от 2009 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за авиационни учебни центрове, обучаващи пилоти, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал - пилоти, в съответствие с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 3 и контрола върху тях

(ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

§ 72. (1) В 2-месечен срок от влизането в сила на наредбата лицата, притежаващи свидетелство за правоспособност, издадено по реда на Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал (обн., ДВ, бр. 23 от 2003 г.; изм. и доп., бр. 84 от 2003 г., бр. 56 от 2004 г.; изм., бр. 87 и бр. 112 от 2004 г.; изм. и доп., бр. 99 от 2006 г., бр. 40 от 2007 г.; доп., бр. 28 от 2008 г.; изм. и доп., бр. 47 от 2008 г.; изм., бр. 14 от 2009 г.; попр., бр. 15 от 2009 г.), имат право да заявят в ГД "ГВА", че желаят свидетелството да бъде преиздадено в свидетелство по JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3, като представят необходимите доказателства и заплатят такса съгласно Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, одобрена с ПМС № 81 от 2000 г. (обн., ДВ, бр. 41 от 2000 г.; попр., бр. 54 от 2000 г.; изм. и доп., бр. 97 от 2000 г., бр. 18, 47 и 62 от 2001 г.; доп., бр. 104 от 2001 г.; изм. и доп., бр. 49 от 2002 г.; изм., бр. 68 от 2002 г.; изм. и доп., бр. 71 от 2002 г., бр. 17 от 2003 г., бр. 101 от 2005 г.; изм., бр. 105 от 2005 г., бр. 77 от 2006 г.; изм. и доп., бр. 105 от 2006 г.; изм., бр. 38 от 2007 г.; изм. и доп., бр. 64 от 2008 г.; изм., бр. 78 и 79 от 2008 г., бр. 100 от 2009 г., бр. 64 от 2010 г.).

(2) В 6-месечен срок след изтичане на срока по ал. 1 главният директор на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" или оправомощено от него лице преиздава служебно свидетелствата за правоспособност на лицата от авиационния персонал - пилоти на вертолетите, издадени по реда на Наредба № 1 от 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал при условие, че са представени доказателства за съответствие с изискванията на JAR-FCL 2 и JAR-FCL 3 и е внесена държавната такса.

§ 73. На лицата, придобили квалификационен клас за радиотелефонен оператор (RTO), които не докажат професионално владение на английски език на едно от нивата по JAR-FCL 1.200/2.200 и приложения 1 и 2 към JAR-FCL 1.010/2.010 в срок до 5 март 2011 г., се прекратяват следните права, произтичащи от свидетелствата им за правоспособност:

1. за транспортните пилоти ATPL(A) и ATPL(H) - прекратяват се всички права, произтичащи от свидетелството за правоспособност, и свидетелството за правоспособност се отнема;
2. за професионалните пилоти CPL(A) и CPL(H) - прекратяват се правата, произтичащи от квалификационните класове: за радиотелефонен оператор (RTO), за полети по ППП (IR), и свидетелството за правоспособност се изменя;
3. за любителите пилоти PPL(A) и PPL(H) - прекратяват се правата, произтичащи от квалификационните класове: за радиотелефонен оператор (RTO), за полети по особените правила за визуални полети (S-VFR), и свидетелството за правоспособност се изменя.

Приложение № 1
към чл. 1, ал. 2

(приложението към наредбата е в два отделни документа в PDF формат)

Приложение № 2

към чл. 1, ал. 2

(приложението към наредбата е отделен документ в PDF формат)

Приложение № 3към чл. 6, ал. 1

Държавата на издаване на свидетелството предоставя следната информация на други държави, членуващи в JAA, при прехвърляне на свидетелства за правоспособност по желание на пилота.

ИНФОРМАЦИОННА ФОРМА ЗА ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО

№ ICAO

Прил. 1

Описание

- 1 (i) Държава на издаване на свидетелството
- 2 (ii) Име на свидетелството
- 3 (iii) Сериен номер на свидетелството
- 4 (iv) Имена на притежателя
- 5 (v) Адрес на притежателя
- 6 (vi) Дата на раждане
- 7 (vi) Националност на притежателя
- 8 (viii) Издаващ орган
- 9 (x) Дата на издаване
- 10 (xii) Притежавани класове валидни до
- 11 (xiii) Забележки, например специални сигнатури във връзка с ограничения и сигнатури за привилегии
- 12 Минали или предстоящи правоналагащи действия Да/Не

Подпис и печат на лицензиращия орган, удостоверяващ информацията

Приложение № 4към чл. 7, т. 2, буква "б" и т. 3, буква "а"

СИСТЕМА ЗА НОМЕРИРАНЕ

- Упълномощени преглеждащи лекари (AME);
- Центрове по авиационна медицина (AMC);
- Полетен изпитващ (FE);
- Изпитващ по определяне на тип (TRE) / Изпитващ по изкуствени полети (SFE);
- Изпитващ по определяне на клас (CRE);
- Изпитващ по определяне клас на прибори (IRE);
- Изпитващ за полетен инструктор (FIE);
- FTO;
- TRTO.

Следните буквени кодове се използват като представки в номерирането на свидетелства, изпитващи, организации за обучение и центрове по авиационна медицина от органите. Първо инициалите на органа, както е показано по-долу, следвани от функцията (например A/FE/...), след това номера от системата за номериране, използвана официално за тази цел от органа (например номера на социалната осигуровка или данъчния номер). Всеки орган може да използва само една система за номериране, например А (Австрия)/С (СРЛ)/xxx име. Използваната система за номериране трябва да се докладва до лицензионния отдел на JAA - център.

Буквените кодове, които трябва да се използват първо, са:

Австрия - A
 Белгия - B
 България - BG
 Кипър - CY
 Република Чехия - CZ
 Дания - DK
 Естония - EST
 Финландия - FIN
 Бивша Югославска Република Македония - FYROM
 Франция - F
 Германия - D
 Гърция - GR
 Унгария - H
 Исландия - IS
 Ирландия - IRL
 Италия - I
 Латвия - LVA
 Люксембург - L
 Малта - M
 Молдова - MD
 Монако - MC
 Холандия - NL
 Норвегия - N
 Полша - PL
 Португалия - P
 Румъния - R
 Република Словакия - SK
 Словения - SLO
 Испания - E
 Швеция - SE
 Швейцария - CH
 Турция - TR
 Обединено Кралство - UK
 Ако изпитваният има няколко функции, например FE и CRE, всички функции се отбелязват в списъка (например NL/FE/.... - NL/CRE/... - NL/TRE/...).

Приложение № 5

към чл. 14, ал. 1, чл. 15, ал. 1 и § 1, ал. 3
 (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

**Заявление за издаване/замяна на свидетелство за пилот (самолет) по JAR-FCL,
 въз основа на издадено свидетелство по реда на Наредба № 1**

Моля да попълните образеца на заявлението с главни букви, като използвате черно или тъмносиньо мастило, след като прочетете приложеното упътване. Попълнете на кирилица и латиница цялото си име, както е по паспорт, и така то ще бъде записано в свидетелството Ви.

1. Лични данни

Номер на свидетелството или личен номер (ако е известен)

.....

презиме име

.....

длъжност дата на раждане

.....

националност място и държава на раждане

.....

постоянен адрес

.....

пощенски код

.....

адрес за кореспонденция (ако е различен от горния)

.....

.....

телефонен номер друг телефонен номер

.....

електронен адрес

2. (Изм. – ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Заявление

Кандидатствам за свидетелство за: (подчертавате подходящото квадратче)

PPL (A/N) със или без IR

CPL (A/N) със или без IR

ATPL (A/N)

Заличавате, което прецените

3. Реквизити на притежаваното свидетелство

Административен орган по издаването:	Притежавано свидетелство:	Номер на свидетелството:	Дата на изтичане на валидността:

4. За използване само от ГД "ГВА"

Дата		Приложения:
Квитанция №		
Чек/В брой/Виза/ Мастъркард/Други		
Дата на издаване:		Изпращане/Данни за получаване
Издадено от:		
Подписано от:		
Ограничения:		

5. Медицинска годност

Клас на притежаваното медицинско свидетелство	Дата на последния медицински преглед	За използване само от ГД "ГВА"

6. Квалификационни класове за тип/клас (виж бележките в упътването)

А. Посочете датата на най-скорошната проверка на уменията или проверка на опитността или удостоверение за опит за всеки квалификационен клас за тип и/или клас и за всеки инструкторски квалификационен клас (ако притежавате такъв), приложени към вашето свидетелство, издадено по реда на Наредба № 1

Квалификационен клас за	Дата на проверката	Дата на изтичане на	Име на	Използва се само от

инструктор	(ако е приложимо)	срока на валидност	изпитващия	ГД "ГВА"

В. Посочете датата на най-скорошната проверка на уменията по квалификационния клас или на проверката на опитността

Тип/клас на ВС, използвани при проверката	Означете дали е за един или за много пилоти (SP или MP)	Дата на изтичане на срока на валидност	Име на изпитващия	Използва се само от ГД "ГВА"

7. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.) Показване на знания по JAR-FCL

Само за заявителите за професионални свидетелства за правоспособност CPL (A/H) или ATRP (A/H).

Удостоверявам, че съм изучил съответните секции от JAR-OPS и JAR-FCL (самолет - виж AMC - FCL 1.005 и 1.015/2.005 и 2.015) и съм овладял познанията, изисквани за издаването на свидетелство по JAR-FCL, за което кандидатствам.

Подпис:.....

Дата:.....

Само за заявителите за свидетелство за PPL (A/H):

Удостоверявам, че съм изучил съответните части от изискванията на JAA (PPL (A/H) - виж AMC-FCL 1.125/2.125) и съм овладял познанията, изисквани за издаването на свидетелство по JAR-FCL PPL, за което кандидатствам.

Подпис:.....

Дата:.....

8. Летателен опит

	Опит като пилот	Полетни часове	Заявен опит (в часове) (самолет)	Използва се само от ГД "ГВА"
1.	Като PIC на многопилотен самолет (виж бележка 8.1 от упътването)			
2.	Като PIC под наблюдение (PIC U/S) или втори пилот на многопилотен самолет			
3.	Като PIC на еднопилотен самолет (виж забележка 8.2 от упътването)			
4.	Само за притежатели на PPL/IR Полетно време в съответствие с IFR			
5.	Само за притежатели на PPL Пълното полетно време			

9. Начини на плащане

Всички такси се заплащат предварително, в противен случай заявлението може да бъде забавено.

Таксите за свидетелствата за правоспособност, свързаните с тях квалификационни класове и одобрения се съдържат в таблицата за таксите по-долу.

Заплащам чрез (моля, подчертайте подходящото)

.....

Мастеркард

Виза

Чек

По друг начин

Чековете следва да бъдат платими на ГД "ГВА".

Ако плащате с кредитна или дебитна карта, моля, попълнете следното с главни букви:
Цялото име на притежателя на картата:.....

Сума (в лева):.....

№ на картата:.....

Дата на изтичане на срока на валидност:.....

Адрес на притежателя на картата, ако е различен от този на заявителя.....

.....

10. Декларация

1. Декларирам, че данните, представени с това заявление, са точни. Всяка невярна информация води до последиците, предвидени в чл.313 НК.
2. Съгласен съм името и адресът ми да бъдат ползвани от ГД "ГВА" и от пощенската служба, която действа от името на ГД "ГВА", за целите на надлежното ми уведомяване.

Моля, заличете, ако не сте съгласни името и адресът Ви да бъдат използвани по този начин.

Име на заявителя:.....

Подпис:.....

Дата:.....

11. Упътване за подаването:

Изпратете Вашето попълнено заявление на:

ГД "ГВА", адрес:.....

Заедно със:

1. Валидно медицинско свидетелство по JAR-FCL (валидността трябва да е достатъчна, за да обхване по време предполагаемата дата на издаване на свидетелството).
2. Доказателство за самоличност (само за PPL).
3. Всички летателни книжки.

Упътване:

Общи указания:

Всички графи на този образец се попълват лично от заявителя.

Графа 6 - Квалификационен клас за тип/клас ВС

Всички квалификационни класове, съдържащи се в свидетелството, издадено по реда на Наредба №1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал, се изброяват в таблицата, в т.ч. квалификационен клас за инструктор, ако е налице такъв.

Графа 8 - Летателен опит

1. Многопилотните самолети се определят като самолети с тип, сертифициран в съответствие с JAR - FAR - 25 Транспортна категория, или с JAR - FAR - 23 Категория Commuter или съответстващ код, или еднопилотен самолет, управляван от двама пилоти, съобразно експлоатационните изисквания.

2. Еднопилотните самолети се определят като самолети, сертифицирани за експлоатация само от един пилот. Списъкът на тези самолети може да се намери в JAR-FCL 1.

Графа 11

Моля да имате предвид, че пропускът да се подадат всички изискуеми документи

може да доведе до забавяне на Вашето заявление.

- Валидно медицинско свидетелство по JAR-FCL, клас I. Притежателите на медицинско свидетелство по JAR-FCL, клас I, издадено от друга държава - член на JAA, трябва да се свържат с AMS за подробности по приемливостта и взаимното признаване.
- Валидността трябва да е достатъчна, за да обхване като времетраене датата на предполагаемото издаване на свидетелството.
- Доказателство за самоличност (само за притежателите на PPL).
- Документ за самоличност, паспорт или друго удостоверение.

Всички летателни книжки

Приложение № 6

към чл. 46 и чл. 51, ал. 1**ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОБУЧЕНИЕ**

1. Име и вид организация, под която ще се провежда дейността
Адрес, факс, електронен адрес, интернет адрес.
2. Предлагани учебни курсове
Теория и/или летателно обучение.
3. Име на началника на обучението
Вид и номер на свидетелството. Щатен / нещатен.
4. Име на главния полетен инструктор
Вид и номер на свидетелството. Щатен / нещатен.
5. Име на главния наземен инструктор
Вид и номер на свидетелството. Щатен / нещатен.
6. Имена на полетните инструктори, където е приложимо.
Вид и номер на свидетелството. Щатен / нещатен.
7. Летища, които ще се използват
IFR заходи. Нощно летене. Контрол на въздушното движение.
8. Настаняване за полетни операции
Местоположение. Брой и големина на стаите.
9. Помещения за преподаване на теория
Местоположение. Брой и големина на стаите.
10. Описание на уредите за обучение (както е приложимо)
Полетни симулатори, FNPT I и II, полетни учебни уреди, други.
11. Описание на въздухоплавателните средства
Тип въздухоплавателни средства, регистрации на въздухоплавателните средства, IFR оборудвани
12. Предложена администрация и ръководства (предайте със заявлението):
 - (а) курсови програми
 - (б) учебни регистри
 - (в) ръководство за провеждане на полети
 - (г) ръководство за обучение.
13. Данни за предложената система за контрол на качеството
Забележка. Ако отговорът на някой от горните въпроси е непълен, кандидатът трябва отделно да предостави пълни данни за алтернативни мерки.
Аз (име) от името на (име на организацията за обучение) удостоверявам, че всички горепосочени лица са в съответствие с JAR-FCL и че цялата предоставена по-горе информация е пълна и правилна.
(Подпис)

Приложение № 7

към чл. 47, т. 4
(Доп. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Едно-/мултидвигателни бутални самолети (земя/море) – Еднопилотни (SP) (A)

1 Производител	2 Самолети	3	4 Сигнатура на свидетелството		
Всички производители	Еднодвигателни бутални (земя)	(D)	SEP (земя)		
	Еднодвигателни бутални (земя) с витла с вариращо въртене (VP)				
	Еднодвигателни бутални (земя) с прибиращ се колесник (RU)				
	Еднодвигателни бутални (земя) с турбо-/подсилени двигатели (T)				
	Еднодвигателни бутални (земя) с херметизирана кабина (P)				
	Еднодвигателни бутални (земя) с опашно колело (TW)				
	Еднодвигателни бутални (море)				
	Еднодвигателни бутални (море) с витла с вариращо въртене (VP)				
Всички производители	Еднодвигателни бутални (море) с турбо-/подсилени двигатели (T)	(D)	SEP (море)		
	Еднодвигателни бутални (море) с херметизирана кабина (P)				
	Многодвигателни бутални (земя)			(D)	MEP (земя)
	Многодвигателни бутални (море)				

Еднодвигателни турбовитлови (земя) – Еднопилотни

1 Производител	2 Самолети	3	4 Сигнатура на свидетелството
Aerospaiale (Socata)	TBM 700	(HPA)	AerospaialeSET
Aero Vodochody a. s.	Ae 270	(HPA)	Aero Vodochody SET
Snow/Rockwell/Ayres	S2R turbo thrush		Snow/Ayres SET
Cessna	206 A/T Soloy	(D)	CessnaSET
	207 A/T Soloy		
	208		
De Havilland (AirTech Canada) (Bombardier)	DHC-3 Turbo-Otter		DHC3
	DHC-2 Turbo-Beaver		DHC2
Gulfstream	Am.G-164D		GulfstreamSET
Pilatus	PC-6 (manual stabilizer trim)	(D)	Pilatus PC6
	PC-6 (electrical stabilizer trim)		
Rhein Flugzeugbau	PC-7		Pilatus PC7
	FT 600		Rhein FlugzeugbauSET

3. Еднодвигателни бутални туристически моторни планери (земя) – Еднопилотни

1 Производител	2 Самолети	3	4 Сигнатура на свидетелството
Всички производители	Всички туристически моторни планери, които имат вътрешно монтиран, неприбиращ се двигател и неприбиращо се витло		TMG

Типове новисамолети – нови сигнали или модификации

16a.3 Списък на типовете самолети

(Виж JAR-FCL 1.220(c))

Този списък включва самолети, типове сертифицирани в държави—членки на JAA, и не включва:

(i) самолети, които не са типове сертифицирани съгласно FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Категория редовно пътуващи, FAR/JAR 25, BCAR или AIR 205;

(ii) самолети, типове сертифицирани в държави—членки на JAA, със специална регистрация като военни, бивши военни, експериментални или стари самолети.

В JAR-FCL свидетелството могат да бъдат включени и самолети, които не са в списъка, но привилегиите на класификацията се ограничават до самолети в регистъра на държавата на издаване на класификацията.

За обяснение на таблицата виж JAR-FCL 1.235(c):

а) символът (D) в колона 3 означава, че се изисква обучение за разлики, когато се преминава от един вариант самолет на друг или от един тип на друг, които са отделени с линия в колона 2;

"Списък на вертолетите за обучение за квалификационен клас и тип"

1. Производител	2. Вертолет	3.	4. Разрешение в свидетелството
Agusta			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	AB139/AW139		A139
Eurocopter			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	AS 355 E AS 355 F AS 355 F 1 AS 355 F 2 AS 355 N AS 355 NP	(D)	AS355
Sikorsky			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	S-92 A		SK92
Hélicoptères Guimbal			
SE Piston – еднодвигателен бутален	Cabri G2		Cabri G2
Agusta			
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	A 119 KOALA		A119
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	A 109 A A 109 A II A 109 C A 109 K2 A 109 E A 109 LUH A 109 S	(D)	A109
Agusta-Bell			

– SE Piston – еднодвигателен бутален	Agusta Bell 47G-2 Agusta Bell 47G-2A-1 Agusta Bell 47G-3B-1 Agusta Bell 47G- 4 Agusta Bell 47G-4A Agusta Bell 47J Agusta Bell 47J-2 Agusta Bell 47J-3		Bell47
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	Augusta Bell 206 A Augusta Bell 206 B Augusta Bell 206 L	(D) (D)	Bell206 Bell204/205/UH- 1D

	Augusta Bell 204 Augusta Bell 205		
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	Agusta Bell 212 Agusta Bell 412 Agusta Bell 412 SP	(D)	Bell212/412
Agusta Sikorsky			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	Agusta S-61 N 1		SK-61
Bell Helicopters			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	Bell 47 D Bell 47 G Bell 47 G-1 Bell 47 G-2 Bell 47 G-3 B-1 Bell 47 G-4 Bell 47 G- 4A Bell 47 G-5 Bell 47 H-1 Bell 47 J Bell 47 J-2 Bell 47 J-2 A		Bell47

– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	Bell 47 T Bell 47 TA Bell 204 Bell 205 A-1 Bell UH-1D Bell UH- 1H Bell 206 A Bell 206 B Bell 206 B 2 Bell 206 B 3 Bell 206 L Bell 206 L-1 Bell 206 L-3 Bell 206 L-4 Bell 214 B Bell 214 B 1 Bell 407	(D) (D)	Bell47T Bell204/205/UH- 1D Bell206 Bell214 Bell407
Bell Helicopters (continued)			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	Bell 206 LT Twinranger Bell 212 Bell 412 Bell 412 SP Bell 412 HP Bell 412 EP Bell 214 ST Bell 222 Bell 222 A Bell 222 B Bell 222 UT Bell 222 SP Bell 230	(D) (D)	Bell206LT Bell212/412 Bell 214ST Bell222/230/430 Bell427

	Bell 430 Bell 427		
Boeing-Vertol			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	Boeing 234 LR		BV234
Bristol Aircraft			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	B-171-B		Bristol171B
Brantley			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	B-2 B-2 B		BrantleyB2
Breda Nardi			

– SE Piston – еднодвигателен бутален	Breda Nardi 269		HU269
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	Breda Nardi 369	1	HU369/ MD500N/600N
	1 Difference training is required to fly MD500N/MD520N/MD600N		McDonnell Douglas
EH Industries			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	EH101		EH101
	2		3
Enstrom			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	F 28 A – D F 28 C 2 F 28 F F 280 C F 280 F F 280 FX F 280 D		ENF28
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	F 480		ENF480
Erickson Air-Crane Incorporated			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	S 64F S64F		

Eurocopter

– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	AS 350 B AS 350 B 1 AS 350 B 2 AS 350 D AS 350 B A AS 350 BB AS 350 B 3 EC 130 B 4 EC 120 SA 341 G SA 342 SA 3180 SA 318 B SA 318 C SA 3130 SA 313 B SE 3160 SE 316 B SE 316 C SA 319 B SA 315 B SA 360 SO 1221	(D) (D)	AS350 EC130B4 EC120 SA341/342 SA318/SE313 SA316/319/315 SA360 SO1221
Eurocopter (continued)			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	AS 332 C AS 332 C 1 AS 332 L AS 332 L 1 AS 332 L 2 EC 225 LP BO 105 A BO 105 C BO 105 D BO 105 LS A-1 BO 105 LS A-3 BO 105 S BO 105 CBS EC 135 T1 CDS EC 135 P1 CDS EC 135 T1 CPDS EC 135 P1 CPDS EC 135 T2 CPDS EC 135 P2 CPDS MBB-BK 117 A-1 MBB- BK 117 A-3 MBB-BK 117 A-4 MBB-BK 117 B-1 MBB-BK 117 B-2 MBB-BK 117 C-1 MBB-BK 117 C-2	(D) (D) (D)	AS332/EC225 BO105 EC135 BK117
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	SA 330 F SA 330 G SA 330 J SA 365 SA 365 C 1 SA 365 C 2 SA 365 C 3 SA 365 N SA 365 N 1 SA 365 N 2 SA 365 N3	(D)	SA330 SA365/AS365 EC155

EC 155 B/B1			
Hiller			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	UH 12 A UH 12 B UH 12 E		UH12
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	UH 12 T		UH 12 T
Hughes/Schweitzer			

– SE Piston – еднодвигателен бутален	269 A 269 B 269 C 300 C 300 CB 300 CBi		HU269
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	330 SP 333		SC330
Karman			
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен Karman K 1200 K1200			
McDonnell Douglas Helicopters			
– SE Turbine – еднодвигателен турбинен	Hughes 369 D Hughes 369 E Hughes 369 FF Hughes 369 HE Hughes 369 HS MD 500 N (NOTAR) MD 520 N MD 600 N	(D)	HU369/MD500N/600N
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	MD 900	(D)	MD900/902
	MD 902		
Robinson			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	R 22 R 22 A R 22 B R 44 R 44 Raven R 44 Raven II		R22 R44
Silvercraft			
– SE Piston – еднодвигателен бутален SV 4 SV4			
Sikorsky			
– SE Piston – еднодвигателен бутален	S 55 S 58		SK55 SK58
– SE Turbine –	S 58 T	(D)	SK58T

еднодвигателен турбинен	S 76 A S 76 A+ S 76 A++ S 76 B S 76 C S 76 C+ S 76 C++ S-61 N S-61 S		SK76 SK61
Westland			
– SE Piston – еднодвигателен бутален Westland Bell 47 G3 B-1 Bell47			
Westland Helicopters			
– SE Piston – еднодвигателен бутален – SE Turbine – еднодвигателен турбинен	Westland S 55 Series 1 Westland S 55 Series 3	(D)	WHS55
P.Z.L Swidnik, Poland			
– ME Turbine – многодвигателен турбинен	MIL Mi-2 PZL KANIA PZL W-3 PZL W-3A	(D)	Mi2 KANIA W-3SOKOL

Приложение № 8

към чл. 47, т. 9

Заявление за одобрение на учебна програма за определяне на тип/клас

МНОГОПИЛОТЕН ЕДНОПИЛОТЕН САМОЛЕТ VFR IFR КЛАС ТИП

Изтрийте ненужното

ЧАСТ А ПОПЪЛВА СЕ ОТ КАНДИДАТА (С ГЛАВНИ БУКВИ)

КАНДИДАТ: FTO/ TRTO/ОПЕРАТОР/ПРОИЗВОДИТЕЛ/НАЕТА БАЗА/НЕЗАВИСИМ TRI

Изтрийте ненужното

ИМЕ:

АДРЕС:

.....

Тел: Fax:

ДЪРЖАВА:

ПРИТЕЖАВАНИ СВИДЕТЕЛСТВА И КЛАСОВЕ (Само за независими TRI):

.....

ОДОБРЕНИЕ № (FTO/TRTO) СВИДЕТЕЛСТВО № (за TRI)

1. ОБОБЩЕНИ ПРЕДПОСТАВКИ ЗА ПРИЕМ НА ОБУЧАВАНИТЕ:

2. СЪДЪРЖАНИЕ НА УЧЕБНИТЕ КУРСОВЕ

НАЗЕМНО ОБУЧЕНИЕ (... часа) ПРОВЕРКА (... часа) МЯСТО:

ОТГОВОРНА ОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ ИНСТРУКТОР:

ОБУЧЕНИЕ НА STD (... часа) ПРОВЕРКА (... часа) МЯСТО:

ОТГОВОРНА ОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ ИНСТРУКТОР:

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ НА ВС (... часа) ПРОВЕРКА (... часа) ЛЕТИЩЕ:

ОТГОВОРНА ОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ ИНСТРУКТОР:

3. ТИП STD: ПРОИЗВОДИТЕЛ:

ОПЕРАТОР: ДАТА НА ОДОБРЕНИЕ/ПОДНОВЯВАНЕ:

4. ТИП ВС: РЕГИСТРАЦИОНЕН № ОПЕРАТОР:

5. БАЗА: ОСИГУРЕНА ОТ: ОРГАНИЗАЦИЯ:

В допълнение удостоверявам, че посоченият по-горе курс за обучение по определяне на клас/тип ще се провежда под моя отговорност съгласно изискванията, съдържащи се в учебната програма, регистрирана чрез заявление №

Дата:/..../..... Подпис на кандидата:

ЧАСТ В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ ОТ ГД"ГВА"

Настоящото удостоверявам, че гореспоменатата програма за обучение по определяне на клас/тип е

одобрена за провеждане под отговорността на гореспоменатия кандидат.

Наблюдения (ако е приложимо):

Дата и № на одобрението:

Дата и № на подновяване:

Дата и място: Подпис/печат на издаващия орган:

Приложение № 9

към чл. 49, ал. 1 и чл. 52
(Изм. - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

Доклад на ГД "ГВА" за инспекция на организация за обучение

Дата на инспекцията

Водещ на инспекцията

ГТО/TRTO/наети подизпълнители

Допълнителни инспектори

Име на базата

Друга организация за обучение

Местоположение

Алтернативно базово летище

Реф. № на ТО

1. ОДОБРЕНИ КУРСОВЕ, ЗА КОИТО Е ИНСПЕКЦИЯТА (Отметнете приложимите)

МОДУЛЕН ИМЕ НА КУРСА ИНТЕГРИРАН

АТР (А) / (Н), CPL/IR (А) / (Н), CPL (А) / (Н), IR (А) / (Н), TR (А) / (Н), CR (А/Н), FI (А) / (Н)

MCC

SFI

ДОКЛАД ПО ТОЧКИ (ДОКЛАД НА ИНСПЕКТОРА)

(Да се попълни съгласно JAR-FCL, приложими към курсовете, за които се кандидатства)

2. ЛЕТАТЕЛЕН ПЕРСОНАЛ ЗА ОДОБРЕНИЯ КУРС

Мерките за назначаване на персонал са проверени съгласно изискванията, предвидени в

JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 10-18 и Приложение 2 параграф 11-15.

Задоволително Незадоволително

3. НАЗЕМЕН ПЕРСОНАЛ ЗА ОДОБРЕНИЯ КУРС

Мерките за назначаване на персонал са проверени съгласно изискванията на JAR-FCL

1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 19-20 и Приложение 2, параграф 16.

Задоволително Незадоволително

4. ЛЕТИЩА

Летищата са проверени съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055,

Приложение 1а, параграф 27.

Задоволително Незадоволително

5. ДОКУМЕНТАЦИЯ И ПУБЛИКАЦИИ / ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОПЕРАЦИИТЕ

Документацията и публикациите, свързани със системата за актуализиране на курсовете,

ръководствата за обучение и за провеждане на полети са проверени съгласно изискванията,

предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 31-33 и Приложение 2,

параграф 25-27.

Задоволително Незадоволително

6. УЧЕБНИ РЕГИСТРИ И ДНЕВНИЦИ

Учебните регистри и дневници (инструкторски и на курсисти) са проверени съгласно

изискванията на JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 21-23 и Приложение 2,

параграф 18-20.

Задоволително Незадоволително

7. ИЗВАДКА ОТ ПРЕПРАТКИ В РЕГИСТРИТЕ

Направете препратки към листове за полетни разрешения, кандидатури на курсисти, учебни

регистри и отчети за напредъка, дневници на курсисти и инструктори, и документация на

въздухоплавателните средства

Курс Дата А/С-стри вид/сим А/С рег. Т/О Земя

Курсист Инструктор Задов. Незадов.

8. СТАНДАРТИ НА ПРЕПОДАВАНЕ

Бе проверена извадка от следните лекции съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL

1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 31-33 и Приложение 2, параграф 16.

Задоволително Незадоволително

9. КУРСОВ МАТЕРИАЛ

Курсовият материал и пособия бяха проверени съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL

1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 31-33 и Приложение 2, параграф 21 и 25 до 27.

Задоволително Незадоволително

10. УЧЕБНА ПРОГРАМА

Учебната програма е проверена съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055,

Приложение 1а, параграф 24 и Приложение 2, параграф 21.

Задоволително Незадоволително

11. НАЗЕМНО УЧЕБНО НАСТАНЯВАНЕ

Настаняването е проверено съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 29.

Задоволително Незадоволително

12. АДМИНИСТРАЦИЯ

Администрацията на наземното обучение е проверена съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 3, 10 и 21-23 и Приложение 2, параграф 11 и 18-20.

Задоволително Незадоволително

13. ОДОВРЕНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА ЗА КУРСА

ТИП БРОЙ

14. ПРОВЕРКА НА ИЗВАДКА ОТ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА

(проверката да включва документация)

A/C Рег:

са проверени съгласно инспекционния чеклист и изискванията на JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 25 и 26 и Приложение 2, параграф 22.

Задоволително Незадоволително

15. ОПЕРАТИВНО НАСТАНЯВАНЕ

Настаняването е проверено съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 28 и Приложение 2, параграф 23.

Задоволително Незадоволително

16. УЧЕБНО ОБОРУДВАНЕ

Учебното оборудване е проверено съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложения 1а, параграф 25 и Приложение 2, параграф 22.

Задоволително Незадоволително

17. РЪКОВОДСТВО ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ

Ръководството за провеждане на полети е проверено съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 31 и 33 и Приложение 2, параграф 25 и 27.

Задоволително Незадоволително

18. РЪКОВОДСТВО ЗА ОБУЧЕНИЕ

Ръководството за обучение е проверено съгласно изискванията, предвидени в JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 31 и 32 и Приложение 2, параграф 25 и 26.

Задоволително Незадоволително

19. STD (включително квалификационен клас, одобрение и техническо обслужване)

Операциите на STD са проверени съгласно изискванията на JAR-FCL 1.005/2.005 (a) (4) и JAR-STD.

Задоволително Незадоволително

20. СИСТЕМА ЗА КАЧЕСТВО

Системата за качество е проверена съгласно изискванията на JAR-FCL 1.055/2.055, Приложение 1а, параграф 3 и Приложение 2, параграф 3.

Задоволително Незадоволително

21. Забележка 1. Ако по някоя от точките е било невъзможно да се извърши проверка, това се отбелязва заедно с причините.

Забележка 2. По точките, маркирани като незадоволителни, трябва да има обяснения, приложени към този доклад.

Забележка 3. Когато бъде завършен, докладът се съхранява от ГД "ГВА" и се представя пред LIST на JAA при поискване.

приложение № 10

към чл. 25, ал. 1

(Ново - ДВ, бр. 86 от 2010 г.)

SECTION 1 –

REQUIREMENTS

1 GENERAL 1.1 This Section contains the requirements for Helicopter Flight Simulators. 2 PRESENTATION 2.1 The requirements of JAR-STD 1H are presented in two columns on loose pages, each page being identified by the date of issue or the amendment number under

РАЗДЕЛ 1 – ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 1.1.

Настоящият раздел съдържа изискванията за пилотажни тренажори за вертолети. 2. ПРЕДСТАВЯНЕ 2.1. Изискванията на JAR-STD са представени в две колони върху незалепени страници, като на всяка страница е отбелязана датата на издаване и номерът на поправката, под който документът е поправен или

which it is amended or reissued. 2.2 Subheadings are in italic typeface. 2.3 Explanatory Notes not forming part of the requirements appear in smaller typeface. 2.4 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent „Amendment“ is issued.

SUBPART A –

APPLICABILITY

JAR-STD 1H.001 Applicability JAR-STD 1H applies to those persons or organisations (STD operators) seeking qualification of Flight Simulators (FS). Flight Simulator Users also shall obtain approval to use the Flight Simulator as part of their approved training programmes despite the fact that the Flight Simulator has been previously qualified. Although this document provides guidance material for Flight Simulator users, precise details of such approvals are contained in JAROPS, JAR-FCL and other applicable documents.

SUBPART B – GENERAL

JAR-STD 1H.005 Terminology (See AMC-STD 1H.005) Because of the technical complexity of Synthetic Training Device (STD) qualification, it is essential that standard terminology is used throughout. The following principle terms and abbreviations shall be used in order to comply with JAR-STD. Further terms and abbreviations are contained in AMC STD 1H.005.
(a) Synthetic Training Device

преиздаден. 2.2. Подзаглавията се дават в курсив. 2.3. Обяснителните бележки, които не са част от изискванията, се дават с по-малки букви. 2.4. Нов, поправен или коригиран текст се дава ограден в средни скоби до издаването на следваща „Поправка“.

ЧАСТ А – ПРИЛОЖИМОСТ

JAR-STD 1H.001 Приложимост JAR-STD 1H се прилага за онези лица, организации или предприятия, които са оператори на оборудване за комплексна летателна подготовка и които искат окачествяване на пилотажните тренажори. Потребителите на [пилотажните тренажори] получават право да използват [тези тренажори] като част от техните одобрени програми за обучение независимо от факта, че [пилотажният тренажор] е бил качествен по-рано. Независимо, че настоящият документ дава материал с инструкции за тези, които използват [пилотажните тренажори], точните подробности за това право се дават в JAR-OPS, JAR-FCL и други приложими документи.

ЧАСТ В – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

JAR-STD 1H.005 Терминология Поради техническата сложност на окачествяването на оборудване за комплексна летателна подготовка (STD) от особена важност е използването на стандартна терминология в целия текст. За изпълнение на изискванията на JAR-STD се използват следните основни термини и съкращения. Допълнителни термини и съкращения се дават в AMC STD 1H.005.
(a) Оборудване за комплексна летателна подготовка (STD).
Оборудване за подготовка, което е

(STD) A training device which is either a Flight Simulator (FS), a Flight Training Device (FTD) or a Flight & Navigation Procedures Trainer (FNPT).

(b) Flight Simulator (FS) A full size replica of a specific type or make, model and series helicopter flight deck/cockpit, including the assemblage of all equipment and computer programmes necessary to represent the helicopter in ground and flight operations, a visual system providing an out of the flight deck/cockpit view, and a force cueing motion system. It is in compliance with the minimum standards for Flight Simulator qualification.

(c) Flight Training Device (FTD) . A full size replica of a specific helicopter type's instruments, equipment, panels, and controls in an open flight deck/cockpit area or an enclosed helicopter cockpit/flight deck, including the assemblage of equipment and computer programmes necessary to represent the helicopter in ground and flight conditions to the extent of the systems installed in the device. It does not require a force cueing motion or visual system. It is in compliance with the minimum standards for a specific FTD Level of Qualification,

(d) Flight and Navigation Procedures Trainer – (FNPT). A training device which represents the flight deck/cockpit environment including the assemblage of equipment and computer programmes necessary to represent a helicopter in flight conditions to the extent that the systems appear to function as in

или пилотажен тренажор (FS), оборудване за летателна подготовка (FTD), тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила (FNPT).

(b) Пилотажен тренажор (FS). Точно копие в пълни размери на конкретен тип или марка, модел и серия кабина за екипажа на вертолета, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в експлоатационни условия на земята и във въздуха, визуална система, която осигурява видимост навън от кабината за екипажа, и система за движение със силов ориентир. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за окачествяване на пилотажен тренажор.

(c) Оборудване за летателна подготовка (FTD). Точно копие в пълни размери на прибори, оборудване, табла и уреди за управление в отворена зона с кабина за екипажа или затворена кабина за екипажа на вертолет, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в летателни условия на земята и във въздуха до степен, осигурявана от монтираните в оборудването системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система и система за движение със силов ориентир. Оборудването отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфично ниво на окачествяване на оборудване за летателна подготовка.

(d) Тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила – (FNPT). Оборудване за подготовка, което пресъздава средата на кабината за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в

a helicopter. It is in compliance with the minimum standards for a specific FNPT Level of Qualification,

(e) Synthetic Training Device User Approval (STD User Approval). The extent to which an STD of a specified Qualification Level may be used by persons, organisations or enterprises as approved by the Authority. It takes account of helicopter to STD differences and the operating and training ability of the organisation,

(f) Synthetic Training Device Operator (STD Operator) . That person, organisation or enterprise directly responsible to the Authority for requesting and maintaining the qualification of a particular STD.

(g) Synthetic Training Device User (STD User). The person, organisation or enterprise requesting training, testing and checking credits through the use of an STD.

(h) Synthetic Training Device Qualification (STD Qualification). The level of technical ability of an STD as defined in the compliance document.

летателни условия на земята и във въздуха до степен сякаш системите функционират на хеликоптера. Оборудването отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфично ниво на окачествяване на тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила.

(e) Право за използване от потребител на оборудване за комплексна летателна подготовка (право на STD). Степента, до която дадено оборудване за комплексна летателна подготовка със специфично ниво на окачествяване може да се използва от лица, организации или предприятия с одобрението на въздухоплавателната администрация. Отчита различията на вертолета спрямо оборудването за комплексна летателна подготовка, както и учебните възможности на организацията.

(f) Оператор на оборудване за комплексна летателна подготовка (оператор на STD). Лицето, организацията или предприятието, което пряко отговаря пред въздухоплавателната администрация за кандидатстване и поддържане на ниво на окачествяване за дадено оборудване за комплексна летателна подготовка.

(g) Потребител на оборудване за комплексна летателна подготовка (потребител на STD). Лицето, организацията или предприятието, което кандидатства за кредити за обучение, проверка и полагане на изпити чрез използване на оборудване за летателна подготовка.

(h) Окачествено равнище на оборудване за комплексна летателна подготовка (окачествено равнище на STD). Нивото на техническите възможности на оборудване за комплексна летателна подготовка, както е определено в документа за

<p>(i) Qualification Test Guide (QTG). A document designed to demonstrate that the performance and handling qualities of an STD agree within prescribed limits with those of the helicopter and that all applicable regulatory requirements have been met. The QTG includes both the helicopter and STD data used to support the validation.</p>	<p>съответствие с изискванията.</p> <p>(i) Инструкции за тест за окачествяване (QTG). Документ, предназначен да демонстрира, че предписаните ограничения във връзка с работните качества и характеристиките за управление на оборудване за комплексна летателна подготовка отговарят на онези за вертолета и че всички приложими регламентирани изисквания са изпълнени. Инструкциите за теста за окачествяване включват данни за вертолета и за оборудването за комплексна летателна подготовка, които се използват за доказване на годност.</p>
<p>JAR-STD 1H.010 Implementation JAR-STD Part 1H will be implemented on 1 April 2001 whereupon national arrangements, procedures and Qualification Certificates shall fully comply with JAR-STD 1H criteria.</p>	<p>JAR-STD 1H.010 Влизане в сила JAR-STD Част 1H ще влезе в сила на 1 април 2001 година, след което националните мерки, процедури и удостоверения за окачествяване се съгласуват изцяло с критериите на JAR-STD 1H.</p>
<p>SUBPART C – HELICOPTER FLIGHT SIMULATORS JAR-STD 1H.015 Application for Flight Simulator Qualification (See AMC STD 1H.015) (See IEM STD 1H.015) (a) The operator of a Flight Simulator requiring evaluation of this simulator shall apply to the Authority giving 3 months notice, (b) A Flight Simulator Qualification Certificate shall be issued following satisfactory completion of an evaluation by the Authority.</p>	<p>Част С – ПИЛОТАЖНИ ТРЕНАЖОРИ ЗА ВЕРТОЛЕТИ JAR-STD 1H.015 Заявление за окачествяване на пилотажен тренажор (a) Оператор на пилотажен тренажор, който иска оценка на този тренажор, подава заявление до въздухоплавателната администрация, като уведоми 3 месеца предварително. (b) Удостоверение за окачествяване на пилотажен тренажор се издава непосредствено след завършване на оценяването от страна на въздухоплавателната администрация.</p>
<p>JAR-STD 1H.020 Validity of Flight Simulator Qualification (a) A Flight Simulator qualification is valid for 12 months unless otherwise</p>	<p>JAR-STD 1H.020 Валидност на удостоверението за окачествяване на пилотажния тренажор (a) Удостоверението за окачествяване на пилотажния тренажор е валидно 12</p>

specified by the Authority,

месеца, освен ако не е посочено друго от въздухоплавателната администрация.

(b) A Flight Simulator qualification test for revalidation may take place at any time within the 60 days prior the expiry of the validity of the qualification document. The new period of validity shall continue from the expiry date of the previous qualification document,

(b) Тест за повторно потвърждаване на удостоверение за окачествяване на оборудване за комплексна летателна подготовка може да се проведе по всяко време в рамките на 60-те дни, предшестващи изтичането на валидността на документа за окачествяване. Новият период на валидност продължава от датата на изтичане на предходния документ за окачествяване.

(c) The Authority may refuse, revoke, suspend or vary a Flight Simulator qualification, if the requirements of JAR-STD 1H are not satisfied.

(c) Въздухоплавателната администрация може да отказва, отменя, прекратява и променя удостоверения за окачествяване на пилотажен тренажор, ако изискванията на JAR-STD 1H не са изпълнени.

JAR-STD 1H.025 Rules governing Flight Simulator Operators

JAR-STD 1A.025 Правила, по които се ръководят операторите на пилотажни тренажори

(See AMC STD 1H.025 The operator of a Flight Simulator shall demonstrate his capability to maintain the performance, functions and other characteristics specified for the Flight Simulator Qualification Level as follows:

Операторът на пилотажен тренажор демонстрира способността си да поддържа експлоатацията, функциите и другите характеристики, посочени за качествено ниво на пилотажния тренажор, както следва:

(a) Quality System

(a) Система за качество

(1) A Quality System shall be established and a Quality Manager designated who shall monitor compliance with, and the adequacy of, procedures required to ensure the maintenance of the Qualification Level of FS. Compliance monitoring shall include a feedback system to the Accountable Manager to ensure corrective action as necessary.

(1) Създава се система за качество и се определя ръководител по качеството, който да контролира спазването и пригодността на процедурите, които са необходими да осигурят поддържането на качествено ниво пилотажен тренажор. Контролирането на спазването на процедурите включва система за обратна връзка с отговорния ръководител с цел осигуряване на необходимите коригиращи действия.

(2) The Quality System shall include a Quality Assurance Programme that contains

(2) Системата за качество включва програма за осигуряване на качеството, която съдържа процедури,

procedures designed to verify that the specified performance, functions and characteristics are being conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.

(3) The Quality System and the Quality Manager shall be acceptable to the Authority.

(4) The Quality System shall be described in relevant documentation,

(b) Updating. Maintain a link with manufacturers to incorporate important modifications, especially:

(1) Helicopter modifications, whether or not enforced by an airworthiness directive, which are essential for training, testing and checking shall be introduced into all affected Flight Simulators.

(2) Modification of Flight Simulators, including motion and visual systems:

(i) Where applicable and essential for training, testing and checking, STD operators shall update their Flight Simulators (for example in the light of data revisions). Modifications of the Flight Simulator hardware and software, which affect flight, and ground handling and performance or any major modifications of the motion or visual system shall be evaluated to determine the impact on the original qualification criteria. If necessary, STD operators shall prepare amendments for any affected Validation Tests. The STD operator shall test the Flight Simulator to the new criteria,

създадени с цел да се провери дали работата, функциите и характеристиките на оборудването са съобразени с всички прилагани изисквания, стандарти и процедури.

(3) Системата за качество и ръководителят по качество трябва да бъдат приемливи за въздухоплавателната администрация.

(4) Системата за качество се описва в съответната документация.

(b) Актуализиране. Поддържане на връзка с производителите с цел внедряване на важни модификации, особено:

(1) Модификации на вертолета, които са наложени или не от директива за летателна годност, които са съществени за подготовката и проверката, се въвеждат при всички засегнати пилотажни тренажори.

(2) Модификация на пилотажни тренажори, включително системи за движение и визуални системи:

(i) Където е приложимо и съществено за подготовката и проверката, операторите на оборудване за комплексна летателна подготовка осъвременяват своите пилотажни тренажори (например в светлината на проверка на данните). Модификациите на хардуера и софтуера на пилотажните тренажори, които оказват влияние на полета, на управлението на земята и на технологичността или на някоя от основните модификации на система за движение или визуална система, ще бъдат подлагани на оценка за определяне на въздействието върху оригиналните критерии за окачествяване. Ако е необходимо, операторите на оборудване за комплексна летателна подготовка подготвят изменения за

- всеки
засегнат тест за доказване на годност.
Операторът на оборудване за
комплексна летателна подготовка ще
проведе изпитания на пилотажните
тренажори по новите критерии.
- (ii) The Authority shall be advised in advance of any major changes to determine if the tests carried out by the STD operator are satisfactory. A special evaluation of the simulator may be necessary prior to returning it to training following the modification,
- (ii) На въздухоплавателната администрация ще бъде докладвано предварително за всякакви важни изменения, за да се определи дали проведените изпитания от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка са задоволителни. Специална оценка може да се наложи на тренажора преди връщането му в системата за подготовка след извършването на модификацията.
- (c) Installations. Ensure that the Flight Simulator is located in a suitable environment, which supports safe and reliable operation.
- (c) Инсталации: Осигурява се разполагането на пилотажния тренажор в подходяща среда, която подпомага безопасната и надеждна експлоатация.
- (1) The STD operator shall ensure that the Flight Simulator and its installation comply with the local, country or state regulations for health and safety. However as a minimum the following shall be addressed:
- (1) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка осигурява съответствие на пилотажния тренажор и неговата инсталация с местните наредби или тези на страната или щата за здравеопазване и безопасност. Но въпреки това като минимум се обръща внимание на следното:
- (i) Flight Simulator occupants and maintenance personnel shall be briefed on simulator safety to ensure that they are aware of all safety equipment and arrangement in the simulator in case of emergency,
- (i) Тези, които се намират в пилотажния тренажор, и персоналът за техническото му обслужване получават подходящ инструктаж за безопасна работа с цел осигуряване на тяхното запознаване с оборудването за безопасност и реда в пилотажния тренажор в аварийни случаи,
- (ii) Adequate fire/smoke detection, warning and suppression arrangements to ensure the safe passage of personnel from the Flight Simulator,
- (ii) Подходящи системи за откриване на огън/дим, мерки за предупреждение и потушаване на пожар с цел осигуряване безопасното излизане на персонала от пилотажния тренажор.
- (iii) Adequate protection against electrical, mechanical, hydraulic
- (iii) Подходящо предпазване срещу електрически, механически,

and pneumatic hazards – including those arising from the control loading & motion systems to ensure the maximum safety of all personnel in the vicinity of the simulator,	хидравлични и пневматични опасности, включително онези, които възникват вследствие на контролно натоварване и от системите за движение за осигуряване максимална безопасност за всички лица в близост до пилотажния тренажор.
(iv) Other items:	(iv) Други елементи:
(A) Two-way communication system which remains operational in the event of total power failure.	(A) Двупосочна комуникационна система, която продължава да функционира в случай на пълно прекъсване на енергозахранването;
(B) Emergency lighting.	(B) Аварийно осветление;
(C) Escape exits & facilities.	(C) Аварийни изходи и съоръжения;
(D) Occupant restraints (seat, seat belts...)	(D) Ограничители за намиращите се в тренажора (седалки, колани за седалките и т.н.);
(E) External warning of motion and access ramp or stairs activity	(E) Външна предупредителна сигнализация за движение и площадка за достъп или дейност по стълбището;
(F) Danger area markings.	(F) Маркировка на опасни зони;
(G) Guard rails and gates.	(G) Охранителни перила и портали;
(H) Motion & Control Loading Emergency stop controls accessible from pilots and instructor seats.	(H) Контролни устройства за аварийно спиране на контролно натоварване (ако има такава), което да е достъпно от мястото на пилота и на инструктора;
(I) A manual or automatic electrical power isolation switch.	(I) Ръчен или автоматичен ключ за изключване на електрическата енергия.
(2) The Flight Simulator safety features such as emergency stops and emergency lighting shall be checked regularly by the STD operator but in any case at least annually. These tests shall be recorded.	(2) Характеристиките за безопасност на пилотажния тренажор като аварийни стоп-устройства и аварийно осветление се проверяват редовно от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка, но при всички случаи най-малко веднъж годишно. Тези проверки се записват.
JAR-STD 1H.030 Requirements for Flight Simulators qualified on or after 1 April 2001 (See Appendix to JAR-STD 1H.030) (See AMC STD 1H.030) (See IEM STD 1H.030)	JAR-STD 1A.030 Изисквания за пилотажни тренажори (FS), качествени на или след 1 април 2001 г.
(a) Any Flight Simulator submitted for initial evaluation	(a) Всеки пилотажен тренажор, представен за първоначално

on or after 1 April 2001, shall be evaluated against JAR-STD 1H criteria for Qualification Levels A, B, C or D.

(b) A Flight Simulator shall be assessed in those areas which are essential to completing the flight crew member training, testing and checking process, including:

(1) Longitudinal, lateral and directional handling qualities, and

(2) Performance on the surface and in the air, and

(3) Specific operations where applicable, and

(4) Cockpit configuration, and

(5) Functioning during normal, emergency and, where applicable, non normal operation, and

(6) Instructor station function and simulator control, and

(7) Additional requirements depending on the Qualification Level and the installed equipment,

(c) The Flight Simulator shall be subjected to:

(1) Validation tests, and

(2) Functions & Subjective tests as found in the Qualification Test Guide (QTG)

(d) Data, which is used to ensure the fidelity of a Flight Simulator, shall be of a standard that satisfies the Authority, before the Flight Simulator can gain a Qualification Level,

(e) The STD operator shall submit a QTG in a form and manner acceptable to the

оценяване на или след 1 април 2001 г., се оценява по критериите на приложимия JAR-STD 1H за нива на качествяване А, В, С или D.

(b) Пилотажният тренажор се оценява в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на летателния екипаж и за процеса на проверка, включително:

(1) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обработка/обслужване;

(2) Функциониране на повърхността на земята и във въздуха;

(3) Специфични експлоатационни операции, където има такива;

(4) Конфигурация на кабината за екипажа;

(5) Функциониране в условията на нормална, свръхнормална, аварийна и ненормална експлоатация, ако съществува такава;

(6) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на пилотажния тренажор;

(7) Определени допълнителни изисквания в зависимост от нивото на качествяване и монтираното оборудване.

(c) Пилотажният тренажор се подлага на:

(1) Тестове за потвърждаване на годност, и

(2) Функционални и субективни тестове, както са посочени в инструкциите за теста за качествяване.

(d) Данните, които се използват за осигуряване на точността на един пилотажен тренажор, са със стандарт, който удовлетворява въздухоплавателната администрация преди пилотажният тренажор да може да получи ниво на качествяване.

(e) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка представя инструкции за тест за

Authority,	окачествяване във форма и по начин, който е приемлив за въздухоплавателната администрация.
(f) Upon completion of an initial or upgrade evaluation, and when all the discrepancies in the QTG have been addressed to the satisfaction of the authority, the QTG is approved. After inclusion of the results of the tests witnessed by the Authority, the approved QTG becomes the Master QTG (MQTG), which is the basis for the Flight Simulator qualification evaluations.	(f) Инструкциите за теста за окачествяване ще бъдат одобрени само след извършване на първоначално оценяване или оценяване за повишение на нивото и когато всички несъответствия в инструкциите за теста за окачествяване са отстранени по един удовлетворителен за въздухоплавателната администрация начин. След включване на резултатите от тестове, освидетелствано от въздухоплавателната администрация, одобрените инструкции за изпита за окачествяване стават главна инструкция за изпит за окачествяване (MQTG), която е основата за окачествяване на пилотажен тренажор и за извършването на следващото периодично оценяване на пилотажния тренажор.
(g) The STD operator shall:	(g) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка:
(1) Run the complete MQTG progressively between each annual evaluation by the Authority. Results shall be dated and retained in order to satisfy both the STD operator as well as the Authority that simulator standards are being maintained and,	(1) Изпълнява пълната главна инструкция за изпит за окачествяване постоянно между всяко годишно оценяване от страна на въздухоплавателната администрация. Резултатите се отбелязват с дата и се съхраняват с цел да удовлетворят както оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка, така и въздухоплавателната администрация, че стандартите на пилотажния тренажор се поддържат.
(2) Establish a Configuration Control System to ensure the continued integrity of the hardware and software qualified.	(2) Създава система за контрол на конфигурацията с цел да се осигури поддържане на доброто състояние на качествения хардуер и софтуер.
Appendix 1 to JAR-STD 1H.030 Minimum Flight Simulator Requirements	Приложение 1 към JAR-STD 1H.030 Минимални изисквания за пилотажен тренажор
(a) This Appendix describes the minimum Flight Simulator	(a) Това приложение описва минималните технически изисквания

requirements for qualifying JAA Level A, B, C and D Flight Simulators. за квалификационни нива на JAA – A, B, C и D, на пилотажен тренажор.

(1) Each of those four levels carries a technical description and it will show in broad terms the training, testing and checking credits.

(1) Всяко едно от тези четири нива носи подходящо техническо описание и в общи термини показва кредитите за подготовка, проверка и тестове.

(2) The training, checking and testing credits do not imply an automatic Approval for any Flight Simulator User.

(2) Кредитите за подготовка, проверка и тестове не означават автоматично ниво на одобрение за който и да е потребител на пилотажен тренажор.

(3) Specific requirements for the use of the helicopter or Flight Simulator are determined by the Authority. Specialized training courses require an adequate standard of simulation, which will be evaluated by the Authority.

(3) Специфични изисквания за използването на вертолета или пилотажния тренажор се определят от Въздухоплавателната администрация. Специализирани курсове на обучение изискват подходящ стандарт на имитация/симулация, който ще бъде оценен от Въздухоплавателната администрация.

Note: Certain Flight Simulator and visual system requirements included in this Appendix shall be supported with a Statement of Compliance (SOC) and, in some designated cases, an Objective Test. Compliance statements shall describe how the requirement was met.

Бележка. Определени изисквания за пилотажния тренажор и визуалните системи, включени в това приложение, се подкрепят със заявление за съответствие с изискванията (SOC) и в някои определени случаи с обективен тест. Заявленията за съответствие с изискванията описват как е било изпълнено изискването.

Table 1 – Minimum Flight Simulator requirements for qualifying JAA Level A, B, C and D Simulators

Таблица 1 – Минимални технически изисквания за окачествяване на пилотажни тренажори на JAA, ниво A, B, C и D

Table 1 Minimum Flight Simulator requirements for qualifying JAA Level A, B, C and D Simulators

Table 1 Minimum Flight Simulator requirements for qualifying JAA Level A, B, C and D Simulators

Qualification level	General Technical Requirements	Credits (Reserved until classification by JAR-OPS and JAR-FCL)
---------------------	--------------------------------	-------------------------------------------------------------------

LEVEL A	<p>(See also IEM STD 1H.030). The lowest level of simulator technical complexity. An enclosed full-scale replica of the helicopter cockpit/flight deck with representative pilots seats. including simulation of all systems, instruments,. navigational equipment, communications and caution and warning systems.</p> <p>An Instructor’s station with seat shall be provided and at least one additional seat for inspectors/observers.</p> <p>Static control forces and displacement characteristics shall correspond to that of the replicated helicopter and they shall reflect the helicopter under the same static flight conditions.</p> <p>Representative/generic aerodynamic data tailored to the specific helicopter type with fidelity sufficient to meet the Objective Tests may be used.</p> <p>Functions and Subjective Tests are allowed. Generic Ground Effect and ground handling models are permitted.</p> <p>Motion. visual and sound systems sufficient to support the training, testing and checking credits sought are required.</p> <p>A motion system having a minimum of three degrees of freedom (pitch, roll, and heave) to accomplish the required training tasks shall be provided.</p> <p>The visual system shall provide at least 45 degrees horizontal and 30 degrees vertical field of view per plot. A night/dusk scene is acceptable.</p> <p>The response to control inputs shall not be greater than 150 milliseconds more than that experienced on the helicopter.</p>	Suitable for: Reserved
LEVEL B	<p>As for Level A plus: Validation Flight Test Data shall be used as the basics for flight and performance and systems characteristics. Additionally ground handling and aerodynamics programming to include ground effect</p>	As for Level A plus: Reserved

	<p>reaction and handling characteristics shall be derived from validation Flight Test Data.</p> <p>A reduced six-axis motion performance envelope is acceptable.</p> <p>The visual system shall provide at least 75 degrees horizontal and 40 degrees vertical field of view per pilot.</p>	
LEVEL C	<p>The second highest Level of simulator performance.</p> <p>As for Level B plus:</p> <p>A Daylight/Dusk/Night Visual system is required with a continuous field of view per pilot of not less than 150 degrees horizontal and 40 degrees vertical.</p> <p>The sound simulation shall include the sounds of precipitation and significant helicopter noises perceptible to the pilot and shall be able to reproduce the sounds of a crash landing.</p> <p>The response of control inputs shall not be greater than 100 milliseconds more than that experienced on the helicopter. Turbulence and other atmospheric models shall be provided to support the training, testing and checking credit sought.</p>	<p>As for Level B plus: Reserved</p>
LEVEL D	<p>The highest Level of simulator performance.</p> <p>As for Level C plus:</p> <p>A full Daylight/Dusk/Night visual system is required with a continuous field of view per pilot of not less than 180 degrees horizontal and 60 degrees vertical and there shall be complete fidelity of sounds and motion buffets.</p>	<p>As for Level C plus: Reserved</p>
<p>Таблица 1 – Минимални технически изисквания за окачествяване на пилотажни тренажори на JAA, ниво А, В, С и D</p>		
Квалификационно ниво	Общи технически изисквания	Кредити (запазено до класификация от JAR-OPS и JAR-FCL)
НИВО А	(Виж също и IEM STD 1Н.030). Най-ниско ниво на техническа сложност на пилотажен тренажор.	Подходящ за: Запазено.

Приложено пълно, в цял мащаб,
точно копие на кабина за
екипажа/пилотска кабина на
вертолет с представителни места за
пилотите, включително моделиране
на всички системи, прибори,
навигационно оборудване,
комуникации и система за
оповестяване и система за
предупредителна сигнализация.
Осигурява се работно място за
инструктора с места за сядане, както
и места за членовете на екипажа и
едно място за
инспектори/проверяващи.
Статичните усилия в системата за
управление и характеристиките на
отклонение трябва да съответстват
на тези на имитирания вертолет и те
трябва да отразяват вертолета при
същите статични условия на полет.
Позволява се използването на
специфични за дадения клас
представителни/обобщаващи данни
според конкретния тип вертолет с
точност, достатъчна за изискванията
на обективните изпитания.
Разрешени са общ ефект от
влиянието на земята и модели на
наземно управление. Изискват се
системи за движение, визуални
системи и звукови системи, които са
достатъчни да подкрепят исканите
кредити за подготовката,
изпитването и проверката.
Осигурява се система за движение,
която има най-малко три степени на
свобода (пространствено
положение, разбег и издигане) за
осъществяване на изискваните
учебни задачи. Визуалната система
трябва да осигурява най-малко 45
градуса хоризонтално и 30 градуса
вертикално полезрение за всеки
пилот. Условия при здрач и нощни
условия са също приемливи.
Реакцията на усилията за
управление на входа няма да
надхвърля с повече от 150

НИВО В	<p>милисекунди реакцията, която се наблюдава на вертолета.</p> <p>Както за ниво А, плюс: Потвърждаващи данни от летателно изпитание се използват като основа за определяне на летателните, технологичните и системните характеристики. Допълнително от потвърждаващите данни от летателно изпитание се извлича програмиране за наземно управление и аеродинамика, което да включва реакция на ефекта на влияние на земята и характеристики на пилотиране.</p> <p>Намален технологичен диапазон на движение на шест оси е приемлив. Визуалната система трябва да осигурява най-малко 75 градуса хоризонтално и 40 градуса вертикално полезрение за всеки пилот.</p>	<p>Както за ниво А, плюс: Запазено</p>
НИВО С	<p>Второто най-високо ниво за технологически качества на пилотажен тренажор.</p> <p>Както за ниво В, плюс: Изисква се визуална система за наблюдение на дневна светлина, при смрачаване/здрач и през нощта, която да има такова постоянно поле на видимост, което да осигурява за всеки пилот не по-малко от 150 градуса хоризонтално и 40 градуса вертикално поле на видимост.</p> <p>Звуковото моделиране/имитация включва звуковете от валежи и други значителни шумове/звукове във вертолета, които се долавят от пилота; трябва да има възможност за възпроизвеждане на звукове от аварийно кацане. Реакцията на усилията за управление на входа няма да надхвърля с повече от 100 милисекунди реакцията, която се наблюдава на вертолета.</p> <p>Турбулентност и други атмосферни модели се осигуряват за подпомагане на обучението, тестването и проверката за исканите</p>	<p>Както за ниво В, плюс: Запазено.</p>

	кредити.	
НИВО D	Най-високо ниво за технологически качества на пилотажен тренажор. Както за ниво C, плюс:	Както за ниво C, плюс: Запазено.
	Изисква се визуална система за наблюдение на дневна светлина, при смрачаване/здрач и през нощта, която да има такова постоянно поле на видимост, което да осигурява за всеки пилот не по-малко от 180 градуса хоризонтално и 60 градуса вертикално поле на видимост; изисква се напълно точно пресъздаване на шумове и друсане по време на движение.	

JAR-STD 1H.035 Requirements for Flight Simulators approved or qualified before 1 April 2001 (See AMC STD 1H.035)	JAR-STD 1H.035 Изисквания за пилотажни тренажори (FS), одобрени или окачествени преди 1 април 2001 г.
(a) Flight Simulators approved or qualified in accordance with national regulations of JAA Members States before (date of implementation) either will be re-categorised or will continue to maintain their Approval under the Grandfather Rights provision, in accordance with subparagraphs (c) and (d) below,	(a) Пилотажни тренажори, одобрени или окачествени с националните регламенти на страните – членки на JAA, преди дата на влизане в сила, ще бъдат или прекатегоризирани, или ще продължат да поддържат своето одобрение по силата на клаузата за „правата на дядото“ в съответствие с подпараграфи (c) и (d) по-долу.
(b) Re-categorised simulators will be qualified in accordance with JAR-STD 1H.030.	(b) Прекатегоризирани пилотажни тренажори се окачествяват в съответствие с JAR-STD 1H.30.
(c) Flight Simulators that are not recategorised but that have a primary reference document used for their testing may be qualified by the Authority to an equivalent JAR-STD Qualification Level, either	(c) Пилотажни тренажори, които не са прекатегоризирани, но които имат първоначален документ, използван за тяхното тестване, могат да бъдат окачествени от въздухоплавателната администрация на еквивалентно на JAR-STD ниво на окачествяване – AG, BG, CG или DG. Тези нива на окачествяване се

AG, BG, CG or DG. These Qualification Levels refer to similar credits achieved by JAR-STD Levels A, B, C & D.	отнасят за подобни кредити, получени по нива А, В, С и D на JAR-STD.
(1) To gain and maintain an equivalent Qualification Level, these Flight Simulators shall be assessed in those areas which are essential to completing the flight crew member training, testing and checking process, including:	(1) За получаване и запазване на еквивалентно ниво на окачествяване тези пилотажни тренажори се оценяват в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на членовете на летателния екипаж и за процеса на проверка, включително:
(i) Longitudinal, lateral and directional handling qualities, and	(i) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обработка/обслужване;
(ii) Performance on the surface and in the air, and	(ii) Работа на повърхността на земята и във въздуха;
(iii) Specific operations where applicable, and	(iii) Специфични експлоатационни операции, където има такива;
(iv) Cockpit configuration, and	(iv) Конфигурация на кабината за екипажа;
(v) Functioning during normal, abnormal, emergency and, where applicable non normal operation, and	(v) Функциониране в условията на нормална, свръхнормална, аварийна и ненормална експлоатация, ако съществува такава;
(vi) Instructor station function and simulator control, and	(vi) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на пилотажния тренажор;
(vii) Certain additional requirements depending on the Qualification Level and the installed equipment.	(vii) Допълнителни изисквания в зависимост от нивото на окачествяване и монтираното оборудване.
(2) The Flight Simulator shall be subjected to:	(2) Пилотажният тренажор се подлага на:
(i) Validation Tests, and	(i) Тестове за потвърждаване на годност, и
(ii) Functions and Subjective Tests,	(ii) Функционални и субективни тестове.
(d) Flight Simulators that are not recategorised and that do not have a primary reference document used for their testing shall be qualified by special arrangement. Such Flight Simulators will be	(d) Пилотажни тренажори, които не са категоризирани и които нямат първоначален документ, използван за тяхното тестване, се окачествяват чрез специални процедури. На такива пилотажни тренажори се издават специални категории и се подлагат на

issued with Special Categories and shall be subjected to the same Functions and Subjective Tests referred to in subparagraph (c) (2) (ii) above. In addition any previously recognized Validation Test shall be used.

JAR-STD 1H.040 Changes to Qualified Flight Simulators

(a) Requirement to notify major changes to a Flight Simulator. The operator of a Flight Simulator shall inform the Authority of proposed major changes such as:

(1) Helicopter modifications which could affect Flight Simulator qualification, and

(2) Flight Simulator hardware and/or software modifications which could affect the handling qualities, performances or system representations, and

(3) Relocation of the Flight Simulator, and

(4) Any deactivation of the Flight Simulator.

Note: The Authority may complete a special evaluation following major changes or when a Flight Simulator appears not to be performing at its initial Qualification Level,

(b) Upgrade of a Flight Simulator A Flight Simulator may be upgraded to a higher Qualification Level. Special evaluation is required before the award of a higher Level of Qualification.

(1) If an upgrade is proposed

същите функции и субективни тестове, които се посочват в подпараграф (c)(2)(ii) по-горе. В допълнение се използва и всеки преди признат тест за доказване на годност.

JAR-STD 1H.040 Промени в окачествени пилотажни тренажори

(a) Изискване за съобщаване на значими промени в пилотажен тренажор. Операторът на качествено оборудване за комплексна летателна подготовка информира въздухоплавателната администрация за предложени значими промени като:

(1) Модификации в хеликоптера, които биха могли да окажат влияние върху окачествяването на пилотажния тренажор.

(2) Модификации в хардуера и/или софтуера на пилотажния тренажор, които биха могли да окажат влияние върху характеристиките му на управление, работа или представяне на системите.

(3) Преместване на пилотажния тренажор на друго място.

(4) Всяко спиране/деактивиране на пилотажния тренажор.

Бележка. Въздухоплавателната организация може да направи специална оценка след значителни промени или когато даден пилотажен тренажор има съмнения, че не работи на първоначално качествено ниво.

(b) Повишаване нивото на пилотажен тренажор. Нивото на пилотажния тренажор може да се променя на по-високо такова. Изисква се извършване на специална оценка преди присъждане на по-високо ниво на качествяване.

(1) Ако се предложи повишаване на

the STD operator shall seek the advice of the Authority and give full details of the modifications. If the upgrade evaluation does not fall upon the anniversary of the original qualification date, a special evaluation is required to permit the Flight Simulator to continue to qualify even at the previous level.

(2) In the case of a Flight Simulator upgrade, a STD operator shall run all Validation Tests for the requested Qualification Level. Validation Test results offered in a test guide for previous initial or upgrade evaluation shall not be used to validate Flight Simulator performance in a test guide offered for a current upgrade.

(c) Relocation of a Flight Simulator:

(1) In instances where a Flight Simulator is moved to a new location, the Authority shall be advised before the planned activity along with a schedule of events related thereto.

(2) Prior to returning the Flight Simulator to service at the new location the STD operator shall perform at least one third of the Validation Tests (if any), and Functions and Subjective Tests to ensure that the Flight Simulator performance meets its original qualification

нивото, операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка се консултира с въздухоплавателната администрация и представя пълни подробности за модификациите. Ако оценката за повишаване на нивото не съвпада с датата, на която е направено първоначалното окачествяване, се изисква извършване на специална оценка за даване на разрешение пилотажният тренажор да продължи да има ниво на окачествяване, като може да се запази и предишното ниво.

(2) В случай на повишаване на нивото на пилотажните тренажори операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка ще извърши всички изпитания за потвърждаване на нивото на окачествяване, за което се кандидатства. Резултати от изпитания за потвърждаване на ниво на окачествяване, които се дават в инструкции за изпитания за предишно първоначално окачествяване или окачествяване за повишаване на нивото, не могат да се използват за доказване експлоатационните възможности на тренажора в инструкции за изпитания, които се дават за текущо/сегашно повишаване на нивото на окачествяване.

(c) Преместване на пилотажен тренажор

(1) В случаите, когато даден пилотажен тренажор се премества на ново място, въздухоплавателната администрация се уведомява предварително за извършването на такива дейности, като е представя график за извършване на дейностите, свързани с преместването.

(2) Преди повторно пускане на пилотажния тренажор в действие на новото място операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка извършва най-малко една трета от изпитанията за доказване на годност (ако има такива) и функционални изпитания и субективните тестове, за да се увери, че работата на пилотажния тренажор отговаря на неговия оригинален стандарт

standard. A copy of the test documentation shall be retained with the Flight Simulator records for review by the Authority.	на окачествяване. Копие от документацията за изпитания и тестове се пази в архива на пилотажния тренажор за проверка от въздухоплавателната администрация.
(3) At the discretion of the Authority, the Flight Simulator shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria,	(3) По решение на въздухоплавателната администрация пилотажният тренажор се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.
(d) Deactivation of a currently qualified Flight Simulator.	(d) Спиране на пилотажен тренажор, който понастоящем е окачествен.
(1) In the event an STD operator plans to remove a Flight Simulator from active status for prolonged periods, the Authority shall be notified and suitable controls established for the period the Flight Simulator is inactive.	(1) При условие, че операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка планира да извади пилотажен тренажор от активното му състояние на работа за продължителен период от време, въздухоплавателната администрация се уведомява за това и се определят подходящи контролни мероприятия за периода, през който пилотажният тренажор няма да работи.
(2) The STD operator shall arrange an understanding with the Authority to ensure that the Flight Simulator can be restored to active status at its original Qualification Level.	(2) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка договаря с въздухоплавателната администрация процедура, с която се дава гаранция, че пилотажният тренажор може да бъде върнат към работното му състояние на първоначалното ниво на окачествяване.
JAR-STD 1H.045 Interim Flight Simulator Qualification (See AMC STD 1H.045), (See IEM STD 1H.045)	JAR-STD 1H.045 Временно ниво на окачествяване на пилотажен тренажор
(a) In case of new helicopter development programmes special arrangements shall be made to enable an interim Qualification Level to be achieved,	(a) В случаите с нови програми за вертолета се вземат специални мерки за достигане на временно ниво на окачествяване.
(b) The Authority will decide requirements, details relating to the issue and the period of validity of an interim Qualification Level,	(b) Въздухоплавателната администрация определя изискванията, съответните подробности и срока на валидност за временното ниво на окачествяване.

- (c) The maximum interim Qualification Level shall be Qualification Level C.
JAR-STD 1H.050 Transferability of Flight Simulator Qualification
- (a) When there is a change of STD operator, the new STD operator shall advise the Authority in advance in order to agree upon a plan of transfer of the Flight Simulator,
- (b) At the discretion of the Authority, the Flight Simulator shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria,
- (c) Provided that the Flight Simulator performs to its original standard, its original Qualification Level shall be restored.
- (c) Максималното временно ниво на оценяване ще бъде ниво на оценяване C.
JAR-STD 1H.050 Възможност за прехвърляне на удостоверение за оценяване на пилотажен тренажор
- (a) При смяна на оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка новият оператор уведомява за това въздухоплавателната администрация предварително, за да се съгласува план за прехвърляне на пилотажния тренажор.
- (b) По решение на въздухоплавателната администрация пилотажният тренажор се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за оценяване.
- (c) При условие, че пилотажният тренажор работи на нивото на първоначалния си стандарт, нивото му на оценяване се възобновява.

SECTION 1 – REQUIREMENTS

1 GENERAL 1.1 This Section contains the requirements for Flight & Navigation Procedures Trainers. 2

PRESENTATION 2.1 The requirements of JAR-STD 3A are presented in two columns on loose pages, each page being identified by the date of issue or the change number under which it is amended or reissued. 2.2 Subheadings are in italic typeface. 2.3 Explanatory notes not forming part of the requirements appear in smaller typeface. 2.4 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent ‘change’ is

РАЗДЕЛ 1 – ИЗИСКВАНИЯ

1 ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 1.1 Настоящият раздел съдържа изискванията за тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация

2. ПРЕДСТАВЯНЕ 2.1. Изискванията на JAR-STD са представени в две колони върху незалепени страници, като на всяка страница е отбелязана датата на издаване и номерът на поправката, под който документът е изменен или преиздаден. 2.2. Подзаглавията се дават в курсив. 2.3. Обяснителните бележки, които не са част от изискванията, се дават с по-малки букви. 2.4. Нов, изменен или коригиран текст се дава ограден в средни скоби до издаването на следващото „изменение“.

issued.

SUBPART A –
APPLICABILITY

JAR-STD 3A.001

Applicability

JAR-STD 3A applies to those persons, [organizations or enterprises (FNPT operators) seeking qualification of Flight S Navigation Procedures Trainers (FNPT). FNPT users also shall gain approval to use the FNPT as part of their approved training programmes despite the fact that the FNPT has been previously qualified.

Although this document inter alia provides guidance for FNPT users, precise details of such approvals are contained in JAR-FCL and other applicable documents.]

ПОДРАЗДЕЛ А – ПРИЛОЖИМОСТ

JAR-STD 3A.001 Приложимост

JAR-STD 3A се прилага за онези лица, организации или предприятия, които са оператори на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация и които искат окачествяване на такива тренажори. Потребителите на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация получават право да използват тези тренажори като част от техните одобрени програми за обучение, независимо от факта, че тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация е бил окачествен по-рано.

Независимо, че настоящият документ, между другото, дава материал с инструкции за тези, които използват тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация, точните подробности за това право се дават в JAR-FCL и други приложими документи.

SUBPART B – GENERAL

JAR-STD 3A.005

Terminology

(See AMC STD 3A.005)

Because of the technical complexity of Flight Simulator, Flight Training Device (FTD) and FNPT qualification, it is essential that standard terminology is used throughout. The following terms and abbreviations [shall] be used in order to [comply with JAR-STD. Further terms and abbreviations are contained in AMC STD 3A.005.] [

(a) Synthetic Training Device (STD). A training device which is either a Flight Simulator (FS), a Flight Training Device

ПОДРАЗДЕЛ В – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

JAR-STD 3A.005 Терминология

(Виж AMC STD 3A.005)

Поради техническата сложност на окачествяването на пилотажния тренажор, оборудването за летателна подготовка (FTD) и тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNPT) от особена важност е използването на стандартна терминология в целия текст. За изпълнение на изискванията на JAR-STD се използват следните основни термини и съкращения. Допълнителни термини и съкращения се дават в AMC STD 3A.005.

(a) Оборудване за комплексна летателна подготовка (STD). Оборудване за подготовка, което е или пилотажен тренажор (FS), оборудване за летателна подготовка (FTD), тренажор за

(FTD), a Flight & Navigation Procedures Trainer (FNPT), or an Other Training Device (OTD). отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNPT), [или друго оборудване за подготовка (OTD)].

(b) Flight Simulator (Simulator). A full size replica of a specific type or make, model and series aeroplane flight deck, including the assemblage of all equipment and computer programmes necessary to represent the aeroplane in ground and flight operations, a visual system providing an out of the flight deck view, and a force cueing motion system. It is in compliance with the minimum standards for Flight Simulator qualification.

(b) Пилотажен тренажор (FS). Точно копие в пълни размери на конкретен тип или марка, модел и серия самолетна кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на самолета в експлоатационни условия на земята и във въздуха, визуална система, която осигурява видимост навън от кабината за екипажа, и система за движение със силов ориентир. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за окачествяване на пилотажен тренажор.

(c) Flight Training Device (FTD). A full size replica of an aeroplane's instruments, equipment, panels and controls in an open flight deck area or an enclosed aeroplane flight deck, including the assemblage of equipment and computer software programmes necessary to represent the aeroplane in ground and flight conditions to the extent of the systems installed in the device. It does not require a force cueing motion or visual system. It is in compliance with the minimum standards for a specific FTD Level of Qualification.

(c) Оборудване за летателна подготовка (FTD). Точно копие в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и уреди за управление в отворена зона с кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на самолета в летателни условия на земята и във въздуха до степен, осигурявана от монтираните в оборудването системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система и система за движение със силов ориентир. Оборудването отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфично ниво на окачествяване на оборудване за летателна подготовка.

(d) Flight and Navigation Procedures Trainer – Type II (FNPT II). A ground based training device which represents the flight deck environment of a multi-engine aeroplane type or

(d) Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация – Тип II (FNPT II). Оборудване за подготовка с наземно базиране, което пресъздава средата на кабината за екипажа/пилотската кабина на тип или клас самолети с няколко двигателя до

class to the extent that the systems appear to function as in an aeroplane. It incorporates a visual system providing an out of the flight deck view.

(e) Flight and Navigation Procedures Trainer – Type I (FNPT I). A ground based training device which represents the flight deck environment of a class of aeroplanes.

степен, до която системите функционират в самолета. Тренажорът включва визуална система, която позволява наблюдение извън пилотската кабина.

(e) Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация – Тип I (FNPT I). Оборудване за подготовка с наземно базиране, което пресъздава средата на кабината за екипажа/пилотската кабина на клас самолети.

(f) Other Training Device (OTD). A training aid other than Flight Simulator, Flight Training Device or Flight & Navigation Procedures Trainer which provides for training where a complete flight deck environment is not necessary.

(f) Друго оборудване за подготовка (OTD). Средство за подготовка, което се различава от пилотажен тренажор (FS), оборудване за летателна подготовка (FTD), или тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNPT), което осигурява подготовката там, където не е необходима пълна среда на кабината на екипажа.

(g) Synthetic Training Device Approval (STD Approval). The extent to which an STD of a specified Qualification Level may be used by persons, organisations or enterprises as approved by the Authority. It takes account of aeroplane to STD differences and the operating and training ability of the organisation.

(g) Право за използване на оборудване за комплексна летателна подготовка (право на STD). Степента, до която едно оборудване за комплексна летателна подготовка с дадено квалификационно ниво може да се използва от лица, организации или предприятия според одобрението на въздухоплавателната администрация. Отчитат се различията между самолета и оборудването за комплексна летателна подготовка, както и експлоатационните и учебните възможности на организацията.

(h) Synthetic Training Device Operator (STD Operator). That person, organisation or enterprise directly responsible to the Authority for requesting and maintaining the qualification of a particular STD.

(h) Оператор на оборудване за комплексна летателна подготовка (оператор на STD). Лицето, организацията или предприятието, което пряко отговаря пред Въздухоплавателната администрация за кандидатстване и поддържане на ниво на окачествяване за дадено оборудване за комплексна летателна подготовка.

(i) Synthetic Training Device User (STD User). The person, organisation or enterprise requesting training

(i) Потребител на оборудване за комплексна летателна подготовка (потребител на STD). Лицето, организацията или предприятието, което

and checking credits through the use of an STD.	кандидатства за кредити за обучение, проверка и полагане на изпити чрез използване на оборудване за летателна подготовка.
(j) Synthetic Training Device Qualification (STD Qualification). The level of technical ability of an STD as defined in the compliance document.	(j) Окачествено ниво на оборудване за комплексна летателна подготовка (окачествено ниво на STD). Нивото на техническите възможности на оборудване за комплексна летателна подготовка, както е определено в документа за съответствие с изискванията.
(k) Qualification Test Guide (QTG). A document designed to demonstrate that the performance and handling qualities of an STD agree within prescribed limits with those of the aeroplane and that all applicable regulatory requirements have been met. The QTG includes both the aeroplane and STD data used to support the validation.]	(k) Инструкции за тест за окачествяване (QTG). Документ, предназначен да демонстрира, че предписаните ограничения във връзка с работните качества и характеристиките за управление на оборудване за комплексна летателна подготовка отговарят на онези за самолета и че всички приложими регламентирани изисквания са изпълнени. Инструкциите за теста за окачествяване включват данни за самолета и за оборудването за комплексна летателна подготовка, които се използват за доказване на годност.
JAR-STD 3A.010 Implementation	JAR-STD 3A.010 Влизане в сила
JAR-STD 3A will be implemented on 1 July 1999 whereupon national arrangements, [procedures and Qualification Certificates shall] fully comply with JAR-STD 3A criteria.	JAR-STD 3A влиза в сила на 1 юли 1999 година, след което националните мерки, процедури и сертификати за окачествяване се съгласуват изцяло с критериите на JAR-STD 3A.
SUBPART C – FLIGHT & NAVIGATION PROCEDURES TRAINERS	ПОДРАЗДЕЛ С – ТРЕНАЖОР ЗА ОТРАБОТВАНЕ НА ТЕХНИКАТА ЗА ПИЛОТИРАНЕ И НАВИГАЦИЯ
JAR-STD 3A.015 Application for FNPT Qualification (See AMC STD 3A.015) (See IEM STD 3A.015)	JAR-STD 3A.015 Заявление за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)
(a) The operator of an FNPT requiring evaluation of this FNPT [shall] apply to the Authority giving 3 months notice.	(a) Оператор на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), който иска оценка на такъв тренажор, подава заявление до въздухоплавателната администрация,

<p>(b) An STD (FNPT) Qualification [Certificate will be issued following satisfactory] completion of an evaluation by the Authority, (c) Exceptionally, for the initial evaluation of an FNPT I, the period of notice may be reduced to one month at the discretion of the Authority.</p>	<p>като уведоми 3 месеца предварително. (b) Удостоверение за окачествяване на оборудване за комплексна летателна подготовка (тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), ще бъде издадено непосредствено след одобрителната оценка на въздухо-</p>
<p>JAR-STD 3A.020 Validity of FNPT Qualification</p>	<p>плавателната администрация. В изключителни случаи този срок може да се намали на един месец по решение на въздухоплавателната администрация при първоначална оценка на FNTP I. JAR-STD 3A.020 Валидност на удостоверението за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)</p>
<p>[(a) An FNPT qualification is valid for] 12 months unless specified otherwise by the Authority. [(</p>	<p>(a) Удостоверението за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) е валидно 12 месеца, освен ако не е посочено друго от Въздухоплавателната администрация.</p>
<p>b) An FNPT qualification test for] revalidation may take place at any time within the 60 days prior to the expiry of the validity of [the qualification document. The new period of] validity shall continue from the expiry date of [the previous qualification document.]</p>	<p>(b) Тест за повторно потвърждаване на удостоверението за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) може да се проведе по всяко време в рамките на 60 дни, предшестващи изтичането на валидността на документа за окачествяване. Новият период на валидност продължава от датата на изтичане на предходния документ за окачествяване.</p>
<p>(c) The Authority may refuse, revoke, [suspend or vary an FNPT qualification, if the] provisions of JAR-STD 3A are not satisfied.</p>	<p>(c) Въздухоплавателната администрация може да отказва, отменя, прекратява и променя удостоверения за окачествяване на оборудване за комплексна летателна подготовка, ако изискванията на JAR-STD 3A не са изпълнени.</p>
<p>JAR-STD 3A.025 Rules governing FNPT Operators (See AMC STD 3A.025) [The operator of an FNPT</p>	<p>JAR-STD 3A.025 Правила, по които се ръководят операторите на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)</p>

shall demonstrate] his capability to maintain the performance, functions and other characteristics specified for the FNPT Qualification Type as follows:

[(a) Quality System

(1) A Quality System shall be established and a Quality Manager designated to monitor compliance with, and the adequacy of, procedures required to ensure the maintenance of the Qualification Level of STDs. Compliance monitoring shall include a feed-back system to the Accountable Manager to ensure corrective action as necessary.

(2) The Quality System shall include a Quality Assurance Programme that contains procedures designed to verify that the specified performance, functions and characteristics are being conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.

(3) The Quality System and the Quality Manager shall be acceptable to the Authority.

(4) The Quality System shall be described in relevant documentation.]

(b) Updating and modifications. Maintain a link with manufacturers to incorporate important modifications, especially:

(1) Aeroplane modifications. Aeroplane modifications

Операторът на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) демонстрира способността си да поддържа експлоатацията, функциите и другите характеристики, посочени за качествено ниво на типа на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), както следва:

[(a) Система за качество

(1) Създава се система за качество и се определя ръководител по качеството, който да контролира спазването и пригодността на процедурите, които са необходими да осигурят поддържането на качествено ниво за оборудване за комплексна летателна подготовка. Контролирането на спазването на процедурите включва система за обратна връзка с отговорния ръководител с цел осигуряване на необходимите коригиращи действия.

(2) Системата за качество включва програма за осигуряване на качеството, която съдържа процедури, създадени с цел да се провери дали работата, функциите и характеристиките на оборудването са съобразени с всички прилагани изисквания, стандарти и процедури.

(3) Системата за качество и ръководителят по качество трябва да бъдат приемливи за въздухоплавателната администрация.

(4) Системата за качество се описва в съответната документация.

(b) Актуализиране и модификации. Поддържане на връзка с производителите с цел внедряване на важни модификации, особено:

(1) Модификации на самолета. Модификации на самолета, наложени или

whether or not enforced by an Airworthiness Directive and which are essential for training and testing shall be introduced into all affected FNPTs.

(2) Modification of FNPTs, including the addition or removal of any motion and visual systems (if fitted):

[(i) Where applicable, STD operators shall update their FNPTs (for] example in the light of data revisions). Modifications of the FNPT hardware and software which affect flight, performance and systems operation or any major modifications or removal / addition of the motion or visual system (if fitted) shall be evaluated to determine the impact on the original [qualification criteria. If necessary, STD operators shall prepare amendments for] any affected Validation Tests. The [STD operator shall test the FNPT to] the new criteria.

[(ii) The Authority shall be] advised in advance of any major changes to determine if a special evaluation of the FNPT may be necessary prior to returning it to training following the modification.

[(c) Installations. Ensure that

не от директиви за летателна годност, които са съществени за подготовката и проверката, се въвеждат при всеки засегнат тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(2) Модификация на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTPs), включително системи за движение и визуални системи (ако има такива):

(i) Където е приложимо и съществено за подготовката и проверката, операторите на STD осъвременяват своя тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) (например в светлината на проверка на данните). Модификациите на хардуера и софтуера на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които оказват влияние на полета, експлоатационните характеристики и функционирането на системите или на някоя от основните модификации на система за движение или визуална система (ако има такава), ще бъде подлагане на оценка за определяне на въздействието върху оригиналните критерии за окачествяване. Ако е необходимо, операторите на оборудване за комплексна летателна подготовка подготвят изменения за всеки засегнат тест за доказване на годност. Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка ще проведе изпитания на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) по новите критерии.

(ii) На Въздухоплавателната администрация ще бъде докладвано предварително за всякакви важни изменения, за да се определи дали се налага специална оценка на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) преди връщането му в системата за подготовка след извършването на модификацията.

(c) Инсталации: Осигурява се

the FNPT is] located in a suitable environment which supports safe and reliable operation.

[(1) The STD operator shall ensure] that the FNPT and its installation comply with the local, country or state regulations for Health and Safety. However as a minimum the following shall be addressed:

(i) FNPT occupants and [maintenance personnel shall receive] adequate briefing on FNPT safety.

(ii) Adequate fire/smoke detection, warning and suppression arrangements to ensure the safe passage of personnel from the FNPT.

(iii) Adequate protection against electrical, mechanical, hydraulic and pneumatic hazards – including those arising from the motion or control [loading system (where applicable).]

(iv) Other items:

(A) Emergency lighting.

(B) Escape exits & facilities.

(C) Danger area markings.

(D) Guard rails and gates.

(E) Control Loading

Emergency stop controls (if applicable) accessible from either pilot and instructor seats.

разполагането на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) в подходящи помещения, които осигуряват безопасната и надеждна експлоатация.

(1) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка осигурява съответствие на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) и неговата инсталация с местните наредби или тези на страната или щата за здравеопазване и безопасност. Но въпреки това, като минимум се обръща внимание на следното:

(i) Тези, които влизат в тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), и персоналът за техническото му обслужване получават подходящ инструктаж за безопасна работа на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)

(ii) Подходящи системи за откриване на огън/дим, мерки за предупреждение и потушаване на пожар с цел осигуряване безопасното излизане на персонала от тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(iii) Подходящо предпазване срещу електрически, механически, хидравлични и пневматични опасности, включително онези, които възникват вследствие на контролно натоварване и от системите за движение (където има такива).

(iv) Други елементи:

(A) Аварийно осветление;

(B) Аварийни изходи и съоръжения;

(C) Маркировка на опасни зони;

(D) Охранителни перила и портали;

(E) Контролни устройства за аварийно спиране на контролно натоварване (ако има такова), което да е достъпно от мястото на пилота и на инструктора;

(F) A manual or automatic electrical power isolation switch.

(F) Ръчен или автоматичен ключ за изключване на електрическата енергия.

(2) The FNPT safety features such as emergency stops and emergency lighting shall [be checked regularly by the STD operator] but in any case at least annually. These checks [shall] be recorded.

(2) Характеристиките за безопасност на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) като аварийни стоп устройства и аварийно осветление [се проверяват редовно от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка], но при всички случаи най-малко веднъж годишно. Тези проверки се записват.

(d) Additional Equipment. Where additional equipment including Motion or Visual system [has been added by the STD operator to an] FNPT even though not required for [qualification, it will be assessed to ensure that] it does not adversely affect the quality of training. Therefore any subsequent modification, removal or unserviceability could affect the [qualification of the device.]

d) Допълнително оборудване. Там, където допълнително оборудване, включително система за задвижване или визуална система, е било добавено от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка към тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), независимо, че това не се изисква за окачествяване, то ще бъде оценено, за да се осигури, че оборудването не оказва отрицателно въздействие върху качеството на подготовката. Ето защо всяко преместване, модификация или невъзможност за сервизно обслужване може да повлияе върху окачествяването на оборудването.

JAR-STD 3A.030
Requirements for FNPTs
Qualified on or after 1 July
1999
(See Appendix 1 to JAR-
STD 3A.030) (See AMC
STD 3A.030) (See IEM STD
3A.030)

JAR-STD 3A.030 Изисквания за
тренажори за отработване на техниката за
пилотиране и навигация (FNTP),
окачествени на или след
1 юли 1999 г.

(a) Any FNPT submitted for initial evaluation on or after 1 July 1999, will be evaluated against JAR-STD 3A criteria for [qualification as Type I or II.]

(a) Всеки тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), представен за първоначално оценяване на или след 1 юли 1999 г., се оценява по критериите на приложимия JAR-STD 3A за окачествяване като Тип I или II.

(b) An FNPT must be assessed in those areas which are essential to completing the flight crew member training and testing process,

(b) Тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се оценява в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на летателния екипаж и за

- (where applicable) including: процеса на проверка, включително (където е приложимо):
- (1) longitudinal, lateral and directional handling qualities; (1) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обработка/обслужване;
- (2) performance on the surface and in the air; (2) Функциониране на повърхността на земята и във въздуха;
- (3) specific operations where applicable; (3) Специфични експлоатационни операции, където има такива;
- (4) cockpit/flight deck configuration; (4) Конфигурация на кабината за екипажа;
- (5) functioning during normal, [abnormal and emergency operation;] (5) Функциониране в условията на нормална, свръхнормална, аварийна и ненормална експлоатация, ако съществува такава;
- (6) instructor station function and FNPT control; and (6) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP);
- (7) certain additional requirements [depending on the qualification and the installed equipment. [(c) The FNPT shall be subjected to :] (7) Определени допълнителни изисквания в зависимост от нивото на окачествяване и монтираното оборудване.
- (1) Validation Tests, and (1) Тестове за потвърждаване на годност, и
- (2) Functions & Subjective tests as found in the Qualification Test Guide (QTG). (2) Функционални и субективни тестове, както са посочени в инструкциите за теста за окачествяване (QTG).
- (d) Data which is used to ensure the fidelity of an FNPT [shall] be of a standard that satisfies the Authority, before the FNPT can gain a Qualification Level. (d) Данните, които се използват за осигуряване на точността на един тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), са със стандарт, който удовлетворява въздухоплавателната администрация, преди тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) да може да получи ниво на окачествяване.
- [(e) The STD operator shall submit a QTG] in a form and manner which is acceptable to the Authority, (e) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка представя инструкции за тест за окачествяване във форма и по начин, който е приемлив за въздухоплавателната администрация.
- (f) The QTG will only be approved after completion of (f) Инструкциите за теста за окачествяване ще бъдат одобрени само

an initial or upgrade evaluation, and when all the discrepancies in the QTG have been addressed to the satisfaction of the Authority. After inclusion of the results of the tests witnessed by the Authority, the approved QTG becomes the Master QTG (MQTG), which [is the basis for the FNPT qualification and subsequent recurrent FNPT evaluations.]

след извършване на първоначално оценяване или оценяване за повишение на нивото и когато всички несъответствия в инструкциите за теста за окачествяване са отстранени по един удовлетворителен за въздухоплавателната администрация начин. След включване на резултатите от тестове, освидетелствано от въздухоплавателната администрация, одобрените инструкции за изпита за окачествяване стават главна инструкция за изпит за окачествяване (MQTG), която е основата за окачествяване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) и за извършването на следващото периодично оценяване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

- [(g) The STD operator shall:
- (g) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка:
- (1) Run the complete MQTG progressively between each annual evaluation by the Authority. Results shall be dated and retained in order to satisfy both the STD operator as well as the Authority that FNPT standards are being maintained.
- (1) Изпълнява пълната главна инструкция за изпит за окачествяване постоянно между всяко годишно оценяване от страна на Въздухоплавателната администрация. Резултатите се отбелязват с дата и се съхраняват с цел да удовлетворят както оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка, така и Въздухоплавателната администрация, че стандартите на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се поддържат.
- (2) Establish a Configuration Control System to ensure the continued integrity of the hardware and software qualified.]
- (2) Създава система за контрол на конфигурацията с цел да се осигури поддържане на доброто състояние на качествения хардуер и софтуер.

Table 1 – FNPT I

Таблица 1 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT – I

Device	Minimum Technical Requirements	Maximum Credits
FNPT Type 1	<p>1 – A cockpit/flight deck sufficiently enclosed to exclude distraction, which will replicate that of the aeroplane or class of aeroplane simulated and in which the switches and all the controls will operate as, and represent those in, that aeroplane or class of aeroplane.</p> <p>2 – Instruments, equipment panels, systems, primary and secondary flight controls sufficient for the training events to be accomplished [shall] be located in a spatially correct flight deck area.</p> <p>3 – Lighting environment for panels and instruments sufficient for the operation being conducted.</p> <p>4 – In addition to the flight crew members' stations, suitable viewing arrangements for the instructor shall be provided. These shall provide an adequate view of the crew members panels and station.</p> <p>5 – Effects of aerodynamic changes for various combinations of drag and thrust normally encountered in flight, including the effect of change in aeroplane attitude, sideslip, altitude, temperature, gross mass, centre of gravity location and configuration.</p> <p>6 – Navigation equipment corresponding to that of the replicated aeroplane or class of aeroplanes, with operation within the tolerances prescribed for the actual airborne equipment. This shall include communication equipment (interphone and air/ground communications systems).</p> <p>7 – Control forces and control travel shall broadly correspond to that of the</p>	<p>Credits in accordance with JAR-FCL.</p> <p>(In order to be used for aeroplane type or class-specific training, testing and checking, the device must also be qualified as a Flight Training Device (FTD) or Flight Simulator.)</p>

replicated aeroplane or class of aeroplane.

8 – Complete navigational data for at least 5 different European airports with corresponding precision and non-precision approach procedures including current updating within a period of 3 months. All navigational aids should be usable, if within range, without restriction and without Instructor intervention.

9 – Engine sounds shall be available.

10 – The following shall be available:
– variable effects of wind and turbulence. – hard copy of map and approach plot. – provision for position freeze and flight freeze. – Instructor controls necessary to perform the training task.

11 – A Qualification Test Guide which shall be submitted by the Operator in a form and manner that is acceptable to the competent Authority and which conforms to AMC STD 3A.03Q (para 1.6).

12 – Stall recognition device corresponding to that of the replicated aeroplane or class of aeroplane.
See also Note 1 below Table 3.

Оборудване	Минимални технически изисквания	Максимален брой кредити
FNPT Тип I	1 – Кабина за екипажа на имитирания самолет, достатъчно затворена, за да не се допуска отклоняване на вниманието – точно копие на имитирания самолет или клас самолети, като посоката на движение на уредите за управление и превключвателите е идентична с тази в такъв самолет или клас самолети.	Кредити в съответствие с JAR-FCL. (За да може да се използва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип или
	2 – Прибори, оборудване, контролни табла, системи, първични и вторични уреди за управление, достатъчни за изпълнение на учебните ситуации и събития, трябва да са разположени в подходящо пространство в кабината	клас самолети, оборудването трябва да бъде качествено като оборудване за летателна

за екипажа.

подготовка (FTD)
или пилотажен
тренажор (FS).

3 – Осветена среда за контролните табла и приборите, която да е подходяща за извършваните операции.

4 – В допълнение към работните места за членовете на екипажа се осигурява място с добра видимост за инструктора. От това място трябва добре да се виждат контролните табла и работните места на членовете на екипажа.

5 – Динамичен модел на полета, който отчита различните комбинации на спиране/отрицателна тяга и тяга, нормални за полета при действителните условия на полет, включително и ефекта от промяната на пространственото положение, тягата, отрицателната тяга, височината, температурата, брутната маса, момента на инерция, центровката и конфигурацията на самолета.

6 – Навигационно оборудване, което да съответства на това на моделирания самолет или клас самолети с експлоатация в рамките на толерансите, предписани за прилаганото бордово оборудване. Тук се включва комуникационно оборудване (самолетно устройство за водене на преговори и комуникационни системи „въздух/земя“).

7 – Усилията в системата за управление и характеристиките на отклонение трябва да съответстват на тези на имитирания самолет или клас самолети.

8 – Пълен комплект навигационни данни най-малко за пет различни европейски летища със съответните процедури за точен и неточен подход за кацане, включително актуални данни за последните три месеца.

Всички навигационни устройства трябва да могат да се използват, ако покриват дадения обхват, без ограничения и без намесата на инструктора.

9 – Да могат да се пресъздават звуковете от двигателите на самолета.

10 – Трябва да се осигури следното:

– различни въздействия на вятъра и турбулентността;

– твърдо копие на карта и схема на подхода;

– осигуряване на неизменно местоположение и местоположение на полета;

– устройства за управление за инструктора, необходими за изпълнение на задачи по обучението.

11 – Инструкции за

квалификационния изпит, които се предоставят от оператора във форма и по начин, които са приемливи за компетентната Въздухоплавателна администрация и които отговарят на изискванията на AMC STD 3A.030 (параграф 1.6).

12 – Датчик за определяне ъгъла на атаката, който да отговаря на този в имитирания самолет или клас самолети.

Виж също бележка 1 под таблица 3.

Table 2 - FNPT II Device FNPT Type II	Таблица 2 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT - II Minimum Technical Requirements As for Type 1 with the following additions or amendments: 1 – The flight deck, including the instructor’s station, shall be enclosed. 2 – Circuit breakers shall function accurately when involved in procedures or malfunctions requiring or involving flight crew response. 3- Crew members seats shall be provided with sufficient adjustment to allow the occupant to achieve the design eye reference position appropriate to the	Maximum Credits Credits in accordance with JAR-FCL. (In order to be used for aeroplane type or class-specific training, testing and checking, the device must also be qualified as a Flight Training Device
---------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

aeroplane or class of aeroplane and for (FTD) the visual system to be installed to align or Flight Simulator.) with that eye position.

4 – A generic ground handling model shall be provided to enable representative flare and touch down effects to be produced by the sound and visual systems.

5 – Systems [shall] be operative to the extent that it shall be possible to perform all normal, abnormal and emergency operations as may; be appropriate to the aeroplane or class of aeroplanes being simulated and as required for the training. Once activated, proper systems operation must result from system management by the crew member and not require any further input from the instructor's controls.

6 – The Instructor's station shall include the following controls: (a) representative crosswinds. (b) a facility to enable the dynamic plotting of the flight path on approaches, commencing at the final approach fix, including the vertical profile

7 – Control forces and control travels which respond in the same manner under the same flight conditions as in the aeroplane or class of aeroplane being simulated.

8 – Aerodynamic modelling shall reflect: (a) the effects of airframe icing; (b) the rolling moment due to yawing.

9 – Significant cockpit/flight deck sounds, responding to pilot actions, corresponding to the aeroplane or class of aeroplane being simulated.

10 – A visual system (night/dusk or day) capable of providing a field-of-view of a minimum of 45 degrees horizontally and 30 degrees vertically, unless restricted by the type of aeroplane, simultaneously for each pilot, including adjustable cloud base and visibility. The visual system need not be collimated but shall be capable of meeting the standards laid down in Part 3 and 4 (Validation,

Functions and Subjective Tests – See AMC STD 3A.030). The responses of the visual system and the flight deck instruments to control inputs shall be closely coupled to provide the integration of the necessary cues.

See also Note 1 below Table 3.

Таблица 2 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT – II

Оборудване	Минимални технически изисквания	Максимален брой кредити
FNPT Тип II	<p>1 – Кабината за екипажа, включително и работното място за инструктора, да бъдат затворени.</p> <p>2 – Прекъсвачите на вериги, които оказват влияние върху процедурите и/или водят до наблюдавани индикации в пилотската кабина, трябва да са разположени правилно и да функционират прецизно.</p> <p>3 – Местата за членовете на екипажа да бъдат осигурени с подходящ механизъм за промяна на ъгъла с цел постигане на положението на седене както това в имитирания самолет или клас самолети, а системата за наблюдение да бъде нагласена на нивото на очите.</p> <p>4 – Осигурява се обобщен модел за наземна експлоатация, който да дава възможност да се имитира представително въздействие със звуковите и визуалните системи при изравняване преди кацане и при докосване на пистата.</p> <p>5 – Системите трябва да могат да функционират така, че да бъде възможно да се изпълняват всички нормални, свръхнормални и аварийни операции, които са необходими за имитирания самолет или клас самолети и които се изискват от учебния процес. След като бъдат включени системите, правилното им функциониране трябва да е резултат от управлението на системите от страна на члена на екипажа и да не е необходима допълнителна намеса от</p>	<p>Кредити в съответствие с JAR-FCL.</p> <p>(За да може да се изпъл-зва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип или клас самолети, оборудването трябва да бъде окачествено като оборудване за летателна подготовка (FTD) или пилотажен тренажор (FS).</p>

страна на инструктора.

6 – Мястото за инструктора трябва да включва следните устройства за управление:

- представителни странични ветрове;
- устройство за динамичното

планиране на траекторията на полета върху подходите, като се започне от точката на крайния етап на подхода заедно с вертикалния профил.

7 – Усилията в системата за управление и характеристиките на отклонение трябва да реагират по същия начин при същите полетни условия като тези на имитирания самолет или клас самолети.

8 – Аеродинамичното моделиране трябва да отразява: а) ефекта от обледеняването на корпусам; б) момента на разбег вследствие от отклонение от курса.

9 – Значими звукове в кабината на екипажа, които се получават при действията на пилота и които съответстват на моделирания самолет или клас самолети.

10 – Визуална система (нощ, смрачаване или ден), която да може да осигурява полезрение минимум от 45 градуса хоризонтално и 30 градуса вертикално, освен ако не е ограничена от типа самолет, едновременно за всеки пилот, включително контролируемата база за облаците и видимостта.

Визуалната система не трябва да се насочва, но трябва да отговаря на стандартите, посочени в части 3 и 4 (тестове за доказване на знанията, функционални и субективни тестове – виж AMC STD 3A.030).

Реакцията на визуалната система и на приборите в кабината на екипажа на усилията на управление трябва да се комбинират пряко така, че да се постига интегриране на необходимите ориентири.

Виж също бележка 1 под таблица 3.

Table 3 – Таблица 3 Тренажор за отработване на техниката за
FNPT II пилотиране и навигация FNPT – II MCC
MCC

Table 3 – FNPT II MCC

Device	Minimum Technical Requirements	Maximum Credits
FNPT Type II MCC	<p>For use in Multi-Crew Co-operation (MCC) training – as for Type II with the following additions or amendments:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – turbo-jet or turbo-prop engines. 2 – performance reserves, in case of an engine failure, to be in accordance with JAR-2S. These may be simulated by a reduction in the aeroplane gross mass. 3 – retractable landing gear. 4 – pressurization system. 5 – deicing systems. 6 – fire detection I suppression system. 7 – dual controls. 8 – autopilot with automatic approach mode. 9 – 2 VHF transceivers including oxygen masks intercom system. 10 – 2 VHF NAV receivers (VOR, ILS.DME). 11-1 ADF receiver. 12 – 1 Marker receiver. 13 – 1 transponder. <p>The following indicators shall be located in the same positions on the instrument panels of both pilots:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 – airspeed. 2 – flight attitude with flight director. 3 – altimeter. 4 – flight director with ILS (HSI). 5 – vertical speed. 6 – ADF. 7 – VOR. S – Marker indication (as appropriate). 9 – stop watch (as appropriate). <p>See also Note 1 below.</p>	<p>MCC credits in accordance with JAR-FCL.</p>

Note 1:

Certain FNPT I & II and visual system requirements included in this appendix shall be supported with a Statement of Compliance (SOC) and, in designated cases, an Objective Test (See AMC STD 3A.030). The Statement of Compliance shall describe how the requirement is met.

Оборудване Минимални технически изисквания Максимален брой

FNPT Тип II MCC	<p>За използване при обучение на сътрудничество между членовете на многочленен екипаж (MCC) – както за Тип II със следните допълнения или изменения:</p> <p>1 – турбореактивни или турбовитлови двигатели;</p> <p>2 – експлоатационните резерви в случай на отказ на двигател да бъдат в съответствие с JAR-25; те могат да се имитират с намаляване на брутната маса на самолета;</p> <p>3 – прибиращ се колесник за кацане;</p> <p>4 – система за херметизация;</p> <p>5 – системи за отстраняване на обледеняването;</p> <p>6 – система за откриване/гасене на пожар;</p> <p>7 – двойно управление;</p> <p>8 – автопилот с автоматичен режим при подход;</p> <p>9-2 VHF предавателя-приемника/трансивера, включително система за общуване с кислородни маски;</p> <p>10-2 VHF NAV предавателя (VOR, ILS, DME);</p> <p>11-1 ADF приемник; 12-1 маркерен приемник; 13-1 транспондер.</p> <p>Следните индикатори ще бъдат разположени на едно и също място върху таблата с прибори на двамата пилоти: въздушна скорост; пространствено положение по време на полет с пилотажен команден прибор; висотомер; пилотажен команден прибор с ILS (HIS); вертикална скорост; ADF; VOR; маркерен индикатор (ако е необходим); контрол на спиране (ако е приложим).</p>	кредити Кредити за MCC в съответствие с JAR-FCL.
-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

Виж също и бележка 1 по-долу.

Бележка 1.

Някои изисквания за визуалната система/системата за наблюдение на FNPT I и II, които са включени в настоящото приложение, се подкрепят със заявление за отговаряне на изискванията (SOC) и при точно посочени случаи с обективен тест (виж AMC STD 3A.030).

Заявлението за отговаряне на изискванията описва как са спазени

ИЗИСКВАНИЯТА.

JAR-STD 3A.035

Requirements for FNPTs approved or qualified before 1 July 1999

(See AMC STD 3A.035)

(a) FNPTs or devices approved or qualified in accordance with national regulations of JAA Members States before 1 July 1999 will continue [to maintain their approval or qualification (and)] be known as FNPT(G)) under the Grandfather Rights provision, in accordance with JAR-STD 3A.035-(c) and JAR-STD 3A.035-(d) provided that the maximum credit shall not exceed 20 hours, and in no circumstances exceed their existing national credits for Instrument Ground Time, and the period of Grandfather Rights shall not exceed 6 years from 1 July 1999 (which corresponds to the date of JAR-FCL 1 Implementation).

(b) Recategorized FNPTs will be qualified in accordance with JAR-STD 3A.030.

(c) FNPTs/devices that are not recategorized but that have a primary reference document used for their testing may continue under previous authorisation, provided that they continue to comply with the primary reference document.

JAR-STD 3A.035 Изисквания за

тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNPT), одобрени или окачествени преди 1 юли 1999 година

(a) Тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), одобрени или окачествени с националните регламенти на страните – членки на JAA преди 1 юли 1999 година, ще продължат да имат своето разрешение или окачествяване и ще са известни като FNPT G по силата на клаузата за „правата на дядото“ в съответствие с JAR-STD 3A.30(c) и (d) при условие, че максималният кредит не надхвърля 20 часа и в никакъв случай не надвишава техните национални кредити за наземно време по прибори, а периодът за правата на дядото няма да надхвърля 6 години от 1 юли 1999 година (което съвпада с дата на въвеждане на JAR-FCL 1).

(b) Прекатегоризирани тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се окачествяват в съответствие с JAR-STD 3A.30.

(c) Тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които не са прекатегоризирани, но които имат първоначален документ, използван за тяхното тестване, могат да продължат да функционират с вече издаденото разрешение за това при условие, че продължат да спазват изискванията, посочени в това разрешение.

- (1) To maintain their qualification/ [approval, these FNPTs / devices shall be] assessed in those areas which are essential to completing the flight crew member training, testing and checking process, including:
- (1) За получаване и запазване на еквивалентно ниво на окачествяване/разрешителното тези тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се оценяват в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на членовете на летателния екипаж и за процеса на проверка, включително:
- (i) longitudinal, lateral and directional handling qualities;
- (i) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обработка/обслужване;
- (ii) performance on the surface and in the air;
- (ii) Работа на повърхността на земята и във въздуха;
- (iii) specific operations where applicable;
- (iii) Специфични експлоатационни операции, където има такива;
- (iv) cockpit/flight deck configuration;
- (iv) Конфигурация на кабината за екипажа;
- (v) functioning during normal, [abnormal and emergency operation;]
- (v) Функциониране в условията на нормална, свръх- нормална, аварийна и ненормална експлоатация, ако съществува такава;
- (vi) instructor station function and FNPT /devices control; and
- (vi) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP);
- (vii) certain additional requirements depending on the qualification/approval and the installed equipment.
- (vii) Допълнителни изисквания в зависимост от нивото на окачествяване и монтираното оборудване.
- [(2) The devices shall be subjected to:]
- (2) Тренажорът или оборудването за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на:
- (i) Validation Tests (if applicable); and
- (i) Тестове за потвърждаване на годност (ако такива са приложими), и
- (ii) Functions and Subjective Tests,
- (ii) Функционални и субективни тестове.
- (d) FNPTs/devices that do not have a primary reference document used for their testing may continue by special arrangement.
- (d) Тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които нямат първоначален документ, използван за тяхното тестване, продължават да се използват по специална процедура.
- (1) Such FNPTs/devices will be issued with Special Categories.
1. На такива тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се издават специални категории.

[(2) These FNPTs/devices shall be] subjected to the same Functions and Subjective Tests referred to in JAR-STD 3A.035-(c) (2) (ii).

(3) In addition any previously [recognized Validation Test shall be used.]

JAR-STD 3A.040 Changes to Qualified FNPTs

(a) Requirement to notify major changes to [an FNPT. The operator of a qualified FNPT shall inform the Authority of proposed major] changes such as:

(1) Aeroplane modifications which [could affect FNPT qualification; and]

(2) FNPT hardware and/or software modifications which could affect the handling qualities, performances or system representations; and

(3) Relocation of the FNPT; and

(4) Any deactivation of the FNPT.

Note. The Authority may complete a special evaluation following major changes or when an FNPT appears not to [be performing in accordance with its initial qualification.]

(b) Upgrade of an FNPT. An

2. Тези тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлагат на същите функционални и субективни тестове, които се посочват в JAR-STD 3A.035, подпараграф (c)(2)(ii) по-горе.

3. В допълнение се използва и всеки преди признат тест за доказване на годност.

JAR-STD 3A.040 Промени в качествени тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)

(a) Изискване за съобщаване на значими промени в тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP). Операторът на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) информира Въздухоплавателната администрация за предложени значими промени, като:

(1) Модификации в самолета, които биха могли да окажат влияние върху качествяването на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(2) Модификации в хардуера и/или софтуера на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които биха могли да окажат влияние върху характеристиките му на управление, работа или представяне на системите.

(3) Преместване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) на друго място.

(4) Всяко спиране/деактивиране на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

Бележка. Въздухоплавателната администрация може да направи специална оценка след значителни промени или когато за даден тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) има съмнения, че не работи на първоначално качествено ниво.

(b) Повишаване нивото на тренажор за

FNPT II may [be upgraded to include an FTD qualification.] Special evaluation is required before the issue of [a qualification for the FTD Group.]

(1) If an Upgrade is proposed the FNPT/FTD Operator shall seek the advice of the Authority and give full details of the modifications. If the upgrade evaluation does not fall upon the anniversary of the original [qualification date, a special evaluation is] required to permit the FNPT to continue to qualify even as an FNPT.

[(2) In the case of an FNPT upgrade, an STD operator shall run all applicable] Validation Tests for the requested [qualification.]

(c) Relocation of an FNPT

(1) In instances where an FNPT is [moved to a new location, the Authority shall] be advised before the planned activity. A schedule of planned related events has to be provided.

(2) Prior to returning the

отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP). Нивото на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация – FNTP II може да се променя на по-високо такова, за да включи и квалификация за оборудване за летателна подготовка (FTD).

(1) Изисква се извършване на специална оценка преди присъждане на качествяване за групата на оборудване за летателна подготовка (FTD). Ако се предложи повишаване на нивото, операторът на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация /оборудване за летателна подготовка се консултира с въздухоплавателната администрация и представя пълни подробности за модификациите. Ако оценката за повишаване на нивото не съвпада с датата, на която е направено първоначалното качествяване, се изисква извършване на специална оценка за даване на разрешение тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) да продължи да има ниво на качествяване, като може да се запази и предишното ниво.

(2) В случай на повишаване на нивото на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка ще извърши всички изпитания за потвърждаване на нивото на качествяване, за което се кандидатства.

(c) Преместване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(1) В случаите, когато даден тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се премества на ново място, въздухоплавателната администрация се уведомява предварително за извършването на такива дейности, като се представя график за извършване на дейностите, свързани с преместването.

(2) Преди повторно пускане на тренажор

FNPT to [service at the new location the STD operator shall perform at least one third of the] Validation Tests (if any) and Functions and Subjective Tests to ensure that the FNPT performance meets its original qualification standard. A copy of the

test documentation shall be retained with the FNPT records for review by the Authority.

(3) At the discretion of the Authority, the FNPT shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA [qualification criteria.]

(d) Deactivation of a currently qualified FNPT [

(1) If an STD operator plans to] remove an FNPT from active status for prolonged periods, the Authority shall be notified and suitable controls established for the period the FNPT is inactive. [

(2) The STD operator shall arrange an] understanding

за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) в действие на новото място операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка извършва най-малко една трета от изпитанията за

доказване на годност (ако има такива) и функционални изпитания и субективните тестове, за да се увери, че работата на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) отговаря на неговия оригинален стандарт на качествяване. Копие от документацията за изпитания и тестове се пази в архива на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) за проверка от въздухоплавателната администрация.

(3) По решение на въздухоплавателната администрация тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за качествяване.

(d) Спиране на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), който понастоящем е качествен.

(1) При условие, че операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка планира да извади тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) от активното му състояние на работа за продължителен период от време, въздухоплавателната администрация се уведомява за това и се определят подходящи контролни мероприятия за периода, през който тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) няма да работи.

(2) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка

with the Authority to ensure that the FNPT can be restored to active status in its original qualification group.

договаря с въздухоплавателната администрация процедура, с която се дава гаранция, че тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) може да бъде върнат към работното му състояние в първоначалната му група на окачествяване.

JAR-STD 3A.045 Interim FNPT Qualification (See AMC STD 3A.045) (See IEM STD 3A.045)

JAR-STD 3A.045 Временно ниво на окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)

(a) In case of new aeroplane programmes special arrangements shall be made to enable an [interim qualification to be achieved.]

(a) В случаите с нови програми за самолета се вземат специални мерки за достигане на временно ниво на окачествяване.

(b) Requirements, details relating to the issue, and the period of validity of an interim [qualification will be decided by the Authority.]

(b) Въздухоплавателната администрация определя изискванията, съответните подробности и срока на валидност за временното ниво на окачествяване.

JAR-STD 3A.050 Transferability of FNPT Qualification

JAR-STD 3A.050 Възможност за прехвърляне на удостоверение за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

[(a) When there is a change of STD operator, the new operator shall advise the Authority in advance in order to agree upon a plan of transfer of the FNPT.

(a) При смяна на оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка новият оператор уведомява за това въздухоплавателната администрация предварително, за да се съгласува план за прехвърляне на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(b) At the discretion of the Authority, the FNPT shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria.

(b) По решение на въздухоплавателната администрация тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.

(c) Provided that the FNPT performs to its [original standard, its original qualification shall] be restored. However user approval may be required.

(c) При условие, че тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) работи на нивото на първоначалния си стандарт, нивото му на окачествяване се запазва. Но въпреки това може да се изисква разрешение за

SECTION 1 –
REQUIREMENTS

1 GENERAL 1.1 This Section contains the requirements for Helicopter Flight & Navigation Procedures Trainers. 2 PRESENTATION 2.1 The requirements of JAR-STD 3H are presented in two columns on loose pages, each page being identified by the date of issue or the amendment number under which it is amended or reissued. 2.2 Subheadings are in italic typeface. 2.3 Explanatory notes not forming part of the requirements appear in smaller typeface. 2.4 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent „amendment“ is issued.

JAR-STD 3H.001
Applicability

JAR-STD 3H applies to those persons or organizations (STD operators) seeking qualification of Flight & Navigation Procedures Trainers (FNPT). FNPT users also shall gain approval to use the FNPT as part of their approved training programmes despite the fact that the FNPT has been previously qualified. Although this document provides guidance for FNPT users, precise details of such approvals are contained in JAR-OPS, JAR-FCL and other applicable documents.

потребител.

РАЗДЕЛ 1 – ИЗИСКВАНИЯ

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 1.1. Настоящият раздел съдържа изискванията за тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация на вертолет. 2. ПРЕДСТАВЯНЕ 2.1. Изискванията на JAR-STD 3H са представени в две колони върху незалепени страници, като на всяка страница са отбелязани датата на издаване и номерът на поправката, под който документът е изменен или преиздаден. 2.2. Подзаглавията се дават в курсив. 2.3. Обяснителните бележки, които не са част от изискванията, се дават с по-малки букви. 2.4. Нов, изменен или коригиран текст се дава ограден в средни скоби до издаването на следващото „изменение“.

JAR-STD 3H.001 Приложимост

JAR-STD 3H се прилага за онези лица или организации (оператори на STD), които искат окачествяване на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNPT) . Потребителите на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация получават право да използват тези тренажори като част от техните одобрени програми за обучение, независимо от факта, че тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация е бил окачествен по-рано. Независимо че настоящият документ дава материал с инструкции за тези, които използват тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация, точните подробности за това право се дават в JAR-OPS, JAR-FCL и други

<p>SUBPART B – GENERAL JAR-STD 3H.005 Terminology (See AMC STD 3H.005)</p>	<p>приложими документи. ПОДРАЗДЕЛ В – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ JAR-STD 3H.005 Терминология (Виж AMC STD 3H.005)</p>
<p>Because of the technical complexity of STD qualification, it is essential that terminology be used throughout. The following terms and abbreviations shall be used in order to comply with JAR-STD. Wherever the term helicopter appears within this document, it is meant to be a designated configuration of a helicopter. (See IEM STD 3H.030.) Further terms and abbreviations are contained in AMC STD 3H.005.</p>	<p>Поради техническата сложност на качествяването на STD от особена важност е използването на стандартна терминология в целия текст. За изпълнение на изискванията на JAR-STD се използват следните основни термини и съкращения. Там, където терминът „вертолет“ се появява в настоящия текст, той означава конкретна конфигурация на вертолет (виж IEM STD 3H.030.) Допълнителни термини и съкращения се дават в AMC STD 3H.005.</p>
<p>(a) Synthetic Training Device (STD) A training device which is either a Flight Simulator (FS), a Flight Training Device a Flight & Navigation Procedures Trainer (FNPT) or a Basic Instrument Training Device (BITD).</p>	<p>(a) Оборудване за комплексна летателна подготовка (STD). Оборудване за подготовка, което е или пилотажен тренажор (FS), (FTD), оборудване за летателна подготовка (FTD), тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила (FNPT) или оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).</p>
<p>(b) Flight Simulator (FS). A full size replica of a specific type or make, model and series helicopter flight deck, including the assemblage of all equipment and computer programmes necessary to represent the helicopter in ground and flight operations, a visual system providing an out of the flight deck view, and a force cueing motion system. It is in compliance with the minimum standards for Flight Simulator qualification.</p>	<p>(b) Пилотажен тренажор (FS). Точно копие в пълни размери на конкретен тип или марка, модел и серия вертолетна кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в експлоатационни условия на земята и във въздуха, визуална система, която осигурява видимост навън от кабината за екипажа, и система за движение със силов ориентир. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за качествяване на пилотажен тренажор.</p>
<p>(c) Flight Training Device</p>	<p>(c) Оборудване за летателна подготовка.</p>

- (FTD). A full size replica of a helicopter's instruments, equipment, panels and controls in an open flight deck area or an enclosed helicopter flight deck, including the assemblage of equipment and computer software programmes necessary to represent the helicopter in ground and flight conditions to the extent of the systems installed in the device. It does not require a force cueing motion visual system. It is in compliance with the standards for a specific FTD of Qualification.
- (d) Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT). A training device which represents the flight deck/cockpit environment including the assemblage of equipment and computer programmes necessary to represent a helicopter in flight conditions to the extent that the systems appear to function as in a helicopter. It is in compliance with the minimum standards for a specific FNPT Type of Qualification.
- (e) Basic Instrument Training Device. A ground based training device which represents the student pilot's station of a class of aeroplanes. It may use screen based instrument panels and spring-loaded flight controls, providing training platform for at least the procedural aspects of instrument flight.
- Точно копие в пълни размери на вертолетни прибори, оборудване, табла и ор уреди за управление в отворена зона с кабина за екипажа, включително окомплектовка на minimum Level цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в летателни условия на земята и във въздуха до степен, осигурявана от монтираните в оборудването системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система и система за движение със силов ориентир. Оборудването отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфично ниво на окачествяване на оборудване за летателна подготовка,
- (d) Тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила (FNPT). Оборудване за (BITD) подготовка, което пресъздава средата на кабината за екипажа/пилотската кабина, включително окомплектовка на оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в летателна експлоатация до степен, до която системите функционират в самолета. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфичен тип на окачествяване на тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила.
- (e) Оборудване за основна подготовка за пилотажно-навигационните прибори. Оборудване за подготовка с наземно базиране, което представя/имитира работното място на курсиста-пилот за даден клас самолети. Може да използва табла за прибори на базата на екрани и органи за управление на полета с пружини, които да осигуряват учебна площадка най-малко за процедурните аспекти на полета по прибори.

- (f) Synthetic Training Device User Approval (STD User Approval). The extent to which an STD of a specified Qualification Level may be used by persons, organisations or enterprises as approved by the Authority. It takes account of differences and the operating and training ability of the organisation.
- (f) Право на потребител за използване на оборудване за комплексна летателна подготовка (право на потребител на STD). Степента, до която едно оборудване за комплексна летателна подготовка с дадено квалификационно ниво може да се използва от лица, организации или предприятия според одобрението на въздухоплавателната администрация.
- (g) Synthetic Training Device Operator (STD Operator). That person, organization or enterprise directly responsible to the Authority for requesting and maintaining the qualification of a particular STD.
- (g) Оператор на оборудване за комплексна летателна подготовка (оператор на STD). Лицето, организацията или предприятието, което пряко отговаря пред въздухоплавателната администрация за кандидатстване и поддържане на ниво на окачествяване за дадено оборудване за комплексна летателна подготовка.
- (h) Synthetic Training Device User (STD User). The person, organisation or enterprise requesting training and checking credits through the use of an STD.
- (h) Потребител на оборудване за комплексна летателна подготовка (потребител на STD). Лицето, организацията или предприятието, което кандидатства за кредити за обучение, проверка и полагане на изпити чрез използване на оборудване за летателна подготовка.
- (i) Synthetic Training Device Qualification (STD Qualification). The level of technical ability of an STD as defined in the compliance document.
- (i) Окачествено ниво на оборудване за комплексна летателна подготовка (окачествено ниво на STD). Нивото на техническите възможности на оборудване за комплексна летателна подготовка, както е определено в документа за съответствие с изискванията.
- (j) Qualification Test Guide (QTG). A document designed to demonstrate that the performance and handling qualities of an STD agree within prescribed limits with those of the agreed validation data and that all applicable regulatory requirements have been met. The QTG includes both the
- (j) Инструкции за тест за окачествяване (QTG). Документ, предназначен да демонстрира, че предписаните ограничения във връзка с работните качества и характеристиките за управление на оборудване за комплексна летателна подготовка отговарят на онези за самолета и че всички приложими регламентиращи изисквания са изпълнени. Инструкциите за теста за окачествяване включват данни за самолета и за

agreed validation data and STD data used to support the validation.	оборудването за комплексна летателна подготовка, които се използват за доказване на годност.
JAR-STD 3H.010 Implementation	JAR-STD 3H.010 Влизане в сила
JAR-STD 3H will be implemented on 1 January 2003 whereupon national arrangements, procedures and Qualifications Certificates shall comply with JAR-STD 3H criteria.	JAR-STD 3H влиза в сила на 1 януари 2003 година, след което националните мерки, процедури и сертификати за качествяване се съгласуват изцяло с критериите на JAR-STD 3H.
SUBPART C – FLIGHT & NAVIGATION PROCEDURES TRAINERS	ПОДРАЗДЕЛ С – ТРЕНАЖОР ЗА ОТРАБОТВАНЕ НА ТЕХНИКАТА ЗА ПИЛОТИРАНЕ И НАВИГАЦИЯ
JAR-STD 3H.015 Application for FNPT Qualification (See AMC STD 3H.015) (See IEM STD 3H.015)	JAR-STD 3H.015 Заявление за качествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)
(a) The operator of an FNPT requiring evaluation of this FNPT shall apply to the Authority giving 3 months notice.	(a) Оператор на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), който иска оценка на такъв тренажор, подава заявление до въздухоплавателната администрация, като уведоми за това 3 месеца предварително.
(b) An FNPT Qualification Certificate shall be issued following satisfactory completion of an evaluation by the Authority.	(b) Удостоверение за качествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) ще бъде издадено непосредствено след одобрителната оценка на въздухоплавателната администрация.
(c) Exceptionally, for the evaluation of an FNPT, the period of notice may be reduced to one month at the discretion of the Authority.	(c) В изключителни случаи този срок за оценка на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) може да се намали на един месец по решение на въздухоплавателната администрация.
JAR-STD 3H.020 Validity of FNPT Qualification	JAR-STD 3H.020 Валидност на удостоверението за качествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)
(a) An FNPT qualification is valid for 12 months unless specified otherwise by the Authority.	(a) Удостоверението за качествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) е валидно 12 месеца, освен ако не е посочено друго от въздухоплавателната администрация.

(b) An FNPT qualification test for revalidation may take place at any time within the 60 days prior to the expiry of the validity of the Qualification Certificate. The new period of validity shall continue from the expiry date of the previous Qualification Certificate.

(b) Тест за повторно потвърждаване на удостоверението за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) може да се проведе по всяко време в рамките на 60 дни, предшестващи изтичането на валидността на документа за окачествяване. Новият период на валидност продължава от датата на изтичане на предходния документ за окачествяване.

(c) The Authority may refuse, revoke, suspend or vary an FNPT qualification, if the requirements of JAR-STD 3H are not satisfied.

(c) Въздухоплавателната администрация може да отказва, отменя, прекратява и променя удостоверения за окачествяване на оборудване за комплексна летателна подготовка, ако изискванията на JAR-STD 3H не са изпълнени.

JAR-STD 3H.025 Rules governing STD operators

JAR-STD 3A.025 Правила, по които се ръководят операторите на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)

(See AMC STD 3H.025) The operator of an FNPT shall demonstrate his capability to maintain the performance, functions and other characteristics specified for the FNPT qualification Type as follows:

Операторът на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) демонстрира способността си да поддържа експлоатацията, функциите и другите характеристики, посочени за качествено ниво на типа на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), както следва:

(a) Quality System.

(a) Система за качество

(1) A Quality System shall be established and a Quality Manager designated to monitor compliance with, and the adequacy of, procedures required to ensure the maintenance of the level of qualification of FNPTs. Compliance monitoring shall include a feedback system to the Accountable Manager to ensure corrective action as necessary.

(1) Създава се система за качество и се определя ръководител по качеството, който да контролира спазването и пригодността на процедурите, които са необходими да осигурят поддържането на качествено ниво за оборудване за комплексна летателна подготовка. Контролирането на спазването на процедурите включва система за обратна

връзка с отговорния ръководител с цел осигуряване на необходимите коригиращи действия.

- (2) The Quality System shall include a Quality Assurance Programme that contains procedures designed to verify that the specified performance, functions and characteristics are being conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.
- (2) Системата за качество включва програма за осигуряване на качеството, която съдържа процедури, създадени с цел да се провери дали работата, функциите и характеристиките на оборудването са съобразени с всички прилагани изисквания, стандарти и процедури.
- (3) The Quality System and the Quality Manager shall be acceptable to the Authority.
- (3) Системата за качество и ръководителят по качество трябва да бъдат приемливи за въздухоплавателната администрация.
- (4) The Quality System shall be described in relevant documentation,
- (4) Системата за качество се описва в съответната документация.
- (b) Updating and modifications. Maintain a link with manufacturers to incorporate important modifications, especially:
- (b) Актуализиране и модификации. Поддържане на връзка с производителите с цел внедряване на важни модификации, особено:
- (1) Helicopter modifications, which are essential, for training and testing shall be introduced into all affected FNPTs.
- (1) Модификации на вертолета. Модификации на самолета, наложени или не от директиви за летателна годност, които са съществени за подготовката и проверката, се въвеждат при всеки засегнат тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).
- (2) Modification of FNPTs, including the addition or removal of any motion and visual systems (if fitted):
- (2) Модификация на тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTPs), включително добавяне или премахване на системи за движение и визуални системи (ако има такива):
- (i) Where applicable, STD operators shall update their FNPTs (for example in the light of data revisions). Modifications of the FNPT hardware and software which affect flight performance and systems operation or any major modifications or removal / addition of the motion or
- (i) Където е приложимо, операторите на STD осъвременяват своите тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)(например в светлината на проверка на данните). Модификациите на хардуера и софтуера на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които оказват влияние на полета, експлоатационните характеристики и функционирането на системите или на някоя от основните

- visual system (if fitted) shall be evaluated to determine the impact on the original qualification criteria. If necessary, STD operators shall prepare amendments for any affected validation tests. The STD operator shall test the FNPT to the new criteria.
- модификации на система за движение или визуална система (ако има такава), ще бъде подлагане на оценка за определяне на въздействието върху оригиналните критерии за окачествяване. Ако е необходимо, операторите на оборудване за комплексна летателна подготовка подготвят изменения за всеки засегнат тест за доказване на годност. Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка ще проведе изпитания на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) по новите критерии.
- (ii) The Authority shall be advised in advance of any major changes to determine if a special evaluation of the FNPT may be necessary prior to returning it to training following the modification.
- (ii) На въздухоплавателната администрация ще бъде докладвано предварително за всякакви важни изменения, за да се определи дали се налага специална оценка на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) преди връщането му в системата за подготовка след извършването на модификацията.
- (c) Installations. Ensure that the FNPT is located in a suitable environment, which supports safe and reliable operation.
- (c) Инсталации: Осигурява се разполагането на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) в подходящи помещения, които осигуряват безопасната и надеждна експлоатация.
- (1) The STD operator shall ensure that the FNPT and its installation comply with the local, country or state regulations for Health and Safety. However as a minimum the following shall be addressed:
- (1) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка осигурява съответствие на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), неговата инсталация с местните наредби или тези на страната или щата за здравеопазване и безопасност. Но въпреки това, като минимум се обръща внимание на следното:
- (i) FNPT occupants and maintenance personnel shall receive adequate briefing on FNPT safety.
- (i) Тези, които влизат в тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), и персоналът за техническото му обслужване получават подходящ инструктаж за безопасна работа на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).
- (ii) Adequate fire/smoke
- (ii) Подходящи системи за откриване на

detection, warning and suppression arrangements to ensure the safe passage of personnel from the FNPT. огън/дим, мерки за предупреждение и потушаване на пожар с цел осигуряване безопасното излизане на персонала от тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(iii) Adequate protection against electrical, mechanical, hydraulic and pneumatic hazards – including those arising from the motion or control loading system (where applicable). (iii) Подходящо предпазване срещу електрически, механически, хидравлични и пневматични опасности, включително онези, които възникват вследствие на контролно натоварване и от системите за движение (където има такива).

(iv) Other items: (A) Emergency lighting. (B) Escape exits & facilities. (C) Danger area markings. (D) Guard rails and gates. (E) Control Loading Emergency stop controls (if applicable) accessible from either pilot and instructor seats. (F) A manual or automatic electrical power isolation switch. (iv) Други елементи: (A) Аварийно осветление; (B) Аварийни изходи и съоръжения; (C) Маркировка на опасни зони; (D) Охранителни перила и портали; (E) Контролни устройства за аварийно спиране на контролно натоварване (ако има такова), което да е достъпно от мястото на пилота и на инструктора; Ръчен или автоматичен ключ за изключване на електрическата енергия.

(2) The FNPT safety features such as emergency stops and emergency lighting shall be checked regularly by the STD operator but in any case at least annually. These checks shall be recorded. (2) Характеристиките за безопасност на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), като аварийни стоп устройства и аварийно осветление [се проверяват редовно от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка], но при всички случаи най-малко веднъж годишно. Тези проверки се записват.

(d) Additional Equipment. Where additional equipment including motion or visual system has been added by the STD operator to an FNPT even though not required for qualification, it will be assessed to ensure that it does not adversely affect the quality of training. Therefore any subsequent modification, removal or unserviceability could affect the qualification of the device. d) Допълнително оборудване. Там, където допълнително оборудване, включително система за задвижване или визуална система, е било добавено от оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка към тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), независимо че това не се изисква за окачествяване, то ще бъде оценено, за да се осигури, че оборудването не оказва отрицателно въздействие върху качеството на подготовката. Ето защо всяко преместване, модификация или невъзможност за сервизно обслужване може да повлияе върху окачествяването

<p>JAR-STD 3H.030 Requirements for FNPTs qualified on or after 1 January 2003 (See Appendix 1 to JAR-STD 3H.030) (See AMC-STD 3H.030) (See IEM-STD 3H.030)</p>	<p>на оборудването. JAR-STD 3H.030 Изисквания за тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), окачествени на или след 1 януари 2003 г.</p>
<p>(a) Any FNPT submitted for initial evaluation on or after 1 January 2003, shall be evaluated against JAR-STD 3H criteria for qualification as Type I, II or III.</p>	<p>(a) Всеки тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), представен за първоначално оценяване на или след 1 януари 2003 г., се оценява по критериите на приложимия JAR-STD 3H за окачествяване като Тип I, II или III.</p>
<p>(b) An FNPT shall be assessed in those areas, which are essential to completing the flight crewmember training and testing process, including (where applicable):</p>	<p>(b) Тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се оценява в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на летателния екипаж и за процеса на проверка, включително (където е приложимо):</p>
<p>(1) longitudinal, lateral and directional handling qualities;</p>	<p>(1) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обслужване;</p>
<p>(2) performance in the air;</p>	<p>(2) Функциониране във въздуха;</p>
<p>(3) specific operations;</p>	<p>(3) Специфични експлоатационни операции;</p>
<p>(4) cockpit/flight deck configuration;</p>	<p>(4) Конфигурация на кабината за екипажа;</p>
<p>(5) functioning during normal, abnormal and emergency operation;</p>	<p>(5) Функциониране в условията на нормална, свръх- нормална и аварийна експлоатация;</p>
<p>(6) instructor station function and FNPT control, and</p>	<p>(6) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP); и</p>
<p>(7) additional requirements depending on the qualification and the installed equipment.</p>	<p>(7) Определени допълнителни изисквания в зависимост от нивото на окачествяване и монтираното оборудване.</p>
<p>(c) The FNPT shall be subjected to:</p>	<p>(c) Тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на:</p>
<p>(1) Validation tests, and</p>	<p>(1) Тестове за потвърждаване на годност, и</p>
<p>(2) Functions & subjective tests as found in the</p>	<p>(2) Функционални и субективни тестове, както са посочени в инструкциите за теста</p>

- Qualification Test Guide (QTG) за качествяване (QTG).
- (d) Data, which is used to ensure the fidelity of a FNPT, shall be of a standard that satisfies the Authority, before the FNPT can gain a Qualification Level. (d) Данните, които се използват за осигуряване на точността на един тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), са със стандарт, който удовлетворява въздухоплавателната администрация, преди тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) да може да получи ниво на качествяване.
- (e) The STD operator shall submit a QTG in a form and manner, which is acceptable to the Authority. (e) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка представя инструкции за тест за качествяване във форма и по начин, който е приемлив за въздухоплавателната администрация.
- (f) The QTG will only be approved after completion of an initial or upgrade evaluation, and when all the discrepancies in the QTG have been addressed to the satisfaction of the Authority. After inclusion of the results of the tests witnessed by the Authority, the approved QTG becomes the Master QTG (MQTG), which is the basis for the FNPT qualification and subsequent recurrent FNPT evaluations. (f) Инструкциите за теста за качествяване ще бъдат одобрени само след извършване на първоначално оценяване или оценяване за повишение на нивото и когато всички несъответствия в инструкциите за теста за качествяване са отстранени по един удовлетворителен за въздухоплавателната администрация начин. След включване на резултатите от тестове, освидетелствано от въздухоплавателната администрация, одобрените инструкции за изпита за качествяване стават главна инструкция за изпит за качествяване (MQTG), която е основата за качествяване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) и за извършването на следващото периодично оценяване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).
- (g) The STD operator shall (g) Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка:
- (1) Run the complete MQTG progressively between each annual evaluation by the Authority. Results shall be dated and retained in order to satisfy both the STD operator as well as the (1) Изпълнява пълната главна инструкция за изпит за качествяване постоянно между всяко годишно оценяване от страна на въздухоплавателната администрация. Резултатите се отбелязват с дата и се съхраняват с цел да удовлетворят както оператора на

Authority that FNPT standards are being maintained.	оборудване за комплексна летателна подготовка, така и въздухоплавателната администрация, че стандартите на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се поддържат.
(2) Establish a Configuration Control System to ensure the continued integrity of the hardware and software qualified.	(2) Създава система за контрол на конфигурацията с цел да се осигури поддържане на доброто състояние на качествения хардуер и софтуер.
Appendix 1 to JAR-STD 3H.030 Technical requirements	Приложение 1 към JAR-STD 3H.030 Технически изисквания
(a) This appendix describes the minimum technical requirements for qualifying FNPT Types I, II and III.	(a) Това приложение описва минималните технически изисквания за окачествяване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) – Типове I, II и III.
(b) Each of these Types carries an appropriate technical description.	(b) Всеки един от тези типове носи подходящо техническо описание;
(c) Convertible FNPTs shall be qualified in each configuration.	(c) Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), който може да се приспособява и преработва, се окачествява за всяка конфигурация.
(d) Specific requirements for the use of the FNPTs are determined by the Authority. Specialised training courses require an adequate standard of simulation, which will be evaluated by the Authority. (See JAR-FCL 2).	(d) Специфични изисквания за използването на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се определят от Въздухоплавателната администрация. Специализирани курсове на обучение изискват подходящ стандарт на симулация, който ще бъде оценен от Въздухоплавателната администрация. (Виж JAR-FCL 2).
(e) Maximum credits are granted according to JAR-FCL 2 as referred to in the following tables.	(e) Максимален брой кредити се дава в съответствие с JAR-FCL 2, както е посочено в следващите таблици.
(f) The term ‚Level‘ is used internationally to define various technical standards for both Flight Simulators and Flight Training Devices in JARSTD 1A/2A/1H and other regulatory standards documents. For historical	(f) Терминът „ниво“ е в международна употреба за дефиниране на различни технически стандарти както за пилотажни тренажори, така и за оборудване за летателна подготовка в JAR-STD 1A/2A/1H и в други регулативни документи със стандарти. По исторически причини терминът „тип“ се използва

reasons the term ‚Type‘ has been used throughout this document rather than ‚Level‘. The two terms are considered to be equivalent and fully interchangeable.

навсякъде в настоящия документ, а не терминът „ниво“. Двата термина се разглеждат като еквивалентни и напълно взаимозаменяеми.

Table 1 – FNPT I

Таблица 1 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT – I

Table 1 – FNPT

Device General Technical Requirements

Credits

<p>FSPT Type I</p>	<p>1. A cockpit or flight deck sufficiently enclosed to exclude distraction, which will replicate that of a helicopter and in which the switches and all the controls will operate as. and represent those in a helicopter.</p> <p>2. Instruments., equipment. panels., systems, primary and secondary flight controls sufficient for the training events to be accomplished shall be located in a spatially correct position.</p> <p>3. Lighting environment for panels and instruments shall be sufficient for the operation being conducted.</p> <p>4. In addition to the pilots‘ stations., suitable viewing arrangements for the instructor shall be provided allowing an adequate view of the crew members‘ panels and station.</p> <p>5. Effects of aerodynamic changes for various combinations of airspeed and power normally encountered in flight, including the effect of change in helicopter attitude, sideslip, altitude, temperature, and initial mass.</p> <p>6. Navigation equipment corresponding to that of a helicopter, with operation within the tolerances typically applied to the airborne equipment. This shall include communication</p>	<p>Credits in accordance with the relevant JAR-FCL and JAR-OPS documents.</p> <p>In order to be used for helicopter type specific training, testing and checking the device shall also be qualified as a Flight Training Device or Flight Simulator.</p>
------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

equipment (interphone and air/ground communications systems).

7. Control forces and control travel shall broadly correspond to those of a helicopter.

8. Complete navigational data for at least 5 different appropriate heliports with corresponding precision and non-precision approach procedures including current updating within a period of 3 months. All navigational aids, including enroute aids should be usable, if within range, without restriction and without instructor intervention.

9. Engine and rotor sounds – shall be available.

10. The following shall be available:

- variable effects of wind and turbulence;
- hard copy of map and approach plot;
- provision for position freeze, flight freeze and repositioning facility;
- Instructor controls necessary to perform the training task;
- reset (he FXPT to minimum IMC speed or above:
- allow for selective failure of basic flight instruments and navigation equipment.

11. A Qualification Test Guide which shall be submitted by the STD operator in a form and manner that is acceptable to the competent Authority and which conforms to AMC STD 3H.030 (para 1.6).

Оборудване Общи технически изисквания

Кредити

FNPT
Type I

1 – Кабина за екипажа на имитирания самолет, достатъчно затворена, за да не се допуска отклоняване на вниманието – точно копие на имитирания вертолет, като посоката на движение на уредите за управление и превключвателите е идентична с тази в такъв вертолет.

Кредити в съответствие със съответните документи на JAR-FCL и JAR-OPS. (За да може да се използва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип или

- 2 – Прибори, оборудване, контролни табла, системи, първични и вторични уреди за управление, достатъчни за изпълнение на учебните ситуации и събития, трябва да са разположени в подходящо пространство в кабината за екипажа.
- 3 – Осветена среда за контролните табла и приборите, която да е подходяща за извършваните операции.
- 4 – В допълнение към работните места за пилотите се осигурява място с добра видимост за инструктора. От това място трябва добре да се виждат контролните табла и работни места на членовете на екипажа.
- 5 – Динамичен модел на полета, който отчита различните комбинации на спиране/отрицателна тяга и тяга, нормални за полета при действителните условия на полет, включително и ефекта от промяната на пространственото положение на вертолета, странично приплъзване, температура, първоначална маса.
- 6 – Навигационно оборудване, което да съответства на това на моделирания вертолет с експлоатация в рамките на толерансите, предписани за прилаганото бордово оборудване. Тук се включва комуникационно оборудване (самолетно устройство за водене на преговори и комуникационни системи „въздух/земя“.
- 7 – Усилията в системата за управление и характеристиките на отклонение трябва да съответстват на тези на имитирания вертолет.
- 8 – Пълен комплект навигационни данни най-малко за клас вертолети, оборудването трябва да бъде окачествено като оборудване за летателна подготовка (FTD) или пилотажен тренажор (FS).

пет различни подходящи вертолета със съответните процедури за точен и неточен подход за кацане, включително актуални данни за последните три месеца. Всички навигационни устройства, включително маршрутни устройства, трябва да могат да се използват, ако покриват дадения обхват, без ограничения и без намесата на инструктора.

9 – Да могат да се пресъздават звуковете от двигателите и витлото на вертолета.

10 – Трябва да се осигури следното:

различни въздействия на вятъра и турбулентността; твърдо копие на карта и схема на подхода; осигуряване на неизменно местоположение и местоположение на полета; устройства за управление за инструктора, необходими за: изпълнение на задачи по обучението; повторно пускане на FNTP на минимална скорост ІМС или на по-голяма скорост; избирателно излизане от строя на основни пилотажни прибори и навигационно оборудване.

11 – Инструкции за квалификационния изпит, които се предоставят от STD оператора във форма и по начин, които са приемливи за компетентната въздухоплавателна администрация и които отговарят на изискванията на AMC STD 3Н.030 (параграф 1.6).

Table II FNDT II Таблица 2 – Тренажор за обработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT II

Table 2 – FNPT II

Device	General Technical Requirements	Credits
--------	--------------------------------	---------

FNPT Type II	<p>As for Type I with the following additions or amendments:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The flight deck, including the instructor's station, shall be enclosed. There shall be made a provision for an observer. 2. Circuit breakers shall function correctly when involved in procedures. Or malfunctions requiring or involving flight crew response. 1. Crewmembers seats, shall be provided with sufficient adjustment to allow the occupant to achieve the design eye reference position appropriate to a helicopter and for the visual system to be installed to align with that eye position. 4. Generic ground handling and ground effects models, shall be provided to enable lift-off, hover and touch-down effects, to be simulated and harmonised with the sound and visual system. 5. Systems shall be operative to the extent that it shall be possible to perform normal, abnormal and emergency operations appropriate to a helicopter as required for the training. Once activated, proper systems operation shall result from system management by the crewmember and not require any further input from the instructor's controls. 6. The instructor's station shall include: <ul style="list-style-type: none"> • A facility to enable the dynamic plotting of the flight path on approaches, commencing at the final approach fix, including the vertical profile: • Facilities, to support the required training; • Adjustable cloud base and visibility shall be provided. 7. Control forces and control travels which respond in the same manner under the same flight conditions as in a helicopter. 8. Aerodynamic modelling shall reflect: <ul style="list-style-type: none"> • Main and tail rotor characteristics: • The effects of icing on airframe and rotor: • Cross-coupling effects: • Changes of mass and center of gravity 	<p>Credits in accordance with the relevant JAS.-FCL and JAR-OPS documents.</p> <p>In order to be used for helicopter type specific training, testing and checking the device shall also be qualified as a Flight Training Device or Flight Simulator.</p>
--------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

location and configuration:

- Vortex ring.

9. Significant cockpit/flight deck and rotor sounds, responding to pilot actions, corresponding to the designated configuration of a helicopter.

10. A visual system (night/dusk and day) capable of providing a field-of-view of a minimum of 150 degrees horizontally from the middle eye point and 40 degrees vertically. The visual system shall be capable of meeting the standards laid down in Part 3 and 4- of AMC STD 3H.030 (Validation, Functions and Subjective Tests).

The responses of the visual system and the cockpit/flight deck instruments to control inputs shall be closely coupled to provide the integration of the necessary cues.

11. A visual data base shall be provided sufficient to support the training requirements, including, where applicable :

(i) Specific areas within the database need to have higher resolution to support landings, take-offs and ground cushion exercises and training away from a heliport,

(ii) For cross-country flights sufficient scene details shall be provided to allow for ground to map navigation over a sector length equal to 30 minutes at an average cruise speed.

(iii) For Offshore Airborne Radar Approaches, visual/radar representations of installations shall be harmonised,

(iv) For training in the use of Night Vision Goggles (NVG) the visual display shall have the ability to represent various scenes with the required levels of ambient light/colour

Оборудване Общи технически изисквания

Кредити

FNPT Тип II 1. Кабината за екипажа, включително и работното място за инструктора, да бъдат затворени. Трябва да се осигури място за наблюдател.

2. Прекъсвачите на вериги, които оказват влияние върху процедурите и/или водят до наблюдавани индикации в пилотската кабина, трябва да са разположени правилно и да функционират прецизно.
3. Местата за членовете на екипажа да бъдат осигурени с подходящ механизъм за промяна на ъгъла с цел постигане на положението на седене както това в имитирания самолет или клас самолети, а системата за наблюдение да бъде нагласена на нивото на очите.
4. Осигуряват се обобщени модели за наземна експлоатация и въздействия на земята, които да дават възможност да се имитират въздействията при отлепяне от земята, зависване и докосване на земята при кацане, които да бъдат хармонизирани със звуковите и визуалните системи.
5. Системите трябва да могат да функционират така, че да бъде възможно да се изпълняват всички нормални, свръхнормални и аварийни операции, които са необходими за имитирания самолет или клас самолети и които се изискват от учебния процес. След като бъдат включени системите, правилното им функциониране трябва да е резултат от управлението на системите от страна на члена на екипажа и да не е необходима допълнителна намеса от страна на инструктора.
6. Мястото за инструктора трябва да включва следните устройства за управление:
устройство за динамичното планиране на траекторията на полета върху подходите, като се започне от точката на крайния етап на подхода заедно с вертикалния профи; устройства, които да подпомагат изискваното обучение; устройство за настройване на долната част на облаците и видимостта.
7. Усилията в системата за управление и характеристиките на отклонение
- Кредити в съответствие с JAR-FCL и JAR-OPS.
За да може да се използва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип вертолети, оборудването трябва да бъде окачествено като оборудване за летателна подготовка (FTD) или пилотажен тренажор (FS).

трябва да реагират по същия начин при същите полетни условия като тези на имитирания вертолет.

8. Аеродинамичното моделиране трябва да отразява: техническите характеристики на главния носещ винт и на този при опашката; ефекта от обледеняването на корпуса и на носещия винт; ефекти от напречно свързване/връзка; промени в масата и в разположението на центъра на тежестта и в конфигурацията; пръстен на завихряне.

9. Значими звукове в кабината на екипажа, които се получават при действията на пилота и които съответстват на моделирания вертолет.

10. Визуална система (нощ, смрачаване или ден), която да може да осигурява полезрение минимум от 150 градуса хоризонтално от средната точка на окото и 40 градуса вертикално. Визуалната система трябва да отговаря на стандартите, посочени в части 3 и 4 на AMC STD 3Н.030 (тестове за доказване на знанията, функционални и субективни тестове). Реакцията на визуалната система и на приборите в кабината на екипажа на усилията на управление трябва да се комбинират пряко така, че да се постига интегриране на необходимите ориентири.

11. Осигурява се визуална база данни, която да е достатъчна за осигуряване на изискванията по обучението, включително, където е приложимо:

(i) Специфични зони в базата данни трябва да са с по-голяма резолюция за осигуряване на упражненията, подготовката по приземяване, излитане и със земна възглавница настрани от вертолета.

(ii) Подробности от достатъчни кадри за полети над територията на страната се осигуряват с цел провеждане на навигация от земята по карта в рамките на надлъжен сектор от 30

минути при средна крейсерска скорост.

(iii) За радарни подходи с неназемно базиране трябва да се хармонизират визуалните/радарните имитирани инсталации.

(iv) При обучението по използване на очила за нощно виждане визуалният дисплей трябва да може да изобразява различни сцени с изискваното ниво на осветеност/цвят на околната среда. Виж също бележка 1 под таблица 3.

Table 3 – Таблица 3 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT – III

Table 3 – FNPT III

Device	General Technical Requirements	Credits
FNPT Type III	As for Type II with the following additions, or amendments,: 1. Local generic atmospheric models of wind pattern, such as. around mountains and structures, as required to support the intended manoeuvres and procedures,. 2. A visual system (night/dusk and day) capable of providing a field-of-view of a minimum of 150 degrees horizontally from the middle eye point and 60 degrees vertically. 3. Detailed high resolution visual data bases as required to support at least the following manoeuvres and procedures: • Elevated heliports (including heli - decks), • Confined areas.	Credits in accordance with the relevant JAR-FCL and JAR-OPS documents. In order to be used for helicopter type specific training, testing and checking the device -shall also be qualified as a Flight Training Device or flight Simulator.

Оборудване Общи технически изисквания

Кредити

FNPT Тип III	За всички типове FNPT със следните добавки или изменения: 1. Обобщени местни модели на атмосферата с розата на ветровете, като тези около планините и структурите, необходими за подпомагане на планираните маневри и процедури. 2. Визуална система (нощ, смрачаване или ден), която да може да осигурява ползрение минимум от 150 градуса хоризонтално от средната точка на окото и 60 градуса вертикално.	Кредити в съответствие с JAR-FCL и JAR-OPS. За да може да се използва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип вертолети, оборудването
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. Подробна база от визуални данни с висока резолюция, необходима за подпомагане най-малкото на следните маневри и процедури:

- издигнати площадки за вертолети (включително и вертолетни площадки на кораби и др.);
- затворени зони.

трябва да бъде окачествено като оборудване за летателна подготовка (FTD) или пилотажен тренажор (FS).

Table 4 – Таблица 4 – Тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация FNPT – II/III MCC

Device	General Technical Requirements	Credit
FNPT Type II/III MCC	<p>For use in Multi-Crew Co-operation (MCC) training – as for Type II or III with the following additions or amendment:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Multi engine and multi pilot helicopter. 2. Performance reserves, in case of an engine failure, to be in accordance with CAT. A criteria. 5. Retractable landing gear (where available). 4. Anti-icing or deicing systems, (as appropriate). 5. Fire detection/suppression system. 6. Dual controls. 7. Autopilot with upper modes. 8. 2 VHF transceivers. 9. 2 VHF NAV receivers (VOR, ILS, DME). 10. 1 ADF receiver. 11. 1 Marker receiver 12. 1 transponder. 13. Global Positioning System (GPS), (where applicable). 14. Weather radar (where applicable). <p>The following indicators shall be located in the same positions, on the instrument panels of both pilots:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Airspeed. 2. Flight attitude. 3. Altimeter and radio altimeter (if applicable). 4. HSI. 5. Vertical speed. 6. ADF. 7. VOR, ILS, DME. 	<p>MCC Credits in accordance with the relevant JAR-FCL and JAR-OPS documents.</p> <p>In order to be used for helicopter type specific training, testing and checking the device shall also be qualified as a Flight Training Device or Flight Simulator.</p>

	8. Marker indication (as appropriate).	
	9. Stop watch (as appropriate).	
Оборудване	Минимални технически изисквания	Максимален брой кредити
FNPT Тип II/III MCC	<p>За използване при обучение на сътрудничество между членовете на многочленен екипаж (MCC) – както за Тип II или III със следните допълнения или изменения:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. вертолет с няколко двигателя и няколко пилоти; 2. експлоатационните резерви в случай на отказ на двигател да бъдат в съответствие с критериите по CAT A; 3. прибиращ се колесник за кацане; 4. системи против обледеняване и за отстраняване на обледеняването; 5. система за откриване/гасене на пожар; 6. двойно управление; 7. автопилот с горни режими; 8-2. VHF предавателя-приемника/трансивера; 9-2. VHF NAV приемника (VOR, ILS, DME); 10-1. ADF приемник; 11-1. маркерен приемник; 12-1. транспондер; 13. глобална система за определяне на местоположението (GPS)(където е приложимо); 14. метеорологичен радар (където е приложимо). <p>Следните индикатори ще бъдат разположени на едно и също място върху таблата с прибори на двамата пилоти: въздушна скорост; пространствено положение; висотомер и радиовисотомер (ако се прилага); HSI; вертикална скорост; ADF; VOR; ILS, DME; маркерен индикатор (ако е необходим); контрол на спиране (ако е приложим).</p>	<p>Кредити в съответствие с JAR-FCL и JAR-OPS.</p> <p>За да може да се използва за обучение, изпитване или проверка на знанията за специфичен тип вертолети, оборудването трябва да бъде окачествено като оборудване за летателна подготовка (FTD) или пилотажен тренажор (FS).</p>

JAR-STD 3Н.035

Requirements for FNPTs

JAR-STD 3Н.035 Изисквания за тренажори

за отработване на техниката за пилотиране

approved or qualified before 1 January 2003

(a) FNPTs or devices approved or qualified in accordance with national regulations of JAA

Members States before 1 January 2003 will continue to maintain their approval or qualification (and be known as FNPT (G)) under the Grandfather Rights provision, in accordance with JAR-STD 3H.035-(c) and JAR-STD 3H.035-(d) provided that the maximum credit in no circumstances shall exceed their existing national credits, and the period of Grandfather Rights shall not exceed 6 years from 1 January 2003.

(b) Recategorized FNPTs will be qualified in accordance with JAR-STD 3H.030.

(c) FNPTs / devices that are not recategorized but that have a primary reference document used for their testing may continue under previous authorisation, provided that they continue to comply with the primary reference document.

(1) To maintain their qualification / approval, these FNPTs / devices shall be assessed in those areas which are essential to completing the flight crew member training, testing and checking process, including (where applicable):

(i) Longitudinal, lateral and directional handling qualities;

(ii) performance in the air;

и навигация (FNPT), одобрени или окачествени преди 1 януари 2003 година

(а) Тренажори или оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация, одобрени или окачествени с националните регламенти на страните – членки на JAA, преди 1 януари 2003 година, ще продължат да имат своето разрешение или окачествяване и ще са известни като FNPT G по силата на клаузата за „правата на дядото“ в съответствие с JAR-STD 3H.35(c) и (d) при условие, че максималният кредит не надхвърля техните национални кредити за наземно време по прибори, а периодът за правата на дядото няма да надхвърля 6 години от 1 януари 2003 година.

(b) Прекатегоризирани тренажори за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се окачествяват в съответствие с JAR-STD 3H.30.

(c) Тренажори или оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които не са прекатегоризирани, но които имат първоначален документ, използван за тяхното тестване, могат да продължат да функционират с вече издаденото разрешение за това при условие, че продължат да спазват изискванията, посочени в това разрешение.

(1) За получаване и запазване на еквивалентно ниво на окачествяване/разрешителното тези тренажори или оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се оценяват в онези области, които са съществени за завършване на подготовката на членовете на летателния екипаж и за процеса на проверка, включително (където е приложимо):

(i) Надлъжни, напречни и дирекционни качества на обработка/обслужване;

(ii) Работа във въздуха;

(iii) Специфични експлоатационни

(iii) specific operations;	операции;
(iv) cockpit/flight deck configuration;	(iv) Конфигурация на кабината за екипажа;
(v) functioning during normal, abnormal and emergency operation;	(v) Функциониране в условията на нормална, свръх- нормална и аварийна и експлоатация;
(vi) instructor station function and FNPT / devices control, and	(vi) Функции във връзка с мястото на инструктора и управлението на тренажора и оборудването за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP);
(vii) certain additional requirements depending on the qualification / approval and the installed equipment.	(vii) Допълнителни изисквания в зависимост от нивото на окачествяване и монтираното оборудване.
(2) The FNPTs/devices shall be subjected to:	(2) Тренажорът/оборудването за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на:
(i) Validation Tests (if applicable), and	(i) Тестове за потвърждаване на годност (ако такива са приложими), и
(ii) Functions and Subjective Tests,	(ii) Функционални и субективни тестове.
(d) FNPTs / devices that do not have a primary reference document used for their testing may continue by special arrangement.	(d) Тренажори и оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които нямат първоначален документ, използван за тяхното тестване, продължават да се използват по специална процедура.
(1) Such FNPTs /devices will be issued with Special Categories.	(1) На такива тренажори/оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се издават специални категории.
(2) These FNPTs / devices shall be subjected to the same Functions and Subjective Tests referred to in JAR-STD 3H.035-(c) (2) (iii) .	(2) Тези тренажори/оборудване за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлагат на същите функционални и субективни тестове, които се посочват в JAR-STD 3H.035, подпараграф (c)(2)(ii) по-горе.
(3) In addition any previously recognized Validation Test shall be used.	(3) В допълнение се използва и всеки преди признат тест за доказване на годност.
JAR-STD 3H.040 Changes to Qualified FNPT	JAR-STD 3H.040 Промени в качествения тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)
(a) Requirement to notify major changes to an FNPT. The operator of a qualified FNPT shall inform the	(a) Изискване за съобщаване на значими промени в тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP). Операторът на тренажора за

Authority of proposed major changes such as:	отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) информира въздухоплавателната администрация за предложени значими промени, като:
(1) Helicopter modifications which could affect FNPT qualification, and	(1) Модификации на вертолета, които биха могли да окажат влияние върху качествяването на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).
(2) FNPT hardware and/or software modifications which could affect the handling qualities, performances or system representations, and	(2) Модификации в хардуера и/или софтуера на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), които биха могли да окажат влияние върху характеристиките му на управление, работа или представяне на системите.
(3) Relocation of the FNPT, and	(3) Преместване на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) на друго място.
(4) Any deactivation of the FNPT	(4) Всяко спиране/деактивиране на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).
NOTE: The Authority may complete a special evaluation following major changes or when an FNPT appears not to be performing in accordance with its initial qualification,	Бележка. Въздухоплавателната администрация може да направи специална оценка след значителни промени или когато за даден тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) има съмнения, че не работи на първоначално качествено ниво.
(b) Upgrade of an FNPT. An FNPT II/III may be upgraded to include an FTD qualification. Special evaluation is required before the issue of a qualification for the FTD.	(b) Повишаване нивото на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP). Нивото на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация – FNTP II/III може да се променя на по-високо такова, за да включи и квалификация за оборудване за летателна подготовка (FTD). Изисква се извършване на специална оценка преди присъждане на качествяване за групата на оборудване за летателна подготовка (FTD).
(1) If an upgrade is proposed the FNPT/STD operator shall seek the advice of the Authority and give full details of the modifications. If the upgrade evaluation does not	(1) Ако се предложи повишаване на нивото, операторът на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация/оборудване за летателна подготовка се консултира с въздухоплавателната администрация и представя пълни подробности за

fall upon the anniversary of the original qualification date, a special evaluation is required to permit the FNPT to continue to qualify even as an FNPT.

модификациите. Ако оценката за повишаване на нивото не съвпада с датата, на която е направено първоначалното окачествяване, се изисква извършване на специална оценка за даване на разрешение тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) да продължи да има ниво на окачествяване дори като тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(2) In the case of an FNPT upgrade, the STD operator shall run all applicable validation tests for the requested qualification,

(2) В случай на повишаване на нивото на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка ще извърши всички изпитания за потвърждаване на нивото на окачествяване, за което се кандидатства.

(c) Relocation of an FNPT.

(c) Преместване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP).

(1) In instances where an FNPT is moved to a new location, the Authority shall be advised before the planned activity. A schedule of planned related events has to be provided.

(1) В случаите, когато даден тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се премества на ново място, въздухоплавателната администрация се уведомява предварително за извършването на такива дейности, като се представя график за извършване на дейностите, свързани с преместването.

(2) Prior to returning the FNPT to service at the new location the STD operator shall perform at least one third of the validation tests (if any) and functions and subjective tests to ensure that the FNPT performance meets its original qualification standard. A copy of the test documentation shall be retained with the FNPT records for review by the Authority.

(2) Преди повторно пускане на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) в действие на новото място операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка извършва най-малко една трета от изпитанията за доказване на годност (ако има такива) и функционални изпитания и субективните тестове, за да се увери, че работата на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация

(FNTP) отговаря на неговия оригинален стандарт на окачествяване. Копие от документацията за изпитания и тестове се

	пази в архива на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) за проверка от въздухоплавателната администрация.
(3) At the discretion of the Authority, the FNPT shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria,	(3) По решение на въздухоплавателната администрация тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.
(d) Deactivation of a currently qualified FNPT	(d) Спиране на тренажора за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP), който понастоящем е окачествен.
(1) If an STD operator plans to remove an FNPT from active status for prolonged periods, the Authority shall be notified and suitable controls established for the period the FNPT is inactive. (2) The STD operator shall arrange an understanding with the Authority to ensure that the FNPT can be restored to active status in its original qualification group.	При условие, че операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка планира да извади тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) от активното му състояние на работа за продължителен период от време, въздухоплавателната администрация се уведомява за това и се определят подходящи контролни мероприятия за периода, през който тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) няма да работи. Операторът на оборудване за комплексна летателна подготовка договаря с въздухоплавателната администрация процедура, с която се дава гаранция, че тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) може да бъде върнат към работното му състояние в първоначалната му група на окачествяване.
JAR-STD 3H.045 Intentionally blank	JAR-STD 1A.045 Нарочно оставено празно
JAR-STD 3H.050 Transferability of FNPT Qualification	JAR-STD 1A.050 Възможност за прехвърляне на удостоверение за окачествяване на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP)
(a) When there is a change of STD operator, the new STD operator shall advise the Authority in advance in order to agree upon a plan of transfer of the FNPT.	(a) При смяна на оператора на оборудване за комплексна летателна подготовка новият оператор уведомява за това въздухоплавателната администрация предварително, за да се съгласува план за прехвърляне на тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация

	(FNTP).
(b) At the discretion of the Authority, the FNPT shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria,	(b) По решение на въздухоплавателната администрация тренажорът за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.
(c) Provided that the FNPT performs to its original standard, its original qualification shall be restored. However user approval may be required.	(c) При условие, че тренажор за отработване на техниката за пилотиране и навигация (FNTP) работи на нивото на първоначалния си стандарт, нивото му на окачествяване се запазва. Но въпреки това може да се изисква разрешение за потребител.
SECTION 1 –	1 – ИЗИСКВАНИЯ
REQUIREMENTS 1	1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ
GENERAL 1.1 This Section contains the requirements for Basic Instrument Training Devices.	1.1. Настоящият раздел съдържа изискванията за оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
PRESENTATION 2.1 The requirements of JAR-STD 4A are presented in two columns on loose pages, each page being identified by the date of issue and/or the amendment number under which it is amended or reissued.	2.1. Изискванията на JAR-STD 4A са представени в две колони върху незалепени страници, като на всяка страница е отбелязана датата на издаване и номерът на поправката, под който документът е изменен или преиздаден.
2.2 Subheadings are in italic typeface.	2.2. Подзаглавията се дават в курсив.
2.3 Explanatory notes not forming part of the requirements appear in smaller typeface.	2.3. Обяснителните бележки, които не са част от изискванията, се дават с по-малки букви.
2.4 New, amended and corrected text will be enclosed within heavy brackets until a subsequent „Amendment“ is issued.	2.4. Нов, изменен или коригиран текст се дава ограден в средни скоби до издаването на следващото „изменение“.
SUBPART A –	JAR-STD 4A.001 Приложимост
APPLICABILITY	JAR-STD 4A се прилага за онези производители и/или оператори на
JAR-STD 4A.001	оборудване за основна подготовка за
Applicability JAR-STD 4A	работа с пилотажно-навигационните
applies to those	прибори (BITD), които искат
manufacturers and/or	окачествяване на оборудване за основна
operators of Basic	подготовка за работа с пилотажно-
Instrument Training	

Devices (BITD) seeking qualification of Basic Instrument Training Devices. BITD users also shall gain approval to use the BITD as part of their approved training programmes despite the fact that the BITD has been previously qualified. Although this document provides guidance material for BITD users, precise details of such approvals are contained in JAR-FCL and other applicable documents.

навигационните прибори (BITD). Потребителите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) получават право да използват това оборудване като част от техните одобрени програми за обучение, независимо от факта, че оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) е било окачествено по-рано. Независимо, че настоящият документ дава материал с инструкции за тези, които използват оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), точните подробности за това право се дават в JAR-FCL и други приложими документи.

SUBPART B – GENERAL ПОДРАЗДЕЛ В – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

JAR-STD 4A.005 Terminology (See Appendix 1 to JARSTD 4A.005) (See AMC STD 4A.005) Because of the technical complexity of Synthetic Training Device qualification, it is essential that standard terminology is used throughout. The following principal terms and abbreviations shall be used in order to comply with JAR-STD. Further terms and abbreviations are contained in Appendix 1 to JAR-STD 4A.005.

JAR-STD 4A.005 Терминология. Поради техническата сложност на окачествяването на комплексна летателна подготовка от особена важност е използването на стандартна терминология в целия текст. За изпълнение на изискванията на JAR-STD се използват следните основни термини и съкращения. Допълнителни термини и съкращения се дават в Приложение 1 на JAR-STD 4A.005.

(a) Synthetic Training Device (STD) . A training device which is either a Flight Simulator (FS, a Flight Training Device (FTD), a Flight Navigation Procedure Trainer (FNPT) or a Basic Instrument Training Device (BITD).

(a) Оборудване за комплексна летателна подготовка (STD). Оборудване за подготовка, което е или пилотажен тренажор (FS), оборудване за летателна подготовка (FTD), тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила (FNPT) или оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).

(b) Flight Simulator (Simulator). A full size

(b) Пилотажен тренажор (FS). Точно копие в пълни размери на конкретен тип или

replica of specific type or make, model and series aeroplane flight deck, including all equipment and computer programmes necessary to represent the aeroplane in ground and flight operations, a visual system providing an out-of-the-flight deck view, and a force cueing motion system. It is in compliance with the minimum standards for Flight Simulator qualification.

марка, модел и серия вертолетна кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в експлоатационни условия на земята и във въздуха, визуална система, която осигурява видимост навън от кабината за екипажа и система за движение със силов ориентир. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за окачествяване на пилотажен тренажор.

(c) Flight Training Device (FTD). A full size replica of an aeroplane's instruments, equipment, panels and controls in an open flight deck area or an enclosed aeroplane flight deck, including the assemblage of equipment and computer software programmes necessary to represent the aeroplane in ground and flight conditions to the extent of the systems installed in the device. It does not require a force cueing motion or visual system. It is in compliance with the minimum standards for a specific FTD Level of Qualification.

(c) Оборудване за летателна подготовка (FTD). Точно копие в пълни размери на вертолетни прибори, оборудване, табла и уреди за управление в отворена зона с кабина за екипажа, включително окомплектовка на цялото оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в летателни условия на земята и във въздуха до степен, осигурявана от монтираните в оборудването системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система и система за движение със силов ориентир. Оборудването отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфично ниво на окачествяване на оборудване за летателна подготовка.

(d) Flight and Navigation Procedures Trainer (FNPT). A training device which represents the flight deck/cockpit environment including the assemblage of equipment and computer programmes necessary to represent an aeroplane type or class in flight operations to the extent that the systems appear to

(d) Тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила (FNPT). Оборудване за подготовка, което пресъздава средата на кабината за екипажа/пилотската кабина, включително окомплектовка на оборудване и компютърни програми, необходими за представяне на вертолета в летателна експлоатация до степен, до която системите функционират в самолета. Тренажорът отговаря на изискванията на минималните стандарти за специфичен тип

function as in an aeroplane. It is in compliance with the minimum standards for a specific FNPT Level of Qualification.

(e) Basic Instrument Training Device (BITD). A ground based training device which represents the student pilot's station of a class of aeroplanes. It may use screen based instrument panels and springloaded flight controls, providing a training platform for at least the procedural aspects of instrument flight.

на окачествяване на тренажор за моделиране на пилотажно-навигационните правила.

(e) Оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Оборудване за подготовка с наземно базиране, което представя/имитира работното място на курсиста-пилот за даден клас самолети. Може да използва табла за прибори на базата на екрани и органи за управление на полета с пружини, които да осигуряват учебна площадка най-малко за процедурните аспекти на полета по прибори.

(f) BITD User Approval. The extent to which a qualified BITD may be used by persons, organisations or enterprises as approved by the Authority. It takes account of aeroplane to BITD differences and the operating and training ability of the organisation.

(f) Право на потребител за използване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (право на потребител на BITD). Степента, до която едно оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) с дадено квалификационно ниво може да се използва от лица, организации или предприятия според одобрението на въздухоплавателната администрация. Отчитат се различията между самолета и оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), както и експлоатационните и учебните възможности на организацията.

(g) BITD Manufacturer. That organisation or enterprise being directly responsible to the Authority for requesting the initial BITD model qualification.

(g) Производител на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Организацията или предприятието, което отговаря пряко пред въздухоплавателната администрация за подаване на заявление за първоначално окачествяване на модел на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).

(h) BITD Model. A defined hardware/software combination which has obtained a qualification.

(h) Модел на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Определена комбинация на

Each BITD will equate to a specific model and be a serial numbered unit.	хардуер/софтуер, която е била окачествена. Всяко оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) съвпада с определен модел и представлява техническа единица с определен сериен номер.
(i) BITD Operator. That person, organisation or enterprise directly responsible to the Authority for requesting and maintaining the recurrent qualification of a particular BITD.	(i) Оператор на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (оператор на BITD). Лицето, организацията или предприятието, което пряко отговаря пред въздухоплавателната администрация за кандидатстване и поддържане на ниво на окачествяване за дадено оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
(j) BITD User. The person, organisation or enterprise requesting training credits through the use of a BITD.	(j) Потребител на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (потребител на BITD). Лицето, организацията или предприятието, което кандидатства за кредити за обучение, проверка и полагане на изпити чрез използване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
(k) BITD Qualification. The technical ability of a BITD as defined in the compliance document.	(k) Окачествено ниво на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (окачествено ниво на BITD). Нивото на техническите възможности на оборудване за комплексна летателна подготовка, както е определено в документа за съответствие с изискванията.
(l) Qualification Test Guide (QTG). A document designed to demonstrate that the performance and handling qualities of a BITD agree within prescribed limits with agreed validation data and that all applicable regulatory requirements have been met. The QTG includes both the agreed validation data and BITD data used to support the	(l) Инструкции за тест за окачествяване (QTG). Документ, предназначен да демонстрира, че предписаните ограничения във връзка с работните качества и характеристиките за управление на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) отговарят на предписаните ограничения според предписаните технически данни и че всички приложими регламентираны изисквания са изпълнени. Инструкциите за теста за окачествяване включват данни за оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-

validation.

навигационните прибори (BITD), които се използват за доказване на съответствие с предписаните технически данни.

Appendix 1 to JAR-STD
4A.005 Additional
Terminology

Приложение 1 към JAR-STD 4A.005
Допълнителна терминология

In addition to the principal terms defined in JAR-STD 4A.005 itself, additional terms used in the context of JAR-STD 4A have the following meanings:

В допълнение на основните термини, определени в JAR-STD 4A.005, допълнителните термини, които се използват в контекста на JAR-STD 4A имат следните значения:

(a) Automatic Testing. BITD testing wherein all stimuli are under computer control.

(a) Автоматични изпитания. Изпитания на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), при които всички стимули се управляват от компютър.

(b) Breakout. The force required at the pilot's primary controls to achieve initial movement of the control position.

(b) Начална сила. Силата, която се изисква да се приложи при основните уреди за управление на пилота, за да се предизвиква първоначално преместване на позицията на управление.

(c) Closed Loop Testing. A test method for which the input stimuli are generated by controllers which drive the BITD to follow a pre-defined target response.

(c) Изпитания със затворена верига. Метод за извършване на изпитания, при който подаваните стимули се пораждат от командния персонал така, че оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) да следва предварително зададена желана реакция.

(d) Control Sweep. A movement of the appropriate pilot's control from neutral to an extreme limit in one direction (Forward, Aft, Right, or Left), a continuous movement back through neutral to the opposite extreme position, and then a return to the neutral position.

(d) Контролно преместване. Преместване на съответното устройство за управление от пилота от неутрално положение до положение на екстремалното ограничение и след това отново връщане в неутрално положение.

(e) Convertible BITD. A BITD in which hardware and software can be changed so that the BITD represents more than one model, usually of the same class of aeroplane. The

(e) Приспособявано оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), при което хардуерът и софтуерът могат да се променят така, че

<p>same cockpit shell, computers and necessary peripheral equipment can thus be used in more than one simulation.</p>	<p>оборудване</p> <p>за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (ВІТD) да представя повече от един модел, обикновено за същия клас самолети. По този начин същата пилотска кабина, компютри и необходимото периферно оборудване може по този начин да се използват за повече от една симулация.</p>
<p>(f) Critical Engine Parameter. The engine parameter which is the most appropriate measure of propulsive force.</p>	<p>(f) Критичен параметър на двигателя. Параметърът на двигателя, който е най-подходящ за измерване на движещата сила.</p>
<p>(g) Damping (critical). The CRITICAL DAMPING is that minimum Damping of a second order system such that no overshoot occurs in reaching a steady state value after being displaced from a position of equilibrium and released. This corresponds to a relative Damping ratio of 1.0.</p>	<p>(g) Критично демпфиране/погасяване. КРИТИЧНОТО ДЕМПФИРАНЕ е това минимално демпфиране на система от втори ред, при което не се получава надминаване при постигане на стойност за устойчиво състояние след изместване от положение на покой или свободно положение. Това отговаря на относителен коефициент 1.0 на демпфиране.</p>
<p>(h) Damping (over-damped) . An OVERDAMPED response is that Damping of a second order system such that it has more Damping than is required for Critical Damping, as described above. This corresponds to a relative Damping ratio of more than 1.0.</p>	<p>(h) Превишено демпфиране. ПРЕВИШЕНОТО ДЕМПФИРАНЕ е реакция, показваща че демпфирането на система от втори ред е получила по-голямо демпфиране от това, което се изисква за критично демпфиране, както е описано по-горе. Това съответства на относителен коефициент на демпфиране, по-голям от 1.0.</p>
<p>(i) Damping (under-damped). An UNDERDAMPED response is that Damping of a second order system such that a displacement from the equilibrium position and free release results in</p>	<p>(i) Понижено демпфиране. ПОНИЖЕНОТО ДЕМПФИРАНЕ е реакция, показваща, че при демпфирането на система от втори ред изместването от състоянието на покой или свободно състояние води до една или повече осцилации, преди да достигне стойност за стабилно състояние. Това съответства на</p>

- one or more overshoots or oscillations before reaching a steady state value. This corresponds to a relative Damping ratio of less than 1.0.
- (j) Deadband. The amount of movement of the input for a system for which there is no reaction in the output or state of the system observed.
- (k) Driven. A state where the input stimulus or variable is 'driven' or deposited by automatic means, generally a computer input. The input stimulus or variable may not necessarily be an exact match to the flight test comparison data -it is simply driven to certain predetermined values.
- (l) BITD Data. The various types of data used to design, manufacture, test and maintain the BITD.
- (m) BITD Evaluation. A detailed appraisal of a BITD by the Authority to ascertain whether or not the standard required for a Qualification is met.
- (n) Flight Test Data. Actual aeroplane data obtained by the aeroplane manufacturer (or other supplier of acceptable data) during an aeroplane flight test
- относителен коефициент на демпфиране, по-малък от 1.0.
- (j) Мъртва точка. Количеството движение на вход за дадена система, при което няма никаква реакция на изход или в състоянието на наблюдаваната система.
- (к) Задвижване. Състояние, при което входящият стимул или променлива се „задвижва“ или депозира автоматично, обикновено от компютър. Входящият стимул или променлива може да не съвпада точно със сравнителните данни от полетното изпитание – те просто се задвижват до определени и предварително определени стойности.
- (l) Данни за оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Различните типове данни, които се използват за проектиране, производство, изпитания и техническо обслужване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
- (m) Оценяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Подробна оценка на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) от страна на въздухоплавателната администрация, за да се спазва стандартът , който се изисква за окачествяване.
- (n) Данни за полетните изпитания. Актуални данни за самолета, получени от производителя на самолета (или от друг доставчик на приемливи данни) по време на програмата за извършване на полетни изпитания със самолета.

programme.

(o) Free Response. The response of the aeroplane after completion of a control input or disturbance.

(o) Свободна реакция. Реакцията на самолета след изпълнение на подаване на управленско входящо усилие, или

(p) Frozen/Locked. A state where a variable is held constant with time.

(p) Замразена/заклучена. Състояние, при което дадена променлива остава постоянна във времето.

(q) Functions Test. A quantitative assessment of the operation and performance of a BITD by a suitably qualified evaluator. The test can include verification of correct operation of controls, instruments, and systems of the simulated aeroplane under normal and non-normal conditions. Functional performance is that operation or performance that can be verified by objective data or other suitable reference material which may not necessarily be Flight Test Data.

(q) Функционален тест/изпитание. Количествена оценка на експлоатацията и техническите характеристики на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) от квалифициран оценител. Тестът може да включва проверка на правилното функциониране на устройствата за управление, приборите и системите на имитирания самолет при нормални и ненормални условия. Функционални технически показатели са тези показатели за експлоатацията или функционирането, които могат да бъдат проверени чрез обективни данни или други подходящи материали, които не е задължително да са данни за изпитания по време на полет.

(r) Hands-off Manoeuvre. A test manoeuvre conducted or completed without pilot control inputs.

(r) Маневриране без ръце. Изпитателна маневра, извършвана или завършена без подаване на управленски входящи усилия от пилота.

(s) Hands-on Manoeuvre. A test manoeuvre conducted or completed with pilot control inputs as required.

(s) Маневриране с ръце. Изпитателна маневра, извършвана или завършена с подаване на необходимите управленски входящи усилия от пилота.

(t) Integrated Testing. Testing of the BITD such that all aeroplane system models are active and contribute appropriately to the results. None of the aeroplane system models should be substituted with models or other algorithms intended for testing only.

(t) Интегрирани изпитания. Изпитване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), при което всички системни модели на самолета работят и допринасят за получавания резултат. Нито един от системните модели на самолета не трябва да се заменя с модели или други алгоритми, предназначени само за извършване на изпитания. Това може да се

This may be accomplished by using controller displacements as the input. These controllers should represent the displacement of the pilot's controls and these controls should have been calibrated.

(u) Latency. The additional time, beyond that of the basic perceivable response time of the aeroplane due to the response time of the BITD.

постигне чрез въвеждане на контролни отклоняващи се входящи параметри. Тези контролни параметри трябва да дават отклонението в устройствата за управление на пилота, като тези контролни устройства трябва да са калибрирани.

(u) Латентност. Остатъчното допълнително време над времето на доловимата реакция на самолета като следствие от времето за реакция на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Представява общото закъснение, натрупано от подаване на сигнала до изходящата реакция. Не се включва характерното закъснение за имитирания самолет.

(v) Manual Testing. BITD testing wherein the pilot conducts the test without computer inputs except for initial setup. All modules of the simulation should be active.

(v) Ръчни изпитания. Изпитания на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), при което пилотът извършва изпитанието без входящи компютърни данни, освен при началното стартиране и настройка. Всички модули на симулацията трябва да са активни.

(w) Master Qualification Test Guide (MQTG). The Authority approved QTG which incorporates the results of tests witnessed by the Authority. The MQTG serves as the reference for future evaluations.

(w) Главни инструкции за тест за окачествяване (MQTG). Включват параметри, които могат да бъдат сравнени с релевантните данни. MQTG служи за проверка на данните от бъдещи оценки.

(x) Objective Test (Objective Testing). A quantitative assessment based on comparison with data.

(x) Обективен тест (обективни изпитания). Количествена оценка, свързана със сравняване на данни.

(y) Power Lever Angle. The angle of the pilot's primary engine control lever (s) in the cockpit. This may also be referred to as PLA, Throttle, Power Lever and Propeller Lever.

(y) Ъгъл на лоста за управление на мощността. Ъгълът на лоста/лостовете по критериите на JAR-STD 4A. Може да се нарича също и PLA, газ, лост за газта и лост за въздушния винт.

(z) Predicted Data. Data

(z) Предсказани данни. Данни, извлечени

derived from sources other than type specific aeroplane flight tests.	от източници, различни от полетните изпитания за специфичния самолет.
(aa) Proof – of – Match (POM). A document which shows agreement within defined tolerances between model responses and flight test cases at identical test and atmospheric conditions.	(aa) Доказателство за съответствие (POM). Документ, който показва съответствието в рамките на определени толеранси между реакциите на модела и случаите на изпитания при еднакви изпитателни и атмосферни условия.
(bb) Protection Functions. Systems functions designed to protect an aeroplane from exceeding its flight and manoeuvre limitations.	(bb) Предпазни функции. Системни функции, предназначени да предпазват самолета от надвишаване на неговите ограничения за полет и маневриране.
(cc) Pulse Input. An abrupt input to a control followed by an immediate return to the initial position.	(cc) Импулсивно движение. Внезапно задвижване за преместване на устройство за управление, последвано от мигновено връщане в изходно положение.
(dd) Reversible Control System. A control system in which movement of the control surface will backdrive the pilot's control in the cockpit.	(dd) Възвръщаема система за управление. Система за управление, при която движението на повърхността за управление връща обратно движението на пилота в пилотската кабина.
(ee) Snapshot. A presentation of one or more variables at a given instant of time.	(ee) Моментна снимка. Представяне на една или повече променливи в даден момент.
(ff) Statement of Compliance (SOC). A declaration that specific requirements have been met.	(ff) Заявление за спазване на изискванията (SOC). Декларация, че са спазени специфични изисквания.
(gg) Step Input. An abrupt input held at a constant value.	(gg) Стъпково въвеждане. Рязко въвеждане на усилие, което се запазва постоянно.
(hh) Subjective Test (Subjective Testing). A qualitative assessment based on established standards as interpreted by a suitably qualified person.	(hh) Субективен тест (субективни изпитания). Количествена оценка, която се основава на установени стандарти в тяхната интерпретация на подходящо квалифицирано лице.
(ii) Time History. A presentation of the change	(ii) История във времето. Представяне на промяна в дадена променлива в течение на

of a variable with respect to времето.
time.

(jj) Transport Delay. The total BITD system processing time between an input signal from a pilot primary flight control and the instrument response. It is the overall time delay incurred from signal input until output response. It does not include the characteristic delay of the aeroplane simulated.

(jj) Закъснение за предаване/транспортиране. Цялото време за системна обработка при оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) между входящ сигнал, подаван от пилота с основно устройство за управление, и прибора.

(kk) Validation Data. Data used to prove that the BITD performance corresponds to that class of aeroplane.

(kk) Данни за проверка. Данни, които се използват за доказване, че функционирането на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) съответства на дадения клас самолети.

(ll) Validation Test. A test by which BITD parameters can be compared with the relevant Validation Data.

(ll) Тест за доказване на съответствие. Тест, чрез който се доказва, че резултатите, получени с оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), отговаря на конкретни резултати от тестове със самолета по време на полет.

JAR-STD 4A.010 Implementation JAR-STD 4A will be implemented on 1 January 2003 when national arrangements, procedures and Qualification Certificates shall fully comply with JAR-STD 4A criteria

JAR-STD 4A.010 Влизане в сила JAR-STD 4A влиза в сила на 1 януари 2003 година, след което националните мерки, процедури и сертификати за окачествяване се съгласуват изцяло с критериите на JAR-STD 4A.

SUBPART C – BASIC INSTRUMENT TRAINING DEVICES

ПОДРАЗДЕЛ С – ОБОРУДВАНЕ ЗА ОСНОВНА ПОДГОТОВКА ЗА РАБОТА С ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННИТЕ ПРИБОРИ

JAR-STD 4A.015 Application for BITD Qualification (See AMC STD 4A.015) (See IEM STD 4A.015)

JAR-STD 4A.015 Заявление за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)

(a) The BITD manufacturer of a new BITD model

(a) Производителят на нов модел оборудване за основна подготовка за

which requires evaluation shall apply to the Authority giving 3 months notice. In exceptional cases this period may be reduced to one month at the discretion of the Authority.

(b) A BITD Qualification Certificate will be issued for the BITD model to the manufacturer following satisfactory completion of an evaluation by the Authority. This qualification is valid for all serial numbers of this model without further technical evaluation

JAR-STD 4A.020 Validity of BITD Qualification

(a) A BITD qualification of each serial number is valid for 36 months from the commencement of operation, unless reduced by the Authority. It is the operator's responsibility to apply for the revalidation of the qualification.

(b) A BITD qualification test for revalidation may take place at any time within the 60 days prior the expiry of the validity of the qualification document. The new 36 months period of validity shall continue from the expiry date of the previous qualification

работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), който изисква оценка, подава заявление до въздухоплавателната администрация, като уведоми за това 3 месеца предварително. В изключителни случаи този срок може да се намали на един месец по решение на въздухоплавателната администрация.

(b) Удостоверение за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) ще бъде издадено за модела оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) на производителя непосредствено след одобрителната оценка на въздухоплавателната администрация. Окачествяването е валидно за всички серийни номера на този модел, без да е необходима допълнителна техническа оценка.

JAR-STD 4A.020 Валидност на удостоверението за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)

(a) Удостоверението за окачествяване на всеки сериен номер на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) е валидно 36 месеца от датата на започване на експлоатацията, освен ако не е посочен друг по-кратък срок от въздухоплавателната администрация. Отговорност за подаване на заявление за повторно потвърждаване на удостоверението за окачествяване носи операторът.

(b) Тест за повторно потвърждаване на удостоверението за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) може да се проведе по всяко време в рамките на 60 дни, предшестващи изтичането на валидността на документа за окачествяване. Новият 36-месечен срок на валидност продължава от датата на изтичане на предходния

document.

(c) The Authority may refuse, revoke, suspend or vary a BITD qualification, if the provisions of JAR-STD 4A are not satisfied.

(d) As a BITD only broadly replicates a class of aeroplanes, and not a specific type of aeroplane, an interim qualification will not be issued.

JAR-STD 4A.025 Rules governing BITD Operators (See AMC STD 4A.025) The operator of a BITD shall demonstrate his capability to maintain the performance, functions and other characteristics specified for the BITD qualification as follows:

(a) Quality System.

(1) A Quality System shall be established and a Quality Manager designated to monitor compliance with, and the adequacy of, procedures required to ensure the maintenance of the qualification of the BITD. Compliance monitoring shall include a feed-back system to the Accountable Manager to ensure corrective action as necessary.

(2) The Quality System shall include a Quality Assurance Programme that contains procedures designed to verify that the

документ за окачествяване.

(c) Въздухоплавателната администрация може да отказва, отменя, прекратява и променя удостоверения за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), ако изискванията на JAR-STD 4A не са изпълнени.

(d) Тъй като оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) симулира най-общ клас самолети, а не специфичен тип самолети, не се издава междинно удостоверение за окачествяване.

JAR-STD 4A.025 Правила, по които се ръководят операторите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) Операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) демонстрира способността си да поддържа експлоатацията, функциите и другите характеристики, посочени за качествено ниво на оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), както следва:

(a) Система за качество

(1) Създава се система за качество и се определя ръководител по качеството, който да контролира спазването и пригодността на процедурите, които са необходими да осигурят поддържането на качествено ниво за оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Контролирането на спазването на процедурите включва система за обратна връзка с отговорния ръководител с цел осигуряване на необходимите коригиращи действия.

(2) Системата за качество включва програма за осигуряване на качеството, която съдържа процедури, създадени с цел да се провери дали работата, функциите и характеристиките на оборудването са

specified performance, functions and characteristics are being conducted in accordance with all applicable requirements, standards and procedures.

(3) The Quality System and the Quality Manager shall be acceptable to the Authority.

(4) The Quality System shall be described in relevant documentation.

(b) Updating and Modifications. The BITD operator shall maintain a link between his own organisation, the Authority and the BITD manufacturer. to incorporate important modifications.

(1) Where applicable and essential for training, BITD operators shall update their BITDs (for example in the light of data revisions). Modifications of the BITD hardware and software which affect flight characteristics and performance, shall be evaluated to determine the impact on the original qualification criteria. If necessary, BITD operators shall provide amendments for any affected validation tests.

(2) The Authority shall be advised in advance of any

съобразени с всички прилагани изисквания, стандарти и процедури.

(3) Системата за качество и ръководителят по качество трябва да бъдат приемливи за въздухоплавателната администрация.

(4) Системата за качество се описва в съответната документация.

(b) Актуализиране и модификации. Операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) поддържа връзка между своята организация, въздухоплавателната администрация и производителите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) с цел внедряване на важни модификации.

(1) Където е приложимо и съществено за подготовката, операторите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) осъвременяват своето на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) (например в светлината на проверка на данните). Модификациите на хардуера и софтуера на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), които оказват влияние на полета и експлоатационните характеристики, ще бъдат подлагани на оценка за определяне на въздействието върху оригиналните критерии за окачествяване. Ако е необходимо, операторите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) подготвят изменения за всеки засегнат тест за доказване на годност.

(2) На въздухоплавателната администрация ще бъде докладвано предварително за

- major changes to determine if the tests carried out by the BITD operator are satisfactory. A special evaluation of the BITD may be necessary prior to returning it to training following the modification.
- (3) The BITD operator providing the information on the intended modification shall also provide a justification that this information is adequate either from the BITD operator's own resources, or through an arrangement with the BITD manufacturer.
- (c) Installations. Ensure that the BITD is housed in suitable premises which support safe and reliable operation.
- (1) BITD occupants and maintenance personnel shall be briefed on safety to ensure that they are aware of all safety equipment and arrangement in the BITD in case of emergency.
- (d) Additional Equipment. Where additional equipment has been added by the BITD Operator to a BITD even though not required for qualification, it will be assessed to ensure that it does not adversely affect the quality of training. Therefore any subsequent
- всякакви важни изменения, за да се определи дали проведените тестове от оператора на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) са удовлетворителни. Може да се наложи извършване на специална оценка на оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) преди връщането му в системата за подготовка след извършването на модификацията.
- (3) Операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), който дава информация за заплануваната модификация, също така предоставя доказателства, че тази информация е точна, или от своите собствени източници, или чрез процедура съвместно с производителя на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
- (c) Инсталации: Осигурява се разполагането на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) в подходящи помещения, които осигуряват безопасната и надеждна експлоатация.
- (1) Тези, които влизат в оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), и персоналът за техническото му обслужване получават подходящ инструктаж за безопасна работа с оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) в аварийна ситуация.
- (d) Допълнително оборудване. Там, където допълнително оборудване е било добавено от оператора на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) към това оборудване, независимо, че това не се изисква за окачествяване, то ще бъде оценено, за да се осигури, че оборудването не оказва отрицателно въздействие върху качеството на подготовката. Ето защо

modification, removal or unserviceability could affect the qualification of the device.

JAR-STD 4A.030
Requirements for BITDs qualified on or after 1 January 2003 (See AMC STD 4A.030) (See IEM STD 4A.030)

(a) Any BITD submitted for initial evaluation on or after 1 January 2003, shall be evaluated against JAR-STD 4A criteria,

(b) A BITD shall be assessed in those areas which are essential to completing the student pilot training process according Appendices 1 and 2 to JAR-STD 4A.030.

(c) The BITD shall be subjected to:

(1) Validation tests as found in the Qualification Test Guide (QTG) as expressed in AMC STD 4A.030, para 2.3.

(2) Functions & Subjective tests as expressed in AMC STD 4A.030, para 3.

(d) Data which is used to ensure the fidelity of a BITD shall be of a standard that satisfies the Authority before the BITD can be qualified,

(e) The BITD manufacturer shall submit a QTG acceptable to the Authority,

всяко преместване, модификация или невъзможност за сервизно обслужване може да повлияе върху окачествяването на оборудването.

JAR-STD 4A.030 Изисквания за оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), окачествено на или след 1 януари 2003 г.

(a) Всяко оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), представено за първоначално оценяване на или след 1 януари 2003 г., се оценява по критериите на приложимия JAR-STD 4A.

(b) Оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се оценява в онези области, които са съществени за завършване на процеса на подготовката на летателния екипаж в съответствие с изискванията на Приложения 1 и 2 на JAR-STD 4A.030.

(c) Оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се подлага на:

(1) Тестове за потвърждаване на годност според инструкциите за теста за окачествяване (QTG), както е изложен в AMC STD 4A.030, параграф 2.3.

(2) Функционални и субективни тестове, както са посочени в AMC STD 4A.030, параграф 3.

(d) Данните, които се използват за осигуряване на точността на едно оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), са със стандарт, който удовлетворява въздухоплавателната администрация преди оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) да може да получи ниво на окачествяване.

(e) Производителят на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) представя

- инструкции за тест за окачествяване във форма и по начин, който е приемлив за въздухоплавателната администрация.
- (f) Upon completion of the initial evaluation, and when all the discrepancies in the QTG have been addressed to the satisfaction of the Authority, the QTG is approved. After inclusion of the results of the tests witnessed by the Authority, the approved QTG becomes the Master QTG (MQTG), which is the basis for the BITD model qualification and subsequent recurrent BITD individual serial number evaluation.
- (f) Инструкциите за теста за окачествяване ще бъдат одобрени само след извършване на първоначално оценяване и когато всички несъответствия в инструкциите за теста за окачествяване са отстранени по един удовлетворителен за въздухоплавателната администрация начин. След включване на резултатите от тестове, освидетелствано от въздухоплавателната администрация, одобрените инструкции за изпита за окачествяване стават главна инструкция за изпит за окачествяване (MQTG), която е основата за окачествяване модела на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) и за извършването на следващото периодично оценяване на индивидуален сериен номер оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
- (g) The BITD operator shall:
- (g) Операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD):
- (1) Run the complete QTG progressively on an annual cycle. Results shall be dated and retained at least until the next requalification in order to satisfy both the BITD operator as well as the Authority that BITD standards are being maintained; and
- (1) Изпълнява пълната главна инструкция за изпит за окачествяване постоянно между всяко годишно оценяване от страна на въздухоплавателната администрация. Резултатите се отбелязват с дата и се съхраняват с цел да удовлетворят както оператора на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), така и въздухоплавателната администрация, че стандартите на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се поддържат.
- (2) Establish a Configuration Control System to ensure the continued integrity of the hardware and software qualified.
- (2) Създава система за контрол на конфигурацията с цел да се осигури поддържане на доброто състояние на качествения хардуер и софтуер.

Appendix 1 to JAR-STD 4A.030 Technical Requirements	Приложение 1 към JAR-STD 4A.030 Технически изисквания
(a) This Appendix describes the minimum technical requirements for qualifying a BITD.	(a) Това приложение описва минималните технически изисквания за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
(b) Specific requirements for the use of the BITD will be determined by the Authority. Specialised training courses require an adequate standard of simulation which will be evaluated by the Authority. (See JAR-FCL 1) .	(b) Специфични изисквания за използването на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се определят от въздухоплавателната администрация. Специализирани курсове на обучение изискват подходящ стандарт на симулация, който ще бъде оценен от въздухоплавателната администрация (виж JAR-FCL 1).
(c) Maximum credits are granted according to JAR-FCL 1.	(c) Максимален брой кредити се дава в съответствие с JAR-FCL 1.
Table 1 Minimum technical requirements for qualifying JAA BITD	Таблица 1 – Минимални технически изисквания за квалификационно JAA оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)
Minimum Technical Requirements	
1. A student pilot's station which represents a class of aeroplane sufficiently enclosed to exclude distraction	1. Кабина на имитирания клас самолети за курсиста-пилот, която е достатъчно затворена, за да не се допуска отклоняване на вниманието.
2. The switches and all the controls shall be of a representative size and shape, and shall operate as and represent those as in the simulated class of aeroplane.	2. Превключвателите и всички контролни устройства трябва да са с представителна големина и форма и ще функционират така, както при имитирания клас самолети.
3. Instruments, equipment, panels, systems, primary and secondary flight controls sufficient for the training events to be accomplished shall be located in a position similar to that in the simulated class of aeroplane.	3. Прибори, оборудване, контролни табла, системи, първични и вторични уреди за управление, достатъчни за изпълнение на учебните ситуации и събития, трябва да са разположени така, както в имитирания клас самолети.
4. Lighting environment for panels and instruments	4. Осветена среда за контролните табла и приборите, която да е подходяща за

- sufficient for the operation being conducted. извършваните операции.
5. In addition to the pilot's seat, suitable viewing arrangements for the instructor shall be provided allowing an adequate view over the pilot's panels. 5. В допълнение към работното място за пилота се осигурява място с добра видимост за инструктора. От това място трябва добре да се виждат контролните табла и работните места на членовете на екипажа.
6. The performance shall be representative of the simulated class of aeroplane. 6. Експлоатацията трябва да е представителна за имитирания клас самолети.
7. Effects of aerodynamic changes for various combinations of drag, thrust and control settings encountered in flight, including the effect of change in aeroplane attitude and sideslip shall be representative of the simulated class of aeroplane. 7. Динамичен модел на полета, който отчита различните комбинации на спиране/отрицателна тяга и контролни показания при действителните условия на полет, включително и ефекта от промяната на пространственото положение и страничното приплъзване, трябва да са представителни за имитирания клас самолети.
8. Navigation equipment for flights under IFR with representative tolerances. This shall include communication equipment. 8. Навигационно оборудване за полети по IFR с представителни толеранси. Това оборудване да включва комуникационно оборудване.
9. Control forces and travel shall broadly correspond to that of the simulated class of aeroplane. 9. Усилията в системата за управление и характеристиките на отклонение трябва да съответстват на тези на имитирания самолет или клас самолети.
10. Complete navigation data base for at least 3 airports with corresponding precision and non-precision approach procedures including regular updates. All navigational aids shall be usable, if within range, without restrictions and instructor intervention. 10. Пълен комплект навигационни данни най-малко за пет различни европейски летища със съответните процедури за точен и неточен подход за кацане, включително актуални данни за последните три месеца. Всички навигационни устройства трябва да могат да се използват, ако покриват дадения обхват, без ограничения и без намесата на инструктора.
11. Engine sound shall be available. 11. Да могат да се пресъздават звуковете от двигателите на самолета.
12. Control and effects of atmospheric conditions, including at least: – Wind 12. Управление и въздействие на атмосферните условия, включително поне скорост и посока на вятъра.

direction and speed –

Barometric pressure

13. Map and approach profiles flown shall be available.

14. Provision for position freeze, flight freeze and repositioning (geographical position, heading, speed and altitude).

15. Instructor controls to set and reset malfunctions relating to: – flight instruments\ – navigation aids – flight controls – engine out operations (for multi engine aeroplanes only)

16. Stall recognition device corresponding to that of the simulated class of aeroplane.

17. A Qualification Test Guide (QTG) which shall be submitted in a form and manner acceptable to the Authority and which conforms to AMC STD 4A.030 (para1.6).

Appendix 2 to JAR-STD 4A.030 Table 1 – BITD Standards

Table 1 below shows how the requirements, listed in Table 1 of Appendix 1 to JAR-STD 4A.030, shall be fulfilled.

13. Осигуряване на карта и профили на извършваните подходи.

14. Осигуряване на фиксиране на местоположението, на местоположението по време на полет и отговаряне (географско местоположение, курс, скорост и височина).

15. Устройства за управление за инструктора за изтриване на данни за неправилно функциониране, свързани със: пилотажните прибори; навигационните устройства; устройствата за управление; операции с неработещи двигатели (само за самолети с няколко двигателя).

16. Устройство за отчитане срива на потока в двигателя, което да съответства на това в имитирания клас самолети.

17. Инструкции за квалификационния изпит, които се предоставят от оператора във форма и по начин, които са приемливи за компетентната въздухоплавателна администрация и които отговарят на изискванията на AMC STD 4A.030 (параграф 1.6).

12 – Датчик за определяне ъгъла на атаката, който да отговаря на този в имитирания самолет или клас самолети.

Приложение 2 към JAR-STD 4A.030
Таблица 1 – Стандарти за оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)

В таблица 1 по-долу се дава как трябва да се изпълняват изискванията, изброени в таблица 1 на Приложение 1 към JAR-STD 4A.030.

BITD STANDARDS

a. Time from pilot's control input to recognizable system response (transport delay)

COMMENTS

SOC required.

or the attitude indicator shall be 300 ms or less. This standard shall be certified by the manufacturer in the QTG submitted for Qualification.

b. The basic flight instruments shall be displayed and arranged in the usual „T-layout“. The following instruments shall be displayed so as to be representative for the simulated class of aeroplane:

1. An attitude indicator with at least 5° and 10° pitch markings, and bank angle markings for 10°, 20°, 30° and 60°.
2. Adjustable altimeter(s) with 20 ft markings.
3. An airspeed indicator with at least 5 kts markings within a representative speed range and colour coding.
4. An HSI or heading indicator with incremental markings each of at least 5°, displayed on a 360° circle. The heading figures shall be radially aligned.
5. A vertical speed indicator with 100 fpm markings up to 1 000 fpm and 500 fpm thereafter within a representative range.
6. A turn and bank indicator with incremental markings for a rate of 3° per second turn for left and right turns. The 3° per second rate index shall be inside of the maximum deflection of the indicator.
7. A slip indicator representative of the simulated class of aeroplane, where a coordinated flight condition is indicated with the ball in centre position.
8. A magnetic compass with incremental markings each 10°.
9. Engine instruments as applicable to the simulated class of aeroplane, with markings for normal ranges, minimum and maximum limits.
10. A suction gauge or instrument pressure gauge, as applicable, with a display as applicable for the simulated class of aeroplane.
11. A flap position indicator which displays the current flap setting. This indicator shall be representative of the simulated class of aeroplane.
12. A pitch trim indicator with a display that shows zero trim and appropriate indices of aeroplane nose down and nose up trim.

Covers also screen-based instrument panel.

Instruments shall be displayed very nearly full-size as in the simulated class of aeroplane.

Controls to adjust the instruments, e.g. QNH, course or heading bugs shall be located spatially correct at the respective instrument.

A triangle slip indicator is acceptable if applicable for the simulated class of aeroplane.

13. A stop watch or digital timer which allows the readout of seconds and minutes.

c. A communication and navigation panel shall be displayed in a manner that the frequency in use is shown. The NAV equipment shall include ADF, VOR, DME and ILS indicators with the following incremental markings:

1. one-half dot or less for course and glide slope indications on the VOR and ILS display.
2. 50 or less of bearing deviation for ADF and RMI, as applicable.

All NAV radios shall be equipped with an aural identification feature. A marker beacon receiver shall also be installed with an optical and aural identification.

d. All instrument displays shall be visible during all flight operation. The instrument system shall be designed to ensure jumping and stepping is not a distraction and to display all changes within the range of the replicated instruments that are equal or greater than the values stated

below:

1. Attitude $1/2^\circ$ pitch and 1° bank
2. Turn and bank of $1/4$ standard rate turn
3. IAS 1 kts
4. VSI 20 fpm
5. Altitude 3 ft
6. Heading on HSI $1/2^\circ$
7. Course and Heading on OBS and/or RMI 1°

8. ILS $1/4^\circ$

9. RPM 25

10. MP $1/2$ inch

e. The update rate of all displays shall provide an image of the instruments that:

1. does not appear out of focus.
2. does not appear to „jump“ or „step“ to a distracting degree during operation.
3. does not appear with distracting jagged lines or edges.

Стандарти за BITD

a. Времето от прилагане на управленското усилие до разпознатата реакция на системата (закъснение при предаване) върху индикатора за пространственото

Controls to select the frequencies and other functions may be located on a central COM/IMAV panel or on a separate economically located panel.

Only applicable for screen-based instrument panels. SOC required to proof the resolution.

Коментар

Изисква се SOC.

положение на самолета ще бъде 300 милисекунди или по-малко. Този стандарт се сертифицира от производителя в инструкциите за тест за окачествяване (QTG), представени за окачествяването.

в. Основните пилотажни прибори се разполагат и подреждат в обичайния ред „T-layout“. За да се получи представителност за имитирания клас самолети, се разполагат следните прибори:

1. Индикатор за пространственото положение, на който са отбелязани най-малки стъпки на тангажа от по 5 и 10 градуса и маркировки на ъгъла на наклона – от по 10, 20, 30 и 60 градуса.

2. Настройван висотомер/висотомери с маркировки от по 20 фута.

3. Индикатор на въздушната скорост с най-малки маркировки от по 5 възела в рамките на съответния скоростен диапазон и цветно кодиране.

4. Индикатор/указател за HIS или за курса с маркировка на нарастване, всяка от по 5 градуса, разположена върху окръжност от 360 градуса. Цифрите за курса са разположени радиално.

5. Указател за вертикалната скорост с маркировка от по 100 фута в минута и след това 500 фута в минута в рамките на представителен обхват.

6. Указател на завиването/обръщането и наклона с нарастваща маркировка за завиване с по 3 градуса в секунда за ляв и десен завой. Индексът на скоростта от по 3 градуса в секунда ще бъде вътре в максималното отклонение на указателя.

7. Указател на приплъзването, представителен за имитирания клас самолети, където координирано положение в полет е указано с топката в централна позиция.

8. Магнитен компас с нарастваща маркировка от по 10 градуса.

9. Прибори за двигателя, прилагани в имитирания клас самолети с маркировки в нормалните обхвати, с минималните и максималните ограничения.

10. Уред за измерване на вакуума или на

Покрива всички базирани на екран табла с прибори. Разполагат се прибори с почти пълния размер както този в имитирания клас самолети.

Приспособления за управление и настройване на приборите, например QNH, схеми за курса, се разполагат правилно в пространството при съответния прибор.

Приемлив е триъгълен указател за приплъзването, ако се прилага за имитирания клас самолети.

налягането в приборите, според приложимото, с дисплей, прилаган за имитирания клас самолети.

11. Указател за положението на закрилките, който показва моментното им положение. Този указател трябва да е представителен за имитирания клас самолети.

12. Указател за отклонението в тангажа с показване на нулево отклонение и с подходящо отбелязване на отклонение с носа на самолета нагоре или надолу.

13. Контролно устройство за спиране или дигитален таймер, който да показва секундите и минутите.

с. Комуникационното и навигационното табло се разполага така, че да се показва честотата на използване. Навигационното оборудване да включва индикатори – ADF, VOR, DME и ILS, със следните нарастващи деления/маркировки:

1. половин отметка или по-малко за указване на курса и приплъзването/глисадата върху дисплея на VOR и ILS;
2. 5 градуса изменение на пеленга за ADF и RMI, според прилаганото.

Всички навигационни радиоапарати ще бъдат оборудвани с устройство за показване силата на звука. Също да бъде инсталиран и маркерен маяк с оптичен и звуков индикатор.

d. Дисплеят на приборите трябва да се вижда добре по време на полетната операция. Приборната система трябва да е така проектирана, че да предпазва от разсейване на вниманието при друсане и рязко движение и да могат да се показват всички промени в рамките на обхвата на имитираните прибори, като стойностите им да бъдат равни или по-големи от тези, които се посочват по-долу:

1. Пространствено положение с при 1/2 ъгъл на тангажа и 1 градус наклон.
2. Завиване и наклон при 1/4 стандартна скорост на завиване.
3. IAS 1 истинска въздушна скорост в морски възли.
4. VSI фута в минута.

Приспособления за управление за избиране на честоти и други функции могат да се разположат върху централно командно-навигационно табло или върху отделно ергономично разположено табло.

5. Височина 3 фута.
6. Курс по HIS 1/2 градуса.
7. Курс и направление по OBS и/или RMI 1 градус.
8. ILS 1/4 градуса.
9. RPM 25.
10. MP 1/2 инча.

е. Скоростта за актуализиране на всички дисплеи да дава образ върху тях така, че:

1. Да не се разфокусират.
2. Да не „подскача“ или „престъпва“ до объркваща степен по време на експлоатация.
3. Да не се появява с неясни накъсани линии или краища.

JAR-STD 4A.035 Requirements for STDs approved or qualified before 1 January 2003 (a) FNPT(G)s and STDs under special category may be recategorised as BITDs. The STD operator shall apply for the evaluation. Following satisfactory completion of the evaluation the STD operator will be issued a Qualification Certificate,

(b) Recategorized BITD's will be qualified in accordance with JAR-STD 4A.030.

JAR-STD 4A.040 Changes to qualified BITDs

(a) Requirement to notify major changes to a BITD.

Прилага се само за табла, които са базирани на екрани. Изисква се SOC за доказване на резолюцията.

JAR-STD 4A.035 Изисквания за оборудване за комплексна летателна подготовка (STD) , одобрено или качествено преди 1 януари 2003 година (a) FNPT (G)s и оборудване за комплексна летателна подготовка (STD) под специална категория могат да се прекатегоризират като оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Операторът на STD подава заявление за окачествяване. След успешно завършване на окачествяването на оператора на STD му се издава сертификат за квалификация.

(b) Прекатегоризирано оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се окачествява в съответствие с JAR-STD 4A.30.

JAR-STD 3H.040 Промени в качествено оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)

(a) Изискване за съобщаване на значими промени в оборудване за основна

The Operator of a qualified BITD shall inform the Authority of proposed major changes such as:

подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Операторът на окачествено оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) информира въздухоплавателната администрация за предложени значими промени, като:

(1) BITD hardware and/or software modifications which could affect the handling qualities, performances or system representations.

(1) Модификации в хардуера и/или софтуера, които биха могли да окажат влияние върху характеристиките на управление, работа или представяне на системите.

(2) Relocation of the BITD; and

(2) Преместване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) на друго място.

(3) Any deactivation of the BITD.

(3) Всяко спиране/деактивиране на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).

Note: The Authority may complete a special evaluation following major changes or when a BITD appears not to be performing to its initial qualification,

Бележка. Въздухоплавателната администрация може да направи специална оценка след значителни промени или когато за дадено оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) има съмнения, че не работи на първоначално окачественото ниво.

(b) Upgrade of a BITD. If an upgrade to an FNPT I is planned, the procedures according JARSTD 3A apply,

(b) Повишаване нивото на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). Ако се планира повишаване нивото на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), се прилагат процедурите на JAR STD 3A.

(c) Relocation of a BITD In instances where a BITD is moved to a new location, the Authority shall be advised. At the discretion of the Authority, the BITD shall be subject to an evaluation in accordance with its original JAA qualification criteria,

(c) Преместване оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD). В случаите, когато дадено оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се премества на ново място, се уведомява въздухоплавателната администрация. По решение на въздухоплавателната администрация

	оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.
(d) Deactivation of a currently qualified BITD	(d) Спиране на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD), което понастоящем е качествено.
(1) In the event a BITD operator plans to remove a BITD from active status for prolonged periods, the Authority shall be notified.	(1) При условие, че операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) планира да извади оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) от активното му състояние на работа за продължителен период от време, се уведомява въздухоплавателната администрация.
(2) The BITD operator shall agree a procedure with the Authority to ensure that the BITD can be restored to active status to its original Qualification Level.	(2) Операторът на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) договаря с въздухоплавателната администрация процедура, с която се дава гаранция, че оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) може да бъде върнато към работното му състояние в първоначалното му ниво на окачествяване.
JAR-STD 4A.045 intentionally blank	JAR-STD 4A.045 Нарочно оставено празно
JAR-STD 4A.050 Transferability of BITD Qualification	JAR-STD 4A.050 Възможност за прехвърляне на удостоверение за окачествяване на оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD)
(a) When there is a change of BITD operator, the new operator shall advise the Authority in advance in order to agree upon a plan of transfer of the BITD.	(a) При смяна на оператора оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) новият оператор уведомява за това въздухоплавателната администрация предварително, за да се съгласува план за прехвърляне на оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD).
(b) At the discretion of the Authority, the BITD shall be subject to an evaluation in	(b) По решение на въздухоплавателната администрация оборудването за основна подготовка за работа с пилотажно-

accordance with its original JAA qualification criteria,

(c) Provided that the BITD performs to its original standard, its original qualification shall be restored

навигационните прибори (BITD) се подлага на оценяване в съответствие с първоначалните критерии на JAA за окачествяване.

(c) При условие, че оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD) работи на нивото на първоначалния си стандарт, нивото му на окачествяване се възстановява.“