2026/781

10.4.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2026/781 НА КОМИСИЯТА

от 8 април 2026 година

за изменение на регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията, приложими за тренировъчните средства за симулиране на полет (FSTD), и използването на тези средства за обучение, изпитване и проверка на пилоти

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 23, член 27, параграф 1 и член 31, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията ([2]) определя изискванията за използването на тренировъчни средства за симулиране на полет (FSTD) при обучението, изпитването и проверката на пилоти.

(2) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([3]) определя техническите изисквания и административните процедури, свързани с въздушните операции, и по-специално изискванията за използването на FSTD в периодичното обучение на операторите.

(3) Откакто Регламент (ЕС) № 1178/2011 започна да се прилага, официалната квалификация на FSTD, характеризираща се с видове и нива на FSTD, определя степента, до която FSTD може да се използва за обучение, изпитване и проверка на пилоти. С оглед на развитието и иновациите в технологиите за FSTD разпоредбите относно използването на FSTD за квалификация за тип и периодичното обучение на оператори, когато е приложимо, следва да бъдат преразгледани, за да се направи възможно изпълнението на конкретна задача за обучение и използването на най-подходящото тренировъчно средство за полетна симулация въз основа на техническите му възможности, наричани „профил на възможностите на FSTD (FCS)“.

(4) Разпоредбите относно използването на FSTD при квалификация за тип и периодично обучение на оператори в Регламент (ЕС) № 1178/2011 и Регламент (ЕС) № 965/2012 следва да бъдат изменени, за да се установят необходимите симулационни характеристики и нива на точност, необходими за подпомагане на задачите за обучение, и за да се даде възможност за по-голяма гъвкавост при определянето на подходящи тренировъчни средства за полетна симулация за тези задачи. При тези изменения следва да се вземат предвид материалите с насоки, публикувани от Международната организация за гражданско въздухоплаване, в които се препоръчва квалификацията на FSTD да се основава на критерии, свързани със симулационните характеристики и нивата на точност.

(5) При въвеждането на FCS за квалифицирани FSTD следва да се въведат подходящи преходни правила, за да се гарантира плавен преход от настоящите към бъдещите приложими изисквания за съществуващите FSTD, като същевременно възможно най-скоро се подкрепи прилагането на FCS от страна на отрасъла.

(6) Прилагането на измененията, с които се въвежда FCS, следва да бъде отложено, за да се даде на компетентните органи на държавите членки времето, необходимо да се подготвят за това.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Тъй като изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 и Регламент (ЕС) № 965/2012 относно обучение, което е различно от обучение за квалификация за тип, ще продължат да се отнасят за конкретни типове и нива на FSTD, следва да се въведат изисквания за определяне на еквивалентността между FSTD, квалифицирани за типове и нива, и FSTD, квалифицирани с FCS.

(8) Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз изготви проект на правила за прилагане и го представи на Комисията със Становище № 01/2025 в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в), и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 127, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 20 се заменя със следното:

„20. „тренировъчно средство за симулиране на полет (FSTD)“ означава средство за обучение, изпитване и проверка на пилоти, чийто сертификат за квалификация включва профил на възможностите на FSTD или посочен профил на възможностите на FSTD, или наследено FSTD;“;

б) точка 23 се заменя със следното:

„23. „ръководство за съответствие между ВС и съответния му FSTD (тренажор) (QTG)“ означава документ, създаден, за да докаже, че FSTD отговаря на предписаните допустими отклонения и приложимите изисквания на първичния(те) референтен(ни) документ(и) за типа на симулираното въздухоплавателно средство или група въздухоплавателни средства;“;

в) добавят се следните точки 26—43:

„26. „CS — FSTD“ означава сертификационните спецификации за FSTD, издадени от Агенцията в съответствие с точка ORA.FSTD.205 от приложение VII (част ORA);

27. „профил на възможностите на FSTD (FCS)“ означава информацията, която е потвърдена в сертификата за квалификация на FSTD, като се посочват характеристиките и нивата на тяхната точност, както и въздухоплавателното средство, симулирано от това FSTD в съответствие със CS — FSTD, издание 1 или по-ново;

28. „посочен профил на възможностите на FSTD (посочен FCS)“ означава информацията, която е потвърдена в сертификата за квалификация на FSTD, като се посочват характеристиките и нивата на точност, както и въздухоплавателното средство, симулирано от това FSTD, когато това средство не е квалифицирано в съответствие със CS — FSTD, издание 1;

29. „списък на спецификациите на оборудването (ESL)“ означава списък, който е част от квалификацията на FSTD и предоставя точна и изчерпателна информация относно квалификацията на средството и неговата квалификационна основа, монтирано оборудване, възможности и спецификации;

30. „първичен референтен документ (PRD)“ означава техническата спецификация или набор от технически спецификации, използвани за установяване на квалификационна основа за FSTD;

31. „първоначална оценка“ означава първата оценка от компетентния орган, за да се определи дали FSTD отговаря на стандарта на съответната квалификационна основа;

32. „данни за валидиране“ означава данни от наземни и полетни изпитвания, инженерни данни и други приложими източници, използвани, за да се потвърди обективно, че FSTD отразява статичните, както и динамичните характеристики на управление и действие на симулираното въздухоплавателно средство и съответните му системи;

33. „проверка“ означава, в контекста на FSTD, процесът, чрез който се гарантира, че FSTD отговаря на приложимите изисквания за техническа квалификация;

34. „периодична оценка“ означава периодичната оценка от компетентния орган след първоначалната оценка, за да се установи дали FSTD продължава да отговаря на стандарта на съответната квалификационна основа;

35. „специална оценка“ означава всяка оценка на FSTD от страна на компетентния орган, различна от първоначалната и периодичните оценки;

36. „установено несъответствие“ означава, в контекста на FSTD, несъответствие на FSTD по отношение на приложимите изисквания на неговата квалификационна основа;

37. „модификация“ означава, в контекста на FSTD, промяна във FSTD;

38. „валидиране“, в контекста на FSTD, означава процесът на оценка на възможностите на FSTD за обучение, изпитване и проверка;

39. „наследено FSTD“ означава FSTD, чийто сертификат за квалификация не включва FCS или посочен FCS, и което представлява някое от следните средства:

    а) в случай на самолети — тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD);

    б) в случай на вертолети — тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) или тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT);

40. „група въздухоплавателни средства“ означава, в контекста на FSTD, въздухоплавателни средства, които имат сходни характеристики на управление и експлоатация;

41. „пътна карта на данните за валидиране“ означава документ, в който се посочва в матричен формат източникът или източниците на данни за всички изисквани обективни изпитвания на FSTD заедно с приложимите обосновки или обяснения;

42. „технически доклад“ означава документ, изготвен от производителя на FSTD, с описание на данните и методите, използвани за проектиране и проверка на FSTD спрямо приложимата квалификационна основа;

43. „облитане“ означава симулиран полет, изпълнен от подходящо квалифициран пилот по време на изпълнение на функцията и субективните изпитвания на FSTD, съдържащи се в ръководството за тестване и експертна оценка (MQTG).“;

2) В член 10б се добавят следните параграфи:

„2. При повторно издаване на сертификати за квалификация на FSTD в съответствие с изискванията на приложение VI (част ARA) за FSTD, които са били квалифицирани в съответствие със спецификациите за сертифициране, приложими преди 30 април 2028 година, държавите членки и ЕААБ предприемат следните действия:

а) след подаване на заявление от притежателя на сертификата — попълване на раздел „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“ на сертификата:

    i) в случай на FFS, които са квалифицирани в съответствие с JAR-STD 1A, изменение 3 или с първоначалното или по-късно издание на JAR-STD 1H, в случай на FTD, ниво 2 (FTD 2) и ниво 3 (FTD 3), които са квалифицирани в съответствие с първоначалното издание на JAR-STD 2A или с първоначалното или по-късно издание на JAR-STD 2H, както и в случай на FNPT, които са квалифицирани в съответствие с JAR-STD 3A промяна 1 или с първоначалното или по-късно издание на JAR-STD 3H, с едно от следните вписвания:

        1) посочен FCS в съответствие с допълнение IX към приложение VI (част ARA);

        2) FCS, след оценка на FSTD в съответствие със CS — FSTD, приложима от 30 април 2028 година;

    ii) в случай на FFS, FTD 2, FTD 3 и FNPT, различни от посочените в буква а), подточка i), с едно от следните вписвания:

        1) посочен FCS в съответствие с допълнение IX към приложение VI (част ARA), след оценка на FSTD в съответствие със сертификационните спецификации, посочени в буква а), подточка i), според случая;

        2) FCS, след оценка на FSTD в съответствие със CS — FSTD, приложима от 30 април 2028 година;

iii) в случай на FTD, ниво 1 (FTD 1), с FCS, след оценка на FSTD в съответствие със CS — FSTD, приложима от 30 април 2028 година;

iv) във всеки случай, когато FSTD е квалифицирано при специални условия в съответствие с точка ARA.FSTD.100, буква з), точка 1 от приложение VI (част ARA), с FCS, след оценка на FSTD в съответствие със CS — FSTD, приложима от 30 април 2028 година;

б) във всички останали случаи, когато не са изпълнени условията, посочени в буква а), подточки i)—iv):

i) преиздаване на сертификата за квалификация на FSTD, без да се попълва раздел „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“;

ii) при преиздаване на сертификата за квалификация на FSTD за BITD да се включат спецификациите на FSTD, посочени в допълнение IV към приложение VI (част ARA), както е приложимо, до 29 април 2028 година;

в) преди преиздаване на сертификат за квалификация на FSTD с FCS в съответствие с буква а), информиране на кандидата за резултата от новата оценка.

3. Когато действат в съответствие с параграф 2, буква а), в случаите, когато FSTD е квалифицирано за няколко квалификационни типа и нива на FSTD, които симулират един и същ тип въздухоплавателно средство, държавите членки и ЕААБ сливат тези сертификати за квалификация на FSTD в един сертификат за квалификация на FSTD с един FCS или един посочен FCS. В такива случаи държавите членки и ЕААБ предприемат следните действия:

а) ако FSTD отговаря на квалификационната основа, посочена в параграф 2, буква а), подточка i), извършват едно от следните действия:

i) приемане на най-високото ниво на точност за всяка характеристика, произтичащо от сравнението на посочения FCS за всяка квалификация;

ii) ако притежателят на сертификат за FSTD подава заявка за FCS — определяне на FCS след оценка на FSTD;

б) ако FSTD не отговаря на квалификационната основа, посочена в параграф 2, буква а), подточка i), за всеки сертификат за квалификация, държавата членка и ЕААБ издават сертификат за квалификация на FSTD с FCS или посочен FCS, който се определя в съответствие с параграф 2, буква а), подточки ii), iii) или iv), според случая.

4. Държавите членки и ЕААБ заменят не по-късно от 30 октомври 2029 година съществуващите сертификати за квалификация на FSTD със сертификати, отговарящи на формата, определен в допълнение IV към приложение VI (част ARA), при условие че са получили и прегледали следното:

а) списъка на спецификациите на оборудването (ESL);

б) декларация, потвърждаваща, че организацията е установила съответствие с част ORA, подчаст FSTD, изменена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2026/781 на Комисията (*).

Когато заменят съществуващите сертификати за квалификация на FSTD в съответствие с първа алинея от настоящия параграф, държавите членки и ЕААБ действат в съответствие с параграф 2. Когато държавите членки и ЕААБ издадат сертификат за квалификация за FSTD в съответствие с формата, определен в допълнение IV към приложение VI (част ARA), ESL, който е разработен за този сертификат за FSTD, става част от квалификацията за FSTD.

5. Притежателите на сертификати за квалификация на FSTD разработват ESL за всеки сертификат за квалификация на FSTD, различен от тези за BITD, и го представят на компетентния орган, заедно с декларация, потвърждаваща, че организацията е установила съответствие с подчаст FSTD от приложение VII (част ORA), изменена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2026/781 в следните случаи:

а) когато се подава заявление за преиздаване на сертификата в съответствие с изискванията на приложение VII (част ORA);

б) когато FSTD е предназначен да се използва за провеждане на обучение в съответствие с приложение I (част FCL) към настоящия регламент или изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012, в съответствие с нова или изменена програма за обучение;

в) не по-късно от 30 април 2029 година.

6. Сертификатът за квалификация на BITD остава валиден, като подлежи на периодични оценки, които се извършват от компетентния орган на всеки 3 години.

7. Изискванията на настоящия регламент, които включват позоваване на типовете и нивата на FSTD, се прилагат за FSTD с FCS или с посочен FCS в съответствие с точка FCL.036 от приложение I (част FCL).

_____

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2026/781 на Комисията от 8 април 2026 година за изменение на регламенти (ЕС) № 1178/2011 и (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията, приложими за тренировъчните средства за симулиране на полет (FSTD), и използването на тези средства за обучение, изпитване и проверка на пилоти (ОВ L, 2026/781, 10.4.2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).“;

3) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

4) Приложение VI се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент;

5) Приложение VII се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент;

6) Приложение VIII се изменя в съответствие с приложение IV към настоящия регламент.

Член 2

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1) Приложение I се изменя в съответствие с приложение V към настоящия регламент;

2) Приложение III се изменя в съответствие с приложение VI към настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 30 април 2028 година.

Независимо от това точки 5 [FCL.740.H], 6 [точка FCL.930.TRI] и 7 [точка FCL.935.TRI] от приложение I се прилагат от 30 април 2026 година.

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

Съставено в Брюксел на 8 април 2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Изменения в приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

1) в точка FCL.010 определението за „средство за летателно обучение“ (FTD) се заменя със следното:
„„Средство за летателно обучение (FTD)“ означава точна реплика в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и органи за управление в отворена пилотска кабина или затворена пилотска кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и полетната експлоатация на ВС до степента, осигурявана от монтираните в техническото средство системи.“;

2) вмъква се следната точка FCL.036:

„**FCL.036 Използване на FSTD за обучение, изпитване и проверка**

Кандидатите имат право да отговарят на изискванията, отнасящи се до типовете и нивата на FSTD, като използват FSTD, чиито сертификати за квалификация включват FCS или посочени FCS, при положение че се прилагат всички условия по-долу:

а) за всяка характеристика FCS или посоченият FCS показва ниво на точност, което е равно или по-високо от еквивалента, определен в таблиците по-долу:

1) за самолети:

Тип на FSTD и референтно ниво	Еквивалентен FCS													
	1. Конфигурация и корпус на пилотската кабина	2. Сили и хардуер за контрол на полета	3. Експлоатация на системите за контрол на полета	4. Системи на въздухоплавателното средство	5. Наземни експлоатационни показатели и управление	6. Експлоатационни показатели и управление при приземен ефект	7. Експлоатационни показатели и управление без приземен ефект	8. Достоверност на пресъздаване на звуци	9. Достоверност на пресъздаване на вибрации	10. Достоверност на пресъздаване на движения	11. Достоверност на визуалното пресъздаване	12. Навигация	13. Атмосфера и метеорологични условия	14. Експлоатационни площадки и терен
FNPT I	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FTD 2	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
FSTD, отговарящ на еквивалентен стандарт на ниво B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS, ниво C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS, междинно ниво C	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S междинно	S	S	S	S
FFS, ниво D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Забележка: „S“ = специфично; „R“ = представително; „G“ = генерично; „N“ = няма.;

2) за вертолети:

Тип на FSTD и референтно ниво	Еквивалентен FCS													
	1. Конфигурация и корпус на пилотската кабина	2. Сили и хардуер за контрол на полета	3. Експлоатация на системите за контрол на полета	4. Системи на въздухоплавателното средство	5. Наземни експлоатационни показатели и управление	6. Експлоатационни показатели и управление при приземен ефект	7. Експлоатационни показатели и управление без приземен ефект	8. Достоверност на пресъздаване на звуци	9. Достоверност на пресъздаване на вибрации	10. Достоверност на пресъздаване на движения	11. Достоверност на визуалното пресъздаване	12. Навигация	13. Атмосфера и метеорологични условия	14. Експлоатационни площадки и терен
FNPT I	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
FNPT III / FNPT III MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
FTD 2 / FTD 2 MCC	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
FTD 3 / FTD 3 MCC	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
FFS, ниво C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS, ниво D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

б) FSTD имат:

1) хардуер с тактилни функции;

2) основни органи за управление на полета, чиито сили се променят въз основа на различните условия за полет за упражнения, включващи ръчен режим, с изключение на случаите на FSTD, чиито FCS или посочени FCS са под еквивалента на FNPT II;

3) когато се използва за обучение по MCC, допълнителната възможност за MCC, посочена в сертификата за квалификация на FSTD.“;

3) точка FCL.110.H се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Кандидатите за LAPL(H) трябва да имат 40 часа летателно обучение на вертолети и до степента и при условията, посочени в буква аа), на FSTD. Летателното обучение трябва да включва най-малко всичко изброено по-долу:

1) 20 часа летателно обучение с инструктор;

2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, в т. ч. поне 5 часа самостоятелни полети по маршрут, от които поне един да е с дължина поне 150 km (80 морски мили), по време на който е направено едно кацане до пълно спиране на летище, различно от летището на излитане;

3) 35 часа летателно обучение на същия тип вертолет, който ще се използва за проверката на уменията.“;

б) вмъква се следната буква аа):

„аа) От 20-те часа летателно обучение с инструктор, посочени в буква а), подточка 1, кандидатите могат да завършат максимум 5 часа на FSTD, ако са приложими всички изброени по-долу условия:

1) FSTD представлява типа вертолет, който ще се използва за проверката на уменията;

2) организацията за обучение е доказала пред компетентния орган, който отговаря за надзора над тази организация за обучение, съответствието между спецификациите на FSTD и програмата за обучение на LAPL(H). Организацията за обучение е от един от следните типове:

i) ATO;

ii) DTO, при условие че компетентният орган е разрешил използването на това FSTD за обучение за LAPL(H).“;

4) Точка FCL.210.H се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) Кандидатите за PPL(H) трябва да имат най-малко 45 часа летателно обучение на вертолети и до степента и при условията, посочени в буква аа), на FSTD. Летателното обучение трябва да включва най-малко всичко изброено по-долу:

1) 25 часа летателно обучение с инструктор;

2) 10 часа самостоятелно полетно време под наблюдение, включително поне 5 часа самостоятелни полети по маршрут, от които поне един да е с дължина най-малко 185 km (100 морски мили), по време на който са направени две кацания до пълно спиране на две летища, различни от летището на излитане;

3) 35 часа летателно обучение на типа вертолет, който ще се използва за проверката на уменията.“;

б) вмъква се следната буква аа):

„аа) От 25-те часа летателно обучение с инструктор, посочени в буква а), подточка 1, кандидатите могат да преминат едно от следните на FSTD:

1) максимум 5 часа;

2) максимум 10 часа, при условие че отговарят на всички изброени по-долу условия:

i) завършили са най-малко 5 от тези 10 часа на FSTD, което представлява типа вертолет, който ще се използва за проверката на уменията;

ii) завършили са курса на обучение в организация за обучение, която по отношение на FSTD, посочено в подточка i), е доказала на компетентния орган, който отговаря за надзора над тази организация за обучение, съответствието между спецификациите на FSTD и програмата за обучение за PPL(H). Организацията за обучение е от един от следните типове:

А) ATO;

Б) DTO, при условие че компетентният орган е разрешил използването на това FSTD за обучение по PPL(H)“;

5) в точка FCL.740.H, буква в) вторият абзац се заменя със следното:

„Всеки път проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение, според случая, се провежда на различен тип. Новият срок на валидност на всички квалификации за тип, потвърдени в съответствие с настоящата буква, започва да тече заедно със срока на валидност на квалификацията за тип, за която е извършена проверката на професионалната подготовка или опреснителното обучение.“;

6) в точка FCL.930.TRI буква б) се заменя със следното:

„б) На кандидати, които притежават или са притежавали сертификат за инструктор, се признава изцяло покриването на изискванията, посочени в буква аб), подточка 1.“;

7) в точка FCL.935.TRI се добавя следната буква в):

„в) Чрез дерогация от буква б) оценката на компетентността:

1) за TRI за несложни вертолети — може да се проведе на комбинация от FSTD и въздухоплавателното средство дори ако има наличен и достъпен FFS;

2) за TRI за вертолети, посочени в раздел А, точка 1д, буква в) от допълнение 9 — може да се проведе в съответствие с точка FCL.935.TRI, буква б), подточки 1, 2 или 3, независимо от наличието и достъпността на FFS или FSTD.“;

8) допълнение 9 се изменя, както следва:

а) раздел А се изменя, както следва:

i) буква 1е се заменя със следното:

„1е. Ако FSTD се използват по време на обучение, изпитване или проверка, се прилага следното:

а) FSTD се използва за конкретно упражнение само ако FSTD притежава характеристиките и свързаните с тях нива на точност, за да симулира съответните характеристики на въздухоплавателното средство, да пресъздава достоверно и да симулира околната среда в това упражнение до степента, необходима на кандидата да:

i) развие уменията, необходими за съответния етап на обучение;

ii) докаже умения за безопасна експлоатация на съответното въздухоплавателно средство по време на съответното упражнение за изпитване и проверка;

б) освен това пригодността на използваните FSTD се проверява спрямо приложимата „Таблица на функциите и субективните изпитвания“ и приложимата „Таблица на проверките за съответствие на FSTD“, съдържаща се в PRD, приложим за използваното средство.

Вземат се предвид всички ограничения, посочени в сертификата за квалификация на средството или свързания с него ESL.“;

ii) вмъква се следната точка 1ж:

„1ж. Когато това е указано в таблиците, посочени в раздели Б—Д от настоящото допълнение, OTD могат да се използват за изпълнение на задачите за обучение по програма за обучение за квалификация за тип. Въпреки това обучението, завършено на тези средства, не се отчита в рамките на минималното време за обучение на FSTD, посочено в съответната програма за обучение за квалификация за тип.“;

iii) точка 18 се изменя, както следва:

— уводното изречение се заменя със следното:

„За целите на обучението за възстановяване на управлението, „случай на срив“ означава приближаване към срив или срив. АТО може да използва FFS от ниво В или ниво Г при обучението за възстановяване от срив или при доказване на специфичните за типа особености на срива, или и двете, ако и двете условия по-долу са изпълнени:“;

— буква а) се заменя със следното:

„а) FFS е квалифициран в съответствие с изискванията за специална оценка в CS — FSTD(A), издание 2, или в съответствие с най-новата приложима квалификационна основа;“;

б) раздел Б се изменя, както следва:

i) точка 5 се изменя, както следва:

— букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Значението на използваните символи е следното:

P = обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM

X = това упражнение не се изпълнява на самолет

P# = обучението трябва да бъде допълнено с контролирана инспекция на самолета.

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

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

A = самолет

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FSTD = тренировъчно средство за симулиране на полет

OTD = друго средство за обучение“;

— таблицата след буква л) се заменя със следното:

„TMG И ЕДНОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ, БЕЗ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА КЛАС ИЛИ ТИП/ПРОВЕРКА НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/процедури		OTD	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на изпитването или проверката
	РАЗДЕЛ 1						
1	Отлитане	P					
1.1	Предполетна подготовка, в която се включва: — документация; — маса и центровка; — преглед на МТО обстановка; както и — NOTAM СЪОБЩЕНИЯ.						
1.2	Предполетни проверки						
1.2.1	Външни	P#		P		M	
1.2.2	Вътрешни	P#	P#	P		M	
1.3	Запуск на двигателя: нормален/ с откази		P	→		M	
1.4	Рулиране		P	→		M	
1.5	Проверки преди отлитане: подгряване на двигател (ако е приложимо)		P	→		M	
1.6	Процедура на излитане: — нормално със задкрилки съгласно РЛЕ; както и — при страничен вятър (ако има подходящи условия).		P	→		M	
1.7	Набор на височина: — V_x/V_y — завои до зададен курс; както и — преминаване в хоризонтален полет.		P	→		M	
1.8	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P			M	

	РАЗДЕЛ 2						
2 2.1	Работа във въздуха (визуални метеорологични условия — VMC) Праволинеен хоризонтален полет с различна въздушна скорост, включително с минимална въздушна скорост със задкрилки или без задкрилки (включително приближаване до V_{mca}, когато е възможно)		P	→			
2.2	Стръмни завои (360° наляво и надясно с наклон 45°)		P	→		M	
2.3	Срив и възстановяване от срив: (i) в чиста конфигурация; (ii) приближаване към срив в завой със снижение и с конфигурация и тяга за подход за кацане; (iii) приближаване към срив в конфигурация и с тяга за кацане; както и (iv) приближаване към срив в завой с набор на височина в конфигурация и с тяга за излитане (само за еднодвигателни самолети).		P	→		M	
2.4	Управление на самолета с използване на автопилот и директорна система (може да се изпълни в раздел 3), ако е приложимо		P	→		M	
2.5	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 3А						
3А 3А.1	Процедури за VFR по маршрута (вж. Б.5, букви в) и г) Полетен план, полет по компас и часовник и ориентиране по карта		P	→			
3А.2	Поддържане на зададени височина, курс и скорост		P	→			
3А.3	Ориентиране, разчети и корекции на разчетните времена за пристигане		P	→			
3А.4	Използване на радионавигационни средства (ако е приложимо)		P	→			
3А.5	Управление на полета (полетен дневник, рутинни проверки, в т.ч. проверка на горивото, системите и обледенение)		P	→			
3А.6	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P	→			
	РАЗДЕЛ 3Б						
3Б 3Б.1*	Полет по прибори Отлитане по прибори		P	→		M	
3Б.2*	Полет по маршрут по прибори		P	→		M	

3Б.3*	Процедури за изчакване		P	→		M	
3Б.4*	3D операции до абсолютна/ относителна височина за вземане на решение (DH/A) 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход (може да се използва автопилот до прихващане на вертикалната траектория на отрязъка на крайната отсечка от подхода за кацане)		P	→		M	
3Б.5*	2D операции до минимална абсолютна/относителна височина на снижение (MDA/H)		P	→		M	
3Б.6*	Летателни упражнения, включително симулиран отказ на компас и датчик за височина: — завои с темп 1; както и — възстановяване от нехарактерни положения в пространството.		P	→		M	
3Б.7*	Отказ на курсов или глисаден предавател		P	→			
3Б.8*	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P	→		M	
	Умишлено оставено празно						
	РАЗДЕЛ 4						
4 4.1	Долитания и кацания Процедура за долитане до летището		P	→		M	
4.2	Нормално кацане		P	→		M	
4.3	Кацане без задкрилки		P	→		M	
4.4	Кацане при страничен вятър (ако условията позволяват)		P	→			
4.5	Подход и кацане в режим на „малък газ“ от височина до 2 000 фута над пистата за излитане и кацане (само за еднодвигателни самолети)		P	→			
4.6	Минаване на втори кръг от минимална височина		P	→		M	
4.7	Минаване на втори кръг и кацане през нощта (ако е приложимо)		P	→			
4.8	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 5						
5	Процедури при извънредни и аварийни условия (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—4)						
5.1	Прекратено излитане на подходяща скорост		P	→		M	

5.2	Симулиран отказ на двигател след излитане (само за еднодвигателни самолети)			P		M	
5.3	Симулирано принудително кацане без тяга (само за еднодвигателни самолети)			P		M	
5.4	Симулирани аварийни ситуации: (i) пожар или поява на дим по време на полет; както и (ii) неизправност на системите, ако е приложимо		P	→			
5.5	Само за обучение за многодвигателни самолети и TMG: спиране и запуск на двигател (на безопасна височина, ако се изпълнява във ВС)		P	→			
5.6	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка						
	РАЗДЕЛ 6						
6 6.1*	Имитация на полет с несиметрична тяга (Настоящият раздел може да се комбинира с раздели 1—5) Симулиран отказ на двигателя по време на излитане (на безопасна височина, освен ако не се изпълнява на FFS или FNPT II)		P	→		M	
6.2*	Подход за кацане и минаване на втори кръг с асиметрична тяга		P	→		M	
6.3*	Подход за кацане с несиметрична тяга и кацане с пълно спиране		P	→		M	
6.4	Поддържане на връзка с РВД — изпълнение на указания, процедури за радиовръзка		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 7						
7	UPRT						
7.1	Полетни маневри и процедури						
7.1.1	Ръчен режим със или без директорни системи (без автопилот, без автоматична тяга/автоматичен регулатор на тягата и при различни закони на управление, където е приложимо)		P	→			
7.1.1.1	При различни скорости (включително бавен полет) и височини в обхвата на обучението на FSTD		P	→			
7.1.1.2	Стръмни завои с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно		P	→			
7.1.1.3	Завои със и без интерцептори		P	→			

7.1.1.4	Процедура за полет и маневри по прибори, включително отлитане и долитане по прибори, и визуален подход		P	→			
7.2 7.2.1	Обучение за възстановяване на управлението Възстановяване от случаи на срив при: — процедура на излитане; — чиста конфигурация на малка височина; — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина; както и — конфигурация за кацане.		P	→			
7.2.2	Следните упражнения за възстановяване на управлението: — възстановяване от висок положителен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен; както и — възстановяване от висок отрицателен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен.		P	→			
7.3	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* от различни етапи на инструментален подход		P	→			
7.4	Прекратено кацане с работещи всички двигатели: — от различни височини под DH/MDH 15 m (50 фута) над превишението на прага на ПИК; — след опиране (прекратяване на кацането); — на самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), прекратеното кацане с работещи всички двигатели стартира под MDA/H или след опиране.		P	→“			

ii) подточка 6 се изменя, както следва:

— букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Значението на използваните символи е следното:

P = обучен като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаването на съответната квалификация за тип, според случая.

X = това упражнение не се изпълнява на самолет.

P → = упражнението трябва да бъде извършено в подходящо квалифицирано FSTD.

P# = обучението трябва да бъде допълнено с контролирана инспекция на самолета

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

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

A = самолет

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FSTD = тренировъчно средство за симулиране на полет

OTD = друго средство за обучение“;

— таблицата след буква й) се заменя със следното:

„МНОГОПИЛОТНИ САМОЛЕТИ И ЕДНОПИЛОТНИ СЛОЖНИ САМОЛЕТИ С ВИСОКИ ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ НА ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА ATPL / MPL / ИЛИ ТИП	
Маневри/процедури		OTD	FSTD	A	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или A	Подпис на проверяващия след извършване на изпитването или проверката
	РАЗДЕЛ 1						
1 1.1	Подготовка на полета Изчисляване на параметрите на полета	P					
1.2	Външна визуална инспекция на самолета; местоположение на всяко установено несъответствие и цел на инспекцията	P#	P#	P			
1.3	Инспекция на пилотската кабина		P	→			
1.4	Ползване на контролен списък преди запуск на двигателите, запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка		P	→		M	
1.5	Рулиране по указания от РВД или инструктора		P	→			
1.6	Проверки преди излитане		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 2						
2 2.1	Излитане Нормално излитане с различно отклонение на задкрилките, включително ускорено излитане		P	→			
2.2*	Излитане по прибори; изисква се преминаване към пилотиране по прибори при повдигане на носовото колело или незабавно след отлепване		P	→			
2.3	Излитане при страничен вятър		P	→			

2.4	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)		P	→			
2.5 2.5.1*	Излитане при симулиран отказ на двигателя: веднага след достигане на V_2		P	→			
	(На самолети, които не са сертифицирани като транспортни или такива за къси разстояния, не трябва да се симулира отказ на двигател преди достигане на височина от минимум 500 фута над края на ПИК. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател веднага след достигане на V_2.)						
2.5.2*	между V_1 и V_2		P	X		M само на FFS	
2.6	Прекратено излитане с приемлива скорост преди достигане на V_1		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 3						
3 3.1	Полетни маневри и процедури Ръчен режим със или без директорни системи (без автопилот, без автоматична тяга/ автоматичен регулатор на тягата и при различни закони на управление, където е приложимо)		P	→			
3.1.1	При различни скорости (включително бавен полет) и височини в обхвата на обучението на FSTD		P	→			
3.1.2	Стръмни завои с наклон 45°, 180° до 360° наляво и надясно		P	→			
3.1.3	Завои със и без интерцептори		P	→			
3.1.4	Процедура за полет и маневри по прибори, включително отлитане и долитане по прибори, и визуален подход		P	→			

3.2	Отпускане на носа на самолета и откъсване на въздушния поток (ако е приложимо), и други особености в поведението на самолета (напр. напречни вибрации тип „холандски крен“)		P	X		само на FFS	
3.3	Нормална експлоатация на системите и органите за управление на пулта на бордния инженер (ако е приложимо)	P	→	→			
3.4	Нормално и необичайно функциониране на следните системи:					M	Задължително е да се изберат най-малко 3 установени несъответствия (аномалии) от 3.4.0. до 3.4.14 включително
3.4.0	Двигател (витло, ако е необходимо)	P	→	→			
3.4.1	Херметизация и климатична инсталация	P	→	→			
3.4.2	Система за пълно/статично налягане	P	→	→			
3.4.3	Горивна система	P	→	→			
3.4.4	Електрическа система	P	→	→			
3.4.5	Хидравлична система	P	→	→			
3.4.6	Система за управление и тримери	P	→	→			
3.4.7	Система за противообледеняване и отстраняване на леда, отопление на предното стъкло	P	→				
3.4.8	Автопилот/директорна система	P	→			M (само за еднопилотни средства)	
3.4.9	Предупредително устройство или средства за предотвратяване на срив и устройства за подобряване на устойчивостта	P	→				
3.4.10	Система за сигнализация на опасно сближение със земята, метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер		P				
3.4.11	Радиостанции, навигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	→				
3.4.12	Колесник и спирачна система	P	→	→			
3.4.13	Система на предкрилки и задкрилки	P	→	→			
3.4.14	Спомагателна силова установка (APU)	P	→	→			
	Умишлено оставено празно						

3.6	Процедури при извънредни и аварийни условия:					M	Задължително е да се изберат най-малко 3 установени несъответствия от 3.6.1 до 3.6.9 включително.
3.6.1	Действия при пожар, напр. в двигател, в APU, в пътническата кабина, в товарния отсек, в пилотската кабина, крилото и електросистемата, вкл. евакуация		P	→			
3.6.2	Поява на дим — откриване и отстраняване		P	→			
3.6.3	Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина		P	→			
3.6.4	Изхвърляне на гориво (симулирано)		P	→			
3.6.5	Срез на вятъра при излитане/кацане		P	X		само на FFS	
3.6.6	Симулиран отказ на системата за херметизация /аварийно снижение		P	→			
3.6.7	Загуба на работоспособност на член на летателния екипаж		P	→			
3.6.8	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното ръководство за летателна експлоатация (РЛЕ) на самолета		P	→			
3.6.9	Сработване на системата за предупреждаване и избягване на сблъсък във въздуха (TCAS)	P →	→	X		само на FFS	
3.7 3.7.1	Обучение за възстановяване на управлението Възстановяване от случаи на срив при: — процедура на излитане; — чиста конфигурация на малка височина; — чиста конфигурация на близка до максималната експлоатационна височина; както и — конфигурация за кацане.		P само квалифицирани за обучителната задача FFS	X			
3.7.2	Следните упражнения за възстановяване на управлението: — възстановяване от висок положителен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен; както и — възстановяване от висок отрицателен ъгъл на тангаж при различни ъгли на крен.		P само квалифицирани за обучителната задача FFS	X		само на FFS	

3.8	Процедури при полет по прибори						
3.8.1*	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД		P	→		M	
3.8.2*	Процедури за изчакване		P	→			
3.8.3*	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход						
	Забележка: Съгласно ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид тези ограничения (напр. избор на ILS за 3.8.3.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ).						
3.8.3.1*	Ръчно, без директорна система		P	→		M (само проверка на уменията)	
3.8.3.2*	Ръчно, с директорна система		P	→			
3.8.3.3*	С автопилот		P	→			
3.8.3.4*	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател по време на крайния етап на подхода за кацане, до опиране или по време на цялата процедура за минаване на втори кръг (според случая), започвайки: (i) преди прелитане на 1 000 фута над превишението на летището; както и (ii) след прелитане на 1 000 фута над превишението на летището. На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за къси разстояния (SFAR 23), подходът със симулиран отказ на двигател и минаване на втори кръг трябва да се изпълни съобразно 2D подхода в съответствие с 3.8.4. Минаването на втори кръг трябва да започне при достигане на височината за безопасно прелитане на препятствията (OCH/A); но не по-късно от достигане на MDA/H от 500 фута над превишението на прага на пистата за излитане и кацане. На самолети, които имат същите характеристики като транспортните самолети по отношение на излетна маса и барометрична височина, инструкторът може да симулира отказ на двигател съгласно упражнение 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4*	2D операции до MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	Визуално продължение на подход за кацане по прибори при следните условия: (a)* подход до разрешената минимална височина за визуално продължение на подхода за кацане по прибори на съответното летище в съответствие с местните навигационни средства за инструментален подход в условия на симулация на полет по прибори; последван от: (b) визуално продължение на подход за кацане по прибори на друга ПИК с разлика в курса за кацане поне 90° от осевата линия на финалния подход за кацане по буква а), на минималната разрешена височина за визуално продължение на подход за кацане по прибори. *Забележка:* Ако а) и б) не могат да бъдат изпълнени поради ограничения от РВД, може да се изпълни подход по прибори със симулация на условия на намалена видимост.		P*	→			
3.8.6	Визуални подходи		P	→			
	РАЗДЕЛ 4						
4	Процедури за минаване на втори кръг		P*	→			
4.1	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* по време на 3D операция при достигане на относителна височина за вземане на решение		P*	→			
4.2	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели* от различни етапи на инструментален подход		P*	→			
4.3	Други процедури за минаване на втори кръг		P*	→			
4.4*	Ръчно минаване на втори кръг със симулация на неработещ критичен двигател след инструментален подход при достигане на височина за вземане на решение, MDH или MAPt		P*	→		M	
4.5	Прекратено кацане с работещи всички двигатели: — от различни височини под DH/MDH; — след опиране (прекратяване на кацането). На самолети, които не са сертифицирани като транспортни (JAR/FAR 25) или като такива за		P	→			

	къси разстояния (SFAR 23), прекратеното кацане с работещи всички двигатели стартира под MDA/H или след опиране.						
	РАЗДЕЛ 5						
5 5.1	Кацания Нормално кацане* с установяване на визуален контакт, когато се достигне DA/H след операция за подход по прибори		P				
5.2	Кацане със симулация на блокирал хоризонтален стабилизатор в положение, при което самолетът не е балансиран		P	X		само на FFS	
5.3	Кацания при страничен вятър (на ВС, ако е възможно)		P	→			
5.4	Полет по кръга и кацане с неспуснати или частично спуснати задкрилки и предкрилки		P	→			
5.5	Кацане със симулация на неработещ критичен двигател		P	→		M	
5.6	Кацане с два неработещи двигателя: — самолети с три двигателя: среден и един от другите двигатели, доколкото е възможно, съгласно данните от РЛЕ; както и — самолети с четири двигателя: два двигателя от едната страна.		P	X		M Само на FFS (само проверка на уменията)“	

в) раздел B се изменя, както следва:

i) точки 5 и 6 се заменят със следното:

„5. Значението на използваните символи е следното:

P = обучен като командир на полет за издаване на квалификация за тип за еднопилотни вертолети (SPH), или като командир на полет или втори пилот и като PF и PM за издаване на квалификация за тип за многопилотни вертолети (MPH).

X = това упражнение не се изпълнява на вертолет.

P → = упражнението трябва да бъде извършено в подходящо квалифицирано FSTD.

P# = обучението трябва да бъде допълнено с контролирана инспекция на вертолета.

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

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

FFS = тренажор за пълна имитация на полета

FTD = средство за летателно обучение

H = вертолет

OTD = друго средство за обучение.“;

ii) таблицата в точка 12 се заменя със следното:

„ЕДНОПИЛОТНИ/МНОГОПИЛОТНИ ВЕРТОЛЕТИ		ПРАКТИЧЕСКО ОБУЧЕНИЕ				ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА ИЛИ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ПОДГОТОВКА	
Маневри/процедури		OTD	FSTD	H	Подпис на инструктора при завършване на обучението	Изпитан или проверен на FSTD или H	Подпис на проверяващия след извършване на изпитанието или проверката
	РАЗДЕЛ 1 — Предполетна подготовка и проверки						
1.1	Външна инспекция на вертолета; местоположение на всяко установено несъответствие и цел на инспекцията	P#	P#	P		M (ако се извършва във вертолета)	
1.2	Инспекция на пилотската кабина		P	→		M	
1.3	Запуск на двигателите, проверка на радионавигационното оборудване, избор и настройване на честоти за навигация и свръзка		P	→		M	
1.4	Рулиране /въздушно рулиране по указания от РВД или инструктор		P	→		M	
1.5	Предполетни процедури и проверки		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 2 — Полетни маневри и процедури						
2.1	Излитане (различни профили)		P	→		M	
2.2	Излитане и кацане на наклонена площадка или при страничен вятър		P	→			
2.3	Излитане с максимална излетна маса (реална или симулирана максимална излетна маса)		P	→			
2.4	Излитане при симулиран отказ на двигател малко преди достигане на TDP или DPATO		P	→		M	
2.4.1	Излитане при симулиран отказ на двигател малко след достигане на TDP или DPATO		P	→		M	

2.5	Завои с изкачване и снижение към зададен курс		P	→		M	
2.5.1	Завои с наклон 30°, 180° до 360° наляво и надясно, само по прибори		P	→		M	
2.6	Снижение в режим на авторотация		P	→		M	
2.6.1	За вертолети с един двигател (SEH): — кацане в режим на авторотация; или — възстановяване на тягата, при условие че през предходната година кандидатите са преминали обучение, включващо кацане в режим на авторотация, и това обучение е отбелязано и удостоверено с подпис на инструктора в летателната книжка на кандидата. За многодвигателни вертолети (MEH): възстановяване на тягата.		P	→		M	
2.7	Кацане, различни профили		P	→		M	
2.7.1	Действия за минаване на втори кръг или кацане при симулиран отказ на двигател преди LDP или DPBL		P	→		M	
2.7.2	Кацане при симулиран отказ на двигател след LDP или DPBL		P	→		M	
	РАЗДЕЛ 3 — Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури						
3	Нормално и необичайно функциониране на следните системи и процедури:					M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 установени несъответствия от този раздел
3.1	Двигател	P	→	→			
3.2	Климатична инсталация (отопление, вентилация)	P	→	→			
3.3	Система за пълно/статично налягане	P	→	→			
3.4	Горивна система	P	→	→			
3,5	Електрическа система	P	→	→			

3.6	Хидравлична система	P	→	→			
3.7	Система за управление и тримери	P	→	→			
3.8	Система за противообледеняване и отстраняване на леда (ако е приложимо)	P	→	→			
3.9	Автопилот/устройства за повишаване на устойчивостта/директорна система	P	→	→			
3.10	Усъвършенствана система за предупреждение за опасно сближение със земята (EGPWS)/система за информираност и предупреждение за терена за вертолети (HTAWS) (ако е приложимо)	P	→	→			
3.11	Метеорологичен радар, радиовисотомер, транспондер	P	→	→			
3.12	Система за зонална навигация	P	→	→			
3.13	Система на колесника	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Радионавигационно оборудване, прибори и система за управление на полета	P	→	→			
	РАЗДЕЛ 4 — Процедури при извънредни и аварийни условия						
4	Процедури при извънредни и аварийни условия					M	Задължително трябва да бъдат избрани минимум 3 установени несъответствия от този раздел
4.1	Тренировки за пожар (вкл. евакуация, ако е приложимо)		P	→			
4.2	Поява на дим — откриване и отстраняване		P	→			
4.3	Отказ на двигател, спиране и запуск на безопасна височина		P	→			
4.4	Изхвърляне на гориво (симулирано, ако е приложимо)		P	→			
4.5	Отказ на опашното носещо витло (ако е приложимо)		P	→			

4.5.1	Загуба на опашното носещо витло (ако е приложимо)		P	X			
4.6	Неработоспособност на член на екипажа — само за MPH и SPH при многопилотна експлоатация		P	→			
4.7	Неизправност на трансмисията		P	→			
4.8	Сработване на TCAS (ако е приложимо)	P →	→	X			
4.9	Други аварийни процедури, така както са описани в съответното РЛЕ		P	→			
	РАЗДЕЛ 5 — Процедури при полет по прибори (да се изпълняват при реални или симулирани инструментални метеорологични условия (IMC)						
5.1	Излитане по прибори: преминаване към полет по прибори се изисква веднага след отлепване		P*	→*			
5.1.1	Симулиран отказ на двигателя по време на отлитане		P*	→*		M*	
5.2	Придържане към маршрута за отлитане и долитане и указанията на РВД		P*	→*		M*	
5.3	Процедури за изчакване		P*	→*			
5.4	3D операции до DH/A 200 фута (60 m) или до по-високи минимуми, ако се изискват от процедурата за подход		P*	→*			
5.4.1	Ръчно, без директорна система *Забележка:* Съгласно ръководството за летателна експлоатация (РЛЕ) процедурите RNP APCH може да изискват използване на автопилот или директорна система. При избора на процедурата за ръчно управление на полета се вземат предвид тези ограничения (например избор на ILS за 5.4.1 в случай на такова ограничение съгласно РЛЕ).		P*	→*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.-4.2)	

5.4.2	Ръчно, с директорна система		P*	→*		M* (освен ако не е изпълнено упражнение 5.-4.1)	
5.4.3	Дублирано с автопилот		P*	→*			
5.4.4	Ръчно, със симулация на един неработещ двигател; отказът на двигателя трябва да бъде симулиран на крайния етап на подхода за кацане, преди прелитане на 1 000 фута над превишението на летището, до опиране или до завършване на процедурата за минаване на втори кръг		P*	→*		M*	
5.5	2D операции до MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Минаване на втори кръг с работещи всички двигатели при достигане до DA/H или MDA/MDH		P*	→*			
5.6.1	Други процедури за минаване на втори кръг		P*	→*			
5.6.2	Минаване на втори кръг при симулиран отказ на един двигател при достигане до DA/H или MDA/MDH		P*	→*		M*	
5.7	Авторотация в условия на IMC с възстановяване на тягата		P*	→*		M*	
5.8	Възстановяване от необичайни положения ръчно и, ако е приложимо, с режим на автоматично възстановяване		P*	→*		M*	
	РАЗДЕЛ 6 — Използване на незадължително оборудване						
6	Използване на незадължително оборудване		P	→“			

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изменения на приложение VI (част ARA) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение VI към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

1) точка ARA.FSTD.100 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.100 Процедура за оценяване**

а) След като получи заявление за сертификат за квалификация на FSTD, компетентният орган:

1) проверява дали организацията, която експлоатира FSTD, е в съответствие с приложимите изисквания;

2) преценява дали избраните данни за валидиране са подходящи за подкрепа на всяко обективно изпитване;

3) преглежда ESL за съответствие с приложимите изисквания;

4) оценява дали FSTD отговаря на приложимата квалификационна основа чрез провеждане на обективни, функционални и субективни изпитвания;

5) оценява FSTD в онези области, които са съществени за завършване на процеса на обучение, изпитване и проверка на членовете на летателния екипаж, когато е приложимо.

б) Компетентният орган изпълнява задачите по буква а), подточки 3, 4 и 5 в случай на периодична оценка на FSTD.

в) В случай на съществена модификация на FSTD компетентният орган изпълнява тези от задачите, изброени в буква а), които счете за подходящи, като вземе предвид естеството на модификацията.

г) Компетентният орган предоставя доклад и уведомява организацията, която експлоатира FSTD, за резултатите от оценката.

д) Ако по време на оценка или по друг начин компетентният орган открие доказателство, че експлоатационните характеристики на FSTD не са в съответствие с квалификационната му основа или че ESL съдържа неточна информация за FSTD, компетентният орган регистрира несъответствие, записва го и го съобщава писмено на организацията, която експлоатира FSTD. Компетентният орган, освен ако естеството на установеното несъответствие изисква прилагането на мерки за принудително изпълнение в съответствие с точка ARA.FSTD.135, буква б), предприема всички изброени по-долу стъпки:

1) предоставя на организацията период за извършване на коригиращи действия в зависимост от същността на установеното несъответствие, който във всеки случай не е по-дълъг от 30 дни. В края на този период и в зависимост от същността на установеното несъответствие компетентният орган може да удължи периода за приложение при наличие на задоволителен план за коригиращи действия, одобрен от компетентния орган;

2) преценява дали планът за коригиращи действия, предложен от организацията, е насочен към установеното несъответствие;

3) преценява дали изпълнението на плана за коригиращи действия е насочено към установеното несъответствие.

е) QTG, получен в резултат на първоначалната оценка, се одобрява от компетентния орган само след като всички установени несъответствия са били отстранени по удовлетворителен за компетентния орган начин. След такова одобрение то се нарича ръководство за тестване и експертна оценка (MQTG) и представлява квалификационната основа на FSTD и периодичните оценки на FSTD.

ж) Компетентният орган квалифицира FSTD само след като е потвърдил, че в съответствие с точка ORA.FSTD.120, буква г) от приложение VII допълнителното оборудване на FSTD, ако е приложимо, няма неблагоприятно въздействие върху способността за обучение на FSTD.

з) Квалификационна основа и специални условия

1) Компетентният орган може да предпише специални условия за квалификационната основа на FSTD, когато са изпълнени изискванията на ORA.FSTD.210, буква а) от приложение VII и когато е доказано, че специалните условия гарантират ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.

2) Когато компетентният орган, ако е различен от Агенцията, определи специални условия за квалификационната основа на FSTD, той незабавно уведомява Агенцията за това. Уведомлението се придружава от пълно описание на предписаните специални условия и оценка на безопасността, която доказва, че е постигнато ниво на безопасност, еквивалентно на определеното в приложимата сертификационна спецификация.“;

2) точка ARA.FSTD.110 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.110 Издаване на сертификат за квалификация на FSTD**

Компетентният орган издава сертификат за квалификация на FSTD с неограничен срок, като използва формуляра, установен в допълнение IV, само след като е завършил оценката на FSTD в съответствие с точка ARA.FSTD.100 и се е уверил, че:

а) организацията, която експлоатира FSTD, отговаря на приложимите изисквания на приложение VII (част ORA);

б) FSTD отговаря на приложимата квалификационна основа в съответствие с точка ORA.FSTD.210.“;

3) точка ARA.FSTD.115 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.115 Междинна квалификация на FSTD**

а) В случай на въвеждане на нови програми за въздухоплавателни средства, когато не е възможно съответствие с изискванията, установени в настоящата подчаст за квалификация на FSTD, компетентният орган може да издаде междинно ниво на квалификация на FSTD.

б) Тази междинна квалификация остава валидна за не повече от 3 години.“;

4) точка ARA.FSTD.120 се изменя, както следва:

а) в буква а) подточка 1 се заменя със следното:

„1) пълният набор от изпитвания в MQTG се провежда постепенно в съответствие с изискванията, посочени в точка ORA.FSTD.105, буква а), подточки 2 и 3 от приложение VII;“;

б) буква б) се заменя със следното:

„б) Компетентният орган провежда периодични оценки на FSTD в съответствие с процедурите, описани в точка ARA.FSTD.100. Тези оценки се извършват всяка година. Началото на всеки 12-месечен период е краят на месеца на първоначалната квалификация, освен ако не е уговорена друга дата между компетентния орган и организацията, която експлоатира FSTD. Всяка периодична оценка на FSTD се извършва в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период.“;

в) в буква в) уводното изречение се заменя със следното:

„Компетентният орган може да удължи периода за периодична оценка на FSTD, посочен в точка ARA.FSTD.120, буква б), до максимум 36 месеца, ако са приложими всички изброени по-долу условия:“;

5) вмъква се следната точка ARA.FSTD.125:

„**ARA.FSTD.125 Прехвърляне на FSTD**

а) Когато бъде уведомен за прехвърляне на FSTD от една организация на друга в съответствие с точка ORA.FSTD.235 от приложение VII, компетентният орган може да реши да извърши специална оценка в съответствие с първоначалната квалификационна основа на FSTD, освен ако сертификатът за квалификация на FSTD не бъде върнат или отнет.

б) Компетентният орган проверява дали приемащата организация отговаря на приложимите изисквания на приложение VII (част ORA).

в) Когато прехвърлянето на FSTD в съответствие с точка ORA.FSTD.235 от приложение VII включва два компетентни органа, тези органи координират прехвърлянето.“;

6) точка ARA.FSTD.130 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.130 Модификации**

а) При получаване на заявление за одобрение на значителна модификация на FSTD, както е посочено в точка ORA.FSTD.110, буква а) от приложение VII, компетентният орган проверява съответствието на тази съществена модификация с квалификационната основа на FSTD. Ако компетентният орган счете за необходимо, тази проверка може да включва специална оценка на FSTD. Когато е убеден, че съществената модификация на FSTD е в съответствие с неговата квалификационна основа, компетентният орган одобрява модификацията, освен ако организацията, която експлоатира FSTD, действа в съответствие с точка ORA.FSTD.110, буква б), подточка 2 от приложение VII.

б) При получаване на заявление от организация, която експлоатира FSTD, компетентният орган може да одобри процедура за тази организация за прилагане на съществени модификации, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу условия:

1) процедурата е в съответствие с точка ORA.FSTD.110, буква б), подточка 2 от приложение VII;

2) през предходните 36 месеца организацията, която експлоатира този FSTD, е доказала, че е управлявала промените в съответствие с точка ORA.GEN.200, буква а), подточка 3 от приложение VII.

в) Когато компетентният орган установи несъответствие на съществена модификация с квалификационната основа, той действа в съответствие с точка ARA.FSTD.100, буква д).

г) Когато модификацията на FSTD изисква използването на квалификационна основа, която е различна от първоначалната квалификационна основа, компетентният орган документира квалификацията на тези промени и използваната сертификационна спецификация.

д) Когато наследено FSTD или FSTD с посочен FCS в съответствие с допълнение IX трябва да бъде квалифицирано за UPRT, специалната оценка се извършва с помощта на CS — FSTD(A), издание 2.“;

7) точка ARA.FSTD.135 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.135 Сертификат за квалификация на FSTD — ограничаване, временно прекратяване на действието и отнемане**

а) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, според случая, сертификат за квалификация на FSTD съгласно ARA.GEN.350 при някое от следните неизчерпателно изброени обстоятелства:

1) сертификатът за квалификация на FSTD е получен чрез подправяне на представените писмени доказателства;

2) организацията, която експлоатира FSTD, вече не съответства на приложимите изисквания на приложение VII (част ORA).

б) Компетентният орган ограничава, временно прекратява или отнема, според случая, сертификат за квалификация на FSTD, след като регистрира дадено несъответствие по точка ARA.FSTD.100, буква д), и установи, че:

1) FSTD не отговаря на квалификационната си основа и несъответствието влияе неблагоприятно върху обучението, изпитването или проверката;

2) организация, която експлоатира FSTD, не е представила приемлив план за коригиращи действия по отношение на установени несъответствия, регистрирани по време на оценка или по друг начин, или не извърши коригиращите действия по удовлетворителен начин и в рамките на срока, договорен с компетентния орган съгласно точка ARA.FSTD.100, буква д).“;

8) точка ARA.FSTD.140 се заменя със следното:

„**ARA.FSTD.140 Водене на отчетност**

В допълнение към записите, изисквани по точка ARA.GEN.220, компетентният орган се задължава да съхранява и актуализира всички изброени по-долу елементи:

а) документацията, свързана с първоначалната оценка, периодичните или специалните оценки на квалифицираните FSTD под негов надзор, включително планирането, изпълнението и резултатите от тези оценки;

б) списъка на спецификациите на оборудването (ESL).“;

9) допълнение IV се заменя със следното:

„Допълнение IV към ПРИЛОЖЕНИЕ VI (част ARA) — Сертификат за квалификация на тренировъчно средство за симулиране на полет

Европейски съюз (*)

[Компетентен орган]

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА ТРЕНИРОВЪЧНО СРЕДСТВО ЗА СИМУЛИРАНЕ НА ПОЛЕТ (FSTD)

По смисъла на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията и при условията, посочени по-долу, с настоящото [компетентен орган] сертифицира, че

FSTD [ИДЕНТИФИКАЦИЯ]

[ПРОИЗВОДИТЕЛ И СЕРИЕН НОМЕР НА FSTD]

с адрес

[МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА СРЕДСТВОТО]

експлоатирано от

[ПРИТЕЖАТЕЛ НА СЕРТИФИКАТА ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ]

отговаря на изискванията за квалификация в съответствие с приложимия първичен референтен документ на средството и приложение VII (част ORA) към Регламент (ЕС) № 1178/2011, при условията на приложените спецификации на FSTD.

Настоящият сертификат за квалификация остава валиден, освен ако не е върнат, заменен, временно прекратен или отнет, при условие че FSTD продължава да съответства на приложимите изисквания на квалификационната основа и притежателят на сертификата за квалификация продължава да съответства на приложимите изисквания на част ORA.

Дата на първоначалното издаване:

Преработка:

Дата на преработване:

За [компетентния орган]

Подпис:

(*) За държавите, които не са членки на ЕС, или за ЕААБ се заличава „Европейски съюз“.

Формуляр 145 на ЕААБ — издание 3 — страница 1/2

СЕРТИФИКАТ ЗА КВАЛИФИКАЦИЯ НА FSTD: [Референтен номер]

СПЕЦИФИКАЦИЯ НА FSTD

А.	Първичен референтен документ (PRD)	
Б.	(Само за наследени FSTD) Тип и ниво на FSTD Група ВС/тип/тип и вариант	
В.	Допълнителни възможности:	
Г.	Ограничения:	
Д.	Забележки:	

ПРОФИЛ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ НА FSTD (FCS)

Е.	ФУНКЦИЯ FSTD	НИВО НА ТОЧНОСТ	СИМУЛИРАНО ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО
1.	Конфигурация и корпус на пилотската кабина (FDK)		
2.	Сили и хардуер за контрол на полета (CLH)		
3.	Експлоатация на системите за контрол на полета (CLO)		
4.	Системи на въздухоплавателното средство (SYS)		
5.	Наземни експлоатационни показатели и управление (GND)		
6.	Експлоатационни показатели и управление при приземен ефект (IGE)		
7.	Експлоатационни показатели и управление без приземен ефект (OGE)		
8.	Достоверност на пресъздаване на звуци (SND)		
9.	Достоверност на пресъздаване на вибрации (VIB)		
10.	Достоверност на пресъздаване на движения (MTN)		
11.	Достоверност на визуалното пресъздаване (VIS)		
12.	Навигация (NAV)		
13.	Атмосфера и метеорологични условия (ATM)		
14.	Експлоатационни площадки и терен (OST)		

Формуляр 145 на ЕААБ — издание 3 — страница 2/2

Указания за издаването на сертификат за квалификация на FSTD

а) За сертификат за квалификация на FSTD се използва формуляр 145 на ЕААБ.

Този документ съдържа спецификацията на FSTD и FCS или посочения FCS, когато е приложимо, включително всички ограничения, както е целесъобразно за съответното FSTD.

б) Сертификатът за квалификация е отпечатан на английски език и на всички други езици, определени от компетентния орган.

в) Сертификати за квалификация се издават за:

1) всеки FCS или посочен FCS;

2) всяка комбинация от пилотска кабина и платформа в случай на големи взаимозаменяеми модули;

3) всяка пилотска кабина, която се използва като FSTD, в случай на големи взаимозаменяеми модули.

В сертификата за квалификация на FSTD се посочва серийният номер на пилотската кабина.

г) Идентификацията на всяка пилотска кабина и платформа се осигурява чрез използване на табели със серийни номера и всяка комбинация от пилотска кабина и платформа трябва да има сертификат за квалификация с уникален сериен номер на FSTD, който съдържа идентификационния/серийния номер на пилотската кабина и платформата.

д) Различните характеристики на двигателя и алтернативни режими на тягата на едно FSTD не изискват отделни сертификати за квалификация, стига FCS или посоченият FCS да не се променя.

е) Различното оборудване, като например авионика, включено в едно FSTD, не изисква отделни сертификати за квалификация. Въпреки това, основните разлики в авиониката могат да доведат до варианти на въздухоплавателните средства, които могат да изискват отделни софтуерни натоварвания. В такива случаи се издават отделни сертификати за квалификация на FSTD.

ж) FSTD, посочено в сертификата за квалификация, трябва да има сериен номер, пред който е поставен буквен код. Буквеният код е специфичен за компетентния орган, който издава сертификата.

з) В таблицата „Спецификация на FSTD“ FSTD се определя от PRD, който е определен в MQTG и посочва всички ограничения на FSTD, ако е приложимо. В случай на наследено FSTD в таблицата със спецификацията на FSTD се посочва всичко от изброеното по-долу:

1) типът и нивото на FSTD;

2) симулираният тип или тип и вариант или група въздухоплавателни средства (напр. категория на въздухоплавателното средство, конфигурация на двигателя, категория на турбулентност от спътна струя на излитащ самолет, според случая).

и) Компетентният орган посочва в таблицата „Спецификация на FSTD“ в „Допълнителни възможности“, че FSTD с FCS или посочен FCS отговаря на изискванията за MCC, когато са изпълнени и двете следни условия:

1) FSTD отговаря на изискванията за MCC, посочени в приложимия PRD;

2) FSTD има FCS или посочен FCS, които са равни на или по-високи от тези в таблицата по-долу:

	1. Конфигурация и корпус на пилотската кабина	2. Сили и хардуер за контрол на полета	3. Експлоатация на системите за контрол на полета	4. Системи на въздухоплавателното средство	5. Наземни експлоатационни показатели и управление	6. Експлоатационни показатели и управление при приземен ефект	7. Експлоатационни показатели и управление без приземен ефект	8. Достоверност на пресъздаване на звуци	9. Достоверност на пресъздаване на вибрации	10. Достоверност на пресъздаване на движения	11. Достоверност на визуалното пресъздаване	12. Навигация	13. Атмосфера и метеорологични условия	14. Експлоатационни площадки и терен
FSTD —- самолет	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD —- вертолет	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

й) Компетентният орган посочва в таблицата „Спецификация на FSTD“ под „Допълнителни възможности“, че дадено самолетно FSTD е квалифицирано за UPRT, и посочва дали това е „приближаване към срив“, или „пълен срив“.

к) В таблицата „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“ FSTD се определя от неговия FCS, освен ако не е наследено FSTD. В случай на FSTD, което попада в обхвата на член 10б, параграф 2, буква а), точка i), подточка 1 и член 10б, параграф 2, буква а), точка ii), подточка 1, таблицата „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“ се попълва с посочения FCS в съответствие с допълнение IX към приложение VI (част ARA).

л) Попълване на сертификата за квалификация на FSTD с FCS.

1) Когато процесът на квалификация на FSTD валидира FCS, деклариран в заявлението, съответните нива на точност на характеристиките на FSTD (N, G, R или S) се въвеждат в сертификата за квалификация на FSTD в колоната „ниво на точност“ в таблицата „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“ последователно за всяка характеристика. Нивата на точност се определят, както следва:

i) специфичната точност (S) е най-високото ниво на точност за дадена характеристика на FSTD;

ii) представителната точност (R) е междинното ниво на точност за дадена характеристика на FSTD;

iii) генеричната точност (G) е най-ниското ниво на точност за дадена характеристика на FSTD;

iv) няма (N) означава което и да е от следните:

а) функцията за FSTD не е монтирана, функционална или налична за използване при обучение;

б) дадена характеристика е монтирана, но не се изисква и в този случай тя не трябва да разсейва или отклонява вниманието от другите характеристики за предвидената употреба на средството.

2) Когато характеристика по FCS не е приложима или не е налична за FSTD, което се квалифицира, в колоната „ниво на точност“ се вписва нивото на точност „N“.

3) Когато характеристиката на FSTD „системи на въздухоплавателното средство“ отразява различни системи на въздухоплавателни средства, които са с различни нива на точност, се въвежда най-високото ниво на точност и се отбелязва със звезда (*). Симулираните системи на въздухоплавателното средство и съответното ниво на точност се посочват в ESL. В този случай в графата „забележки“ се добавя следното изявление: „Не всички системи на въздухоплавателното средство са симулирани и/или с едно и също ниво на точност. Моля, направете справка с ESL.“.

4) Когато функцията FSTD „сили за контрол на полета и хардуер“ отразява органи за управление на полета, които са с различни нива на точност, най-високото ниво на точност се въвежда и отбелязва със звезда (*). Симулираните сили и хардуер за контрол на полета и съответното ниво на точност се посочват в ESL. В този случай в графата „забележки“ се добавя следното изявление: „Не всички сили за контрол на полета и хардуер са симулирани и/или с едно и също ниво на точност. Моля, направете справка с ESL.“

5) В случай на междинна квалификация в съответствие с точка ARA.FSTD.115 в сертификата за квалификация се посочва нивото на точност и се включва „междинно“ в колоната „ниво на точност“ за приложимите характеристики в таблицата „Профил на възможностите на FSTD (FCS).“

м) Попълване на сертификата за квалификация за FSTD с FCS и с посочен FCS.

За характеристиките за симулация (1—7) и/или характеристиките за достоверност на пресъздаване (8—9) на въздухоплавателното средство симулираното въздухоплавателно средство се вписва в сертификата за квалификация на FSTD в колоната „симулирано въздухоплавателно средство“ на таблицата „Профил на възможностите на FSTD (FCS)“. За всяка характеристика симулираното въздухоплавателно средство се определя, както следва:

i) ако нивото на точност е „S“, тип и вариант на въздухоплавателното средство (марка, модел и серия);

ii) ако нивото на точност е „R“, тип на въздухоплавателното средство (марка и модел);

iii) ако нивото на точност е „G“, група въздухоплавателни средства, като се посочва всяко от следните:

а) категорията на въздухоплавателното средство;

б) конфигурацията на двигателя;

в) категорията на турбулентност от спътна струя на излитащ самолет за характеристиките, когато е приложимо.“;

10) добавя се следното допълнение IX (Посочен FCS за FSTD):

„Допълнение IX към ПРИЛОЖЕНИЕ VI (част ARA)

Посочени FCS за FSTD

Когато в член 10б се прави позоваване на настоящото допълнение, компетентните органи при преиздаване на сертификати за квалификация на FSTD посочват FCS в съответствие с таблицата по-долу. Когато FSTD, което е посочено в колона А, отговаря на изискванията в съответствие с PRD, посочени в колона Б на същия ред, и не представлява ограничение, то получава посочен FCS, както е определено в колона В на същия ред.

	А)	Б)	В)												
			ПОСОЧЕН FCS												
	Ниво на FSTD	PRD	1. Конфигурация и корпус на пилотската кабина	2. Сили и хардуер за контрол на полета	3. Експлоатация на системите за контрол на полета	4. Системи на въздухоплавателното средство	5. Наземни експлоатационни показатели и управление	6. Експлоатационни показатели и управление при приземен ефект	7. Експлоатационни показатели и управление без приземен ефект	8. Достоверност на пресъздаване на звуци	9. Достоверност на пресъздаване на вибрации	10. Достоверност на пресъздаване на движения	11. Достоверност на визуалното пресъздаване	12. Навигация	13. Атмосфера и метеорологични условия	14. Експлоатационни площадки и терен
1)	FFS, ниво D	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание с квалификация за UPRT съгласно CS — FSTD(A), издание 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS, ниво D	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			С ограничение без обучение, изпитване и проверка за UPRT													
3)	FFS, ниво C	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание с квалификация за UPRT съгласно CS — FSTD(A), издание 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS, ниво C	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			С ограничение без обучение, изпитване и проверка за UPRT													
5)	FFS, ниво B	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

6)	FFS, ниво A	JAR-STD 1A, изменение 3 или по-късно издание	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD, ниво 2	JAR-STD 2A, първоначално или по-късно издание	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT, нивоIIMCC	JAR – STD 3A, промяна 1 или по-късна	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT, ниво II	JAR – STD 3A, промяна 1 или по-късна	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT, ниво I	JAR – STD 3A, промяна 1 или по-късна	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS, ниво D	JAR-STD 1H, първоначално или по-късно издание	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS, ниво C	JAR-STD 1H, първоначално или по-късно издание	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS, ниво B	JAR-STD 1H, първоначално или по-късно издание	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS, ниво A	JAR-STD 1H, първоначално или по-късно издание	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD, ниво 3 MCC	JAR-STD 2H, първоначално или по-късно издание	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD, ниво 3	JAR STD 2H, първоначално или по-късно издание	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD, ниво 2 MCC	JAR STD 2H, първоначално или по-късно издание	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD, ниво 2	JAR STD 2H, първоначално или по-късно издание	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT, ниво III MCC	JAR-STD 3H, първоначално или по-късно издание	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT, ниво III	JAR-STD 3H, първоначално или по-късно издание	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT, нивоIIMCC	JAR-STD 3H, първоначално или по-късно издание	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT, ниво II	JAR-STD 3H, първоначално или по-късно издание	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT, ниво I	JAR-STD 3H, първоначално или по-късно издание	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Изменения на приложение VII (част ORA) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

Приложение VII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се изменя, както следва:

1) в точка ORA.ATO.135, буква б) подточка 1 се заменя със следното:

„1) адекватността на спецификациите на FSTD за съответната програма за обучение въз основа на сертификата за квалификация на FSTD и ESL;“;

2) точка ORA.FSTD.100 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.100 Общи разпоредби**

а) Организацията, която експлоатира FSTD, представя пред компетентния орган доказателства, че е създала система за управление в съответствие с подчаст GEN, раздел II. Доказателствата служат, за да се удостовери, че кандидатът има способност пряко или чрез договор да поддържа ефективността, функциите и други характеристики, посочени в приложимата квалификационна основа на FSTD, и да контролира инсталациите на FSTD.

б) Организацията, която експлоатира FSTD, предоставя на компетентния орган документация, показваща по какъв начин средството отговаря на изискванията, установени в настоящия регламент. Тази документация включва процедура, в която се описва как се създава и поддържа ESL.

в) Ако организацията, която експлоатира FSTD, бъде уведомена от компетентния орган за несъответствие на FSTD с неговата квалификационна основа съгласно точка ARA.FSTD.100, буква д) от приложение VI, организацията:

1) изготвя план за коригиращи действия по всички установени несъответствия и в случай на повтарящи се, системни или критични несъответствия определя основната причина за тях;

2) представя плана за коригиращи действия, който се изпълнява по удовлетворителен за компетентния орган начин и в срока, посочен в точка ARA.FSTD.100, буква д), подточка 1 от приложение VI;

3) удостоверява предприемането на коригиращи действия по удовлетворителен за компетентния орган начин, като предоставя свързаните с тях доказателства.

г) Всяка година организацията, която експлоатира FSTD, предоставя на компетентния орган показатели за FSTD, за да докаже ефективността, употребата и други характеристики на FSTD.“;

3) точка ORA.FSTD.105 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.105 Поддържане на квалификацията на FSTD**

а) Организацията, която експлоатира FSTD, изпълнява всички изброени по-долу дейности, за да поддържа квалификацията на FSTD:

1) поддържа FSTD в състояние, което позволява системна експлоатация в съответствие с квалификационната основа, включително чрез провеждане на функционални предполетни прегледи в рамките на 24 часа преди използването на FSTD за обучение, изпитване или проверка;

2) провежда пълния набор от обективни изпитвания, съдържащи се в MQTG, постепенно в продължение на 12-месечен цикъл. Резултатите от тези изпитвания се оценяват, датират, маркират като анализирани и съхраняват в съответствие с точка ORA.FSTD.240, за да се докаже, че се поддържа съответствие с квалификационната основа на FSTD;

3) провежда пълния набор от функции и субективни изпитвания, съдържащи се в MQTG, постепенно в продължение на 24-месечен цикъл. Резултатите от всяко облитане трябва да отговарят на всички посочени по-долу изисквания:

i) да бъдат придружени от декларация за изпитване на FSTD;

ii) да доказват, че се поддържа спазването на квалификационната основа на FSTD;

iii) да се съхраняват в съответствие с точка ORA.FSTD.240;

4) запазва целостта на хардуера и софтуера на FSTD и създава и поддържа система за контрол на конфигурацията, включително управление на база данни.

б) Ако по време на изпитванията, посочени в буква а), подточки 2 и 3, бъде установено несъответствие, организацията предприема коригиращи действия за отстраняване на несъответствието. Доказателствата за предприетите коригиращи действия се съхраняват в съответствие с точка ORA.FSTD.240.

в) Ако дадена организация планира да деактивира FSTD за продължителен период от време, тя предприема следните стъпки:

1) уведомява за това компетентния орган;

2) установява подходящи мерки за контрол за периода, през който FSTD не е активно.

Организацията съгласува с компетентния орган план за деактивиране, съхранение и повторно активиране, за да гарантира, че FSTD може да бъде активирано на неговото първоначално квалификационно ниво.“;

4) точка ORA.FSTD.110 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.110 Управление на модификациите**

а) Модификация на FSTD, засягаща който и да е от изброените по-долу елементи, се счита за съществена модификация и се прилага при спазване на условията, определени в буква б), и в съответствие с букви в), г), д) и, ако е приложимо, буква е):

1) сертификата за квалификация на FSTD;

2) всяка модификация в квалификацията на FSTD, която засяга обучението, изпитването или проверката.

б) Организацията, която експлоатира FSTD, извършва съществена модификация на FSTD само ако е изпълнено едно от следните условия:

1) получила е одобрение за модификацията от компетентния орган в съответствие с точка ARA.FSTD.130, буква а) от приложение VI;

2) управлява модификацията в съответствие с процедура, одобрена от компетентния орган в съответствие с точка ARA.FSTD.130, буква б) от приложение VI. Процедурата трябва да включва всички изброени по-долу елементи:

i) обхвата на всяка съществена модификация;

ii) управлението на модификацията;

iii) уведомление до компетентния орган.

в) В случай на съществена модификация на FSTD организацията, която експлоатира FSTD, предприема всички изброени по-долу стъпки:

1) подготвя и оценява всяка модификация, включително всички приложими обективни, функционални и субективни изпитвания, за да определи въздействието върху първоначалните критерии за квалификация;

2) иска предварително одобрение и представя на компетентния орган документацията, свързана с дейностите, посочени в буква в), подточка 1, както и всяка друга относима документация, освен ако организацията, която експлоатира FSTD, не е оправомощена да действа в съответствие с буква б), подточка 2;

3) управлява всички модификации на FSTD в съответствие със своята система за управление на организацията;

4) декларира пред компетентния орган, че FSTD отговаря на неговата квалификационна основа, когато модификацията бъде приложена.

г) Организацията, която експлоатира FSTD, създава и поддържа система за идентифициране, оценка и включване на всички модификации във FSTD, по-специално:

1) модификации на въздухоплавателно средство, които са от съществено значение за обучението, изпитването и проверката, независимо дали са наложени от указание за летателна годност;

2) модификации на FSTD, които засягат FCS или посочения FCS, сертификата за квалификация, ESL, MQTG или хардуера или софтуера на FSTD, или и двете, включително системата за движение и визуалната система, управлението, експлоатационните характеристики и системните операции;

3) всякакви други модификации на FSTD, които са от съществено значение за обучението, изпитването и проверката.

д) Организацията, която експлоатира FSTD, валидира:

1) всяка модификация на MQTG и в случай на съществени модификации информира компетентния орган;

2) всяка модификация на ESL и в случай на съществени модификации, които засягат ESL, представя актуализирания ESL на компетентния орган.

е) В случай на модификация на FSTD, която се управлява в съответствие с буква б), подточка 2, и засяга сертификата за квалификация, организацията, която експлоатира FSTD, подава заявление до компетентния орган за издаване на нов сертификат за квалификация.“;

5) точка ORA.FSTD.115 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.115 Инсталации**

а) Организацията, която експлоатира FSTD, гарантира, че:

1) FSTD се помещава в подходящи условия, които подпомагат безопасна и надеждна експлоатация;

2) всички лица на борда на FSTD и техническият персонал са инструктирани относно безопасността във FSTD, за да се гарантира, че са информирани за цялото оборудване, осигуряващо безопасност, и всички процедури за безопасност на FSTD в случай на аварийна ситуация;

3) FSTD и неговите инсталации съответстват на местното законодателство в областта на здравословните и безопасни условия на труд;

4) сертификатът за квалификация и ESL са показани и достъпни за всички потребители на FSTD и компетентните органи.

б) Оценката на показателите за безопасност на FSTD, като функциите за аварийно спиране и аварийно осветление, трябва да е част от системата за управление на организацията и да се извършва най-малко веднъж годишно, като се архивира, за да се гарантира безопасната експлоатация.“;

6) точка ORA.FSTD.120 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.120 СПИСЪК НА СПЕЦИФИКАЦИИТЕ НА ОБОРУДВАНЕТО (ESL)**

а) Организацията, която експлоатира FSTD, разработва и поддържа ESL за всеки сертификат за квалификация на FSTD.

б) ESL трябва да включва точна и изчерпателна информация относно квалификацията на FSTD и неговата квалификационна основа, монтираното оборудване, възможностите и спецификациите и трябва да бъде структуриран така, че да включва всички изброени по-долу елементи:

1) оценка на пригодността на FSTD за неговата предвидена употреба;

2) оценки на FSTD в съответствие с точка ARA.FSTD.100 от приложение VI;

3) поддържане на квалификацията на FSTD в съответствие с точка ORA.FSTD.105.

в) Организацията, която експлоатира FSTD, валидира и проверява дали информацията в ESL, посочена в буква б), е точна и изчерпателна.

г) Организацията, която експлоатира FSTD, добавя към FSTD допълнително оборудване, за което не се изисква квалификация, само ако след оценка заключи, че такова оборудване не оказва неблагоприятно въздействие върху обучението.“;

7) точка ORA.FSTD.200 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.200 Заявление за сертификат за квалификация на FSTD**

Заявлението за сертификат за квалификация на FSTD се изготвя от организацията, която експлоатира FSTD, във формат и по начин, установени от компетентния орган. То трябва да включва всички изброени по-долу елементи:

а) първоначалния формуляр за заявление, заедно с всички изброени по-долу елементи:

1) таблица с избрани данни за валидиране, в която се посочва уникалният източник на данни за всеки обективен тест;

2) списък на спецификациите на оборудването (ESL);

б) декларация, че организацията, която експлоатира FSTD, е извършила всички необходими обективни изпитвания на FSTD и отговаря на критериите в приложимата квалификационна основа, заедно с QTG, включително пътната карта с данни за валидиране и инженерния доклад;

в) декларация, в която се посочва, че са спазени следните изисквания:

1) всички обективни изпитвания, функции и субективни изпитвания са завършени и общите изисквания за заявения FCS са изпълнени;

2) FSTD отговаря на приложимите изисквания и на симулираното въздухоплавателно средство или група въздухоплавателни средства, подходящи за всяка характеристика на FSTD.“;

8) в точка ORA.FSTD.210 буква б) се заменя със следното:

„б) Квалификационната основа е приложима за периодичните оценки на FSTD, освен ако поради модификация на FSTD не се изисква използването на различна квалификационна основа.“;

9) точка ORA.FSTD.225 се изменя, както следва:

а) уводното изречение в буква б) се заменя със следното:

„Ако компетентният орган е удължил периода за периодична оценка на FSTD в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква в) от приложение VI (част ARA), организацията определя лице или група лица с подходящ опит, които да извършат всички изброени по-долу действия в рамките на 60 дни преди и 30 дни след началото на всеки 12-месечен период в съответствие с точка ARA.FSTD.120, буква б) от приложение VI:“;

б) буква в) се заличава;

10) точка ORA.FSTD.230 се заличава;

11) точка ORA.FSTD.235 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.235 Прехвърляне на FSTD**

а) Когато има промяна в организацията, която експлоатира FSTD:

1) приемащата организация уведомява предварително компетентния орган, за да се договори план за прехвърляне на FSTD;

2) прехвърлящата организация информира компетентния орган преди прехвърлянето и при връщането на сертификата за квалификация на FSTD.

б) Когато FSTD престане да отговаря на своята първоначална квалификационна основа, организацията кандидатства за нов сертификат за квалификация на FSTD.“;

12) точка ORA.FSTD.240 се заменя със следното:

„**ORA.FSTD.240 Водене на отчетност**

Притежателят на сертификат за квалификация на FSTD поддържа регистри със следните записи:

а) всички документи, описващи и доказващи квалификационната основа и нивото на FSTD, включително FCS или посочения FCS, ако е приложимо, и първоначалния ESL на FSTD за експлоатационния срок на FSTD;

б) заменени версии на MQTG и ESL за експлоатационния срок на FSTD;

в) всички периодични документи и доклади за всяко FSTD и дейностите по наблюдение на съответствието за срок от минимум 5 години.“.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Изменения на приложение VIII (част DTO) към Регламент (ЕС) № 1178/2011

В точка DTO.GEN.240 от приложение VIII към Регламент (ЕС) № 1178/2011 се вмъква следната буква аа):

„аа) DTO използва FSTD в съответствие с буква а) само когато докаже пред компетентния орган адекватността на спецификациите на FSTD за съответната програма за обучение въз основа на сертификата за квалификация на FSTD и ESL.“.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Изменения на приложение I (Определения) към Регламент (ЕС) № 965/2012

Приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1) определението в точка 50 се заменя със следното:

„50. „Тренировъчно средство за симулиране на полет (FSTD)“ означава средство за обучение, изпитване и проверка на пилоти, чийто сертификат за квалификация включва профил на възможностите на FSTD (FCS) или посочен профил на възможностите на FSTD, или наследено FSTD;“;

2) добавят се следните определения 144 и 145:

„144. „наследено FSTD“ означава FSTD, чийто сертификат за квалификация не включва FCS или посочен FCS и е едно от следните:

а) в случай на самолети — тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD), тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT) или оборудване за основна подготовка за работа с пилотажно-навигационните прибори (BITD);

б) в случай на вертолети — тренажор за пълна имитация на полета (FFS), средство за летателно обучение (FTD) или тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT);

145. „списък на спецификациите на оборудването (ESL)“ означава списък, който е част от квалификацията на FSTD и предоставя точна и изчерпателна информация относно квалификацията на средството и неговата квалификационна основа, монтирано оборудване, възможности и спецификации.“.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Изменения на приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012

В точка ORO.FC.145 на приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012, буква г) се заменя със следното:

„г) Операторът трябва да използва подходящо FSTD, което отговаря на всички изброени по-долу изисквания:

1) да бъде квалифицирано в съответствие с Регламент (ЕС) № 1178/2011;

2) да възпроизвежда въздухоплавателното средство, използвано от оператора, до степента, до която е практически възможно;

3) да се използва за конкретно упражнение само ако FSTD притежава характеристиките и съответните нива на точност да симулира съответното въздухоплавателно средство в това упражнение до степента, необходима на члена на летателния екипаж да развие или поддържа компетентността, която е нужна за безопасната, ефективна и ефикасна експлоатация на въздухоплавателното средство.

Операторът проверява пригодността на FSTD за предвидената употреба въз основа на сертификатите за квалификация на FSTD и ESL.

Когато изискванията на настоящия регламент се отнасят до конкретни типове и нива на FSTD, операторът може да използва FSTD в съответствие с точка FCL.036 от приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

Различията между FSTD и въздухоплавателното средство се описват и на тях се обръща внимание чрез инструктаж или обучение, според случая.“.