2026/781

10.4.2026

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/781

ze dne 8. dubna 2026,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011 a (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace a používání těchto zařízení pro výcvik, zkoušky a přezkušování pilotů

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na článek 23, čl. 27 odst. 1 a čl. 31 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ([2]) stanoví požadavky na používání zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) při typovém výcviku, zkouškách a přezkušování pilotů.

(2) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([3]) stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu, a konkrétně požadavky na používání FSTD při opakovacím výcviku provozovatelů.

(3) Od doby, kdy se nařízení (EU) č. 1178/2011 začalo používat, stanoví formální způsobilost FSTD, označovaná typy a úrovněmi FSTD, rozsah, v němž může být FSTD používáno pro výcvik, zkoušky a přezkušování pilotů. Vzhledem k vývoji a inovacím v oblasti technologie FSTD by ustanovení o používání FSTD pro typovou kvalifikaci a případně opakovací výcvik provozovatele měla být revidována tak, aby umožňovala konkrétní výcvikový úkol a použití nejvhodnějšího zařízení FSTD na základě jeho technických schopností, označovaných jako „profil způsobilosti FSTD“ (FCS).

(4) Ustanovení o používání FSTD pro typovou kvalifikaci a opakovací výcvik provozovatelů v nařízeních (EU) č. 1178/2011 a (EU) č. 965/2012 by měla být změněna tak, aby stanovila nezbytné simulační prvky a úrovně věrnosti požadované na podporu výcvikových úkolů a umožňovala větší flexibilitu při stanovování FSTD vhodných pro tyto úkoly. Tyto změny by měly zohledňovat poradenský materiál vydaný Mezinárodní organizací pro civilní letectví, která doporučuje, aby způsobilost FSTD byla založena na kritériích souvisejících se simulačními prvky a úrovněmi věrnosti.

(5) V průběhu zavádění FCS pro osvědčená FSTD by měla platit vhodná přechodná ustanovení, aby byl zajištěn hladký přechod ze stávajících na budoucí použitelné požadavky na stávající FSTD a co nejrychlejší zavedení FCS v odvětví.

(6) Uplatňování změn zavádějících FCS by mělo být odloženo, aby byl příslušným úřadům členských států poskytnut čas potřebný k přípravě na jejich zavedení.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Jelikož požadavky nařízení (EU) č. 1178/2011 a (EU) č. 965/2012 týkající se jiného výcviku než výcviku pro získání typové kvalifikace budou i nadále odkazovat na konkrétní typy a úrovně FSTD, měly by být zavedeny požadavky na určení rovnocennosti mezi FSTD osvědčenými prostřednictvím typů a úrovní a FSTD osvědčenými prostřednictvím FCS.

(8) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila jej se stanoviskem č. 01/2025 Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 127 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) článek 2 se mění takto:

a) bod 20 se nahrazuje tímto:

„20) „zařízením pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD)“ se rozumí zařízení pro výcvik, zkoušky a přezkušování pilotů, jehož osvědčení způsobilosti obsahuje profil způsobilosti FSTD nebo přidělený profil způsobilosti FSTD, nebo FSTD starší generace;“

b) bod 23 se nahrazuje tímto:

„23) „příručkou pro osvědčující zkoušku (QTG)“ se rozumí dokument vypracovaný za účelem prokázání, že FSTD splňuje předepsané tolerance a použitelné požadavky primárního referenčního dokumentu (dokumentů) pro simulovaný typ letadla nebo skupinu letadel;“

c) doplňují se nové body 26 až 43, které znějí:

„26) „CS-FSTD“ se rozumí certifikační specifikace pro FSTD vydané agenturou v souladu s bodem ORA.FSTD.205 přílohy VII (část ORA);

27) „profilem způsobilosti FSTD (FCS)“ se rozumí informace uvedené na osvědčení způsobilosti FSTD s uvedením prvků a jejich úrovní věrnosti, jakož i letadel simulovaných tímto FSTD v souladu s 1. vydáním CS-FSTD nebo pozdějšími;

28) „přiděleným profilem způsobilosti FSTD (přiděleným FCS)“ se rozumí informace uvedené na osvědčení způsobilosti FSTD s uvedením prvků a jejich úrovní věrnosti, jakož i letadel simulovaných tímto FSTD v případě, kdy FSTD nebylo osvědčeno v souladu s 1. vydáním CS-FSTD;

29) „seznamem specifikací vybavení (ESL)“ se rozumí seznam, který je součástí osvědčení způsobilosti FSTD a který poskytuje přesné a komplexní informace o způsobilosti zařízení a jeho způsobilostního základu, instalovaného vybavení, schopností a specifikací;

30) „primárním referenčním dokumentem (PRD)“ se rozumí technická specifikace nebo soubor technických specifikací použitých ke stanovení způsobilostního základu FSTD;

31) „prvním hodnocením“ se rozumí první posouzení provedené příslušným úřadem s cílem určit, zda FSTD dosahuje úrovně odpovídající příslušnému způsobilostnímu základu;

32) „validačními údaji“ se rozumí údaje z pozemních a letových zkoušek, technické údaje a další použitelné zdroje používané k objektivnímu potvrzení toho, že FSTD má statické i dynamické vlastnosti ovládání a výkonnosti simulovaného letadla a jeho relevantních systémů;

33) „ověřováním“ se v souvislosti s FSTD rozumí postup, jehož cílem je zajistit, aby FSTD splňovalo příslušné požadavky na technickou způsobilost;

34) „opakovaným hodnocením“ se rozumí periodicky opakované posouzení prováděné příslušným úřadem po prvním hodnocení s cílem stanovit, zda FSTD nadále dosahuje úrovně odpovídající příslušnému způsobilostnímu základu;

35) „zvláštním hodnocením“ se rozumí jakékoli jiné posouzení FSTD příslušným úřadem než první a opakované hodnocení;

36) „položkou“ se v souvislosti s FSTD rozumí nesoulad FSTD s příslušnými požadavky jeho způsobilostního základu;

37) „modifikací“ se v souvislosti s FSTD rozumí změna provedená na FSTD;

38) „validací“ se v souvislosti s FSTD rozumí proces posuzování schopností FSTD pro výcvik, zkoušení a přezkušování;

39) „FSTD starší generace“ se rozumí FSTD, jehož osvědčení způsobilosti nezahrnuje FCS nebo přidělený FCS a jde o:

a) v případě letounů úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD), trenažér letových a navigačních postupů (FNPT) nebo základní přístrojové výcvikové zařízení (BITD), nebo

b) v případě vrtulníků úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD) nebo trenažér letových a navigačních postupů (FNPT);

40) „skupinou letadel“ se v souvislosti FSTD rozumí letadla, která mají podobné ovládací a provozní vlastnosti;

41) „plánem validačních údajů“ se rozumí dokument, který maticovým formátem určuje zdroj nebo zdroje údajů pro všechny požadované objektivní zkoušky FSTD spolu s příslušnými odůvodněními nebo vysvětleními;

42) „technickou zprávou“ se rozumí dokument vypracovaný výrobcem FSTD, v němž jsou popsány údaje a metody použité k navržení a ověření FSTD vůči použitelnému způsobilostnímu základu;

43) „zkušebním letem“ se rozumí simulovaný let provedený během provádění funkčních a subjektivních zkoušek FSTD obsažených v hlavní příručce pro osvědčující zkoušku (MQTG) vhodně způsobilým pilotem.“;

2) v článku 10b se doplňují nové odstavce, které znějí:

„2. Členské státy a EASA při opětovném vydání osvědčení způsobilosti FSTD v souladu s požadavky přílohy VI (část ARA) pro FSTD, která byla osvědčena v souladu s certifikačními specifikacemi platnými před 30. dubnem 2028, provedou následující:

a) podává-li žádost držitel osvědčení, zapíší do položky osvědčení „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“:

i) v případě úplných letových simulátorů (FFS), které byly osvědčeny v souladu se změnou 3 JAR-STD 1A nebo prvním nebo pozdějším vydáním JAR-STD 1H, v případě letových výcvikových zařízení úrovně 2 (FTD 2) a úrovně 3 (FTD 3), která byla osvědčena v souladu s prvním vydáním JAR-STD 2A nebo prvním nebo pozdějším vydáním JAR-STD 2H, a v případě trenažerů letových a navigačních postupů (FNPT), které byly osvědčeny v souladu se změnou 1 JAR-STD 3A nebo prvním nebo pozdějším vydáním JAR-STD 3H, jeden z těchto údajů:

1) přidělený profil způsobilosti FSTD (FCS) v souladu s dodatkem IX k příloze VI (část ARA);

2) FCS, a to po hodnocení FSTD v souladu s certifikačními specifikacemi CS-FSTD použitelnými ode dne 30. dubna 2028;

ii) v případě FFS, FTD 2, FTD 3 a FNPT jiných než uvedených v písm. a) bodě i) jeden z těchto údajů:

1) přidělený FCS v souladu s dodatkem IX k příloze VI (část ARA), a to po případném hodnocení FSTD v souladu s certifikačními specifikacemi uvedenými v písm. a) bodě i);

2) FCS, a to po hodnocení FSTD v souladu s certifikačními specifikacemi CS-FSTD použitelnými ode dne 30. dubna 2028;

iii) v případě FTD úrovně 1 (FTD 1) údaj FCS, a to po hodnocení FSTD v souladu s certifikačními specifikacemi CS-FSTD použitelnými ode dne 30. dubna 2028;

iv) v případě, kdy bylo FSTD osvědčeno pomocí zvláštních podmínek v souladu s bodem ARA.FSTD.100 písm. h) bodem 1 přílohy VI (část ARA), údaj FCS, a to po hodnocení FSTD v souladu s certifikačními specifikacemi CS-FSTD použitelnými ode dne 30. dubna 2028;

b) ve všech ostatních případech, kdy nejsou splněny podmínky stanovené v písm. a) bodech i) až iv):

i) opětovně vydají osvědčení způsobilosti FSTD, aniž by vyplňovaly položku osvědčení „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“;

ii) při opětovném vydání osvědčení způsobilosti FSTD pro základní výcvikové přístrojové vybavení (BITD) zahrnou specifikace FSTD stanovené v dodatku IV k příloze VI (část ARA) ve znění použitelném do 29. dubna 2028;

c) než opětovně vydají osvědčení způsobilosti FSTD s FCS v souladu s písmenem a), informují žadatele o výsledku opětovného hodnocení.

3. Když členské státy a EASA postupují podle odst. 2 písm. a), v případech, kdy je FSTD osvědčeno pro více typů a úrovní způsobilosti FSTD, které simulují stejný typ letadla, sloučí tato osvědčení způsobilosti FSTD do jediného osvědčení způsobilosti FSTD s jedním FCS nebo jedním přiděleným FCS. V těchto případech provedou členské státy a EASA následující:

a) pokud FSTD splňuje způsobilostní základ uvedený v odst. 2 písm. a) bodě i), provedou jedno z níže uvedeného:

i) použijí nejvyšší úroveň věrnosti každého prvku, která vyplynula ze srovnání přiděleného FCS u každé způsobilostí;

ii) stanoví FCS po hodnocení FSTD, žádá-li držitel osvědčení FSTD o FCS;

b) pokud FSTD nesplňuje způsobilostní základ uvedený v odst. 2 písm. a) bodě i) pro každé osvědčení způsobilosti, členský stát a EASA vydají osvědčení způsobilosti FSTD s FCS nebo přiděleným FCS, který je určen v souladu s odst. 2 písm. a) body ii), iii) nebo iv).

4. Členské státy a EASA nejpozději do 30. října 2029 nahradí stávající osvědčení způsobilosti FSTD osvědčeními splňujícími formát stanovený v dodatku IV k příloze VI (část ARA) za předpokladu, že obdržely a přezkoumaly:

a) seznam specifikací vybavení (ESL);

b) prohlášení potvrzující, že organizace prokázala soulad s částí ORA hlavou FSTD ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2026/781 (*).

Při nahrazování stávajících osvědčení způsobilosti FSTD v souladu s prvním pododstavcem tohoto odstavce postupují členské státy a EASA v souladu s odstavcem 2. Když členské státy a EASA vydávají osvědčení způsobilosti FSTD v souladu s formátem stanoveným v dodatku IV k příloze VI (část ARA), stává se seznam specifikací vybavení vypracovaný pro toto osvědčení FSTD součástí způsobilosti FSTD.

5. Držitelé osvědčení způsobilosti FSTD vypracují ke každému osvědčení způsobilosti FSTD kromě osvědčení pro BITD seznam specifikací vybavení, který předloží příslušnému úřadu spolu s prohlášením potvrzujícím, že organizace prokázala soulad s hlavou FSTD přílohy VII (část ORA) ve znění prováděcího nařízení (EU) 2026/781, a to v těchto případech:

a) když žádají o opětovné vydání osvědčení v souladu s požadavky přílohy VII (část ORA);

b) pokud má být FSTD použito k výcviku v souladu s přílohou I (část FCL) tohoto nařízení nebo požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 v souladu s novým nebo pozměněným výcvikovým programem;

c) nejpozději do 30. dubna 2029.

6. Osvědčení způsobilosti základního přístrojového výcvikového zařízení (BITD) zůstává v platnosti s výhradou opakovaných hodnocení, která příslušný úřad provádí každé tři roky.

7. Požadavky tohoto nařízení, které zahrnují odkaz na typy a úrovně FSTD, se použijí na FSTD s FCS nebo přiděleným FCS v souladu s článkem FCL.036 přílohy I (část FCL).

_____

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2026/781 ze dne 8. dubna 2026, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011 a (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace a používání těchto zařízení pro výcvik, zkoušky a přezkušování pilotů (Úř. věst. L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).“;

3) příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení;

4) příloha VI se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení;

5) příloha VII se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení;

6) příloha VIII se mění v souladu s přílohou IV tohoto nařízení.

Článek 2

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) příloha I se mění v souladu s přílohou V tohoto nařízení;

2) příloha III se mění v souladu s přílohou VI tohoto nařízení.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 30. dubna 2028.

Ustanovení [bodu FCL.740.H] bodu 5, [bodu FCL.930.TRI] bodu 6 a [bodu FCL.935.TRI] bodu 7 přílohy I se však použijí ode dne 30. dubna 2026.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8. dubna 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Změny přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011

Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) v bodě FCL.010 se definice „letového výcvikového zařízení (FTD)“ nahrazuje tímto:
„„Letovým výcvikovým zařízením (FTD)“ se rozumí replika přístrojů, vybavení, panelů a řízení konkrétního typu letadla v otevřeném nebo uzavřeném prostoru pilotní kabiny provedená ve skutečné velikosti, včetně sestavy vybavení a softwarových programů nezbytných k předvádění letadla v pozemních a letových podmínkách v rozsahu systémů instalovaných v zařízení.“;

2) vkládá se nový bod FCL.036, který zní:

„**FCL.036 Použití FSTD pro výcvik, zkoušení a přezkušování**

Žadatelé jsou oprávněni splnit požadavky týkající se typů a úrovní FSTD za použití FSTD, jejichž osvědčení způsobilosti zahrnují profily způsobilosti FSTD (FCS) nebo přidělené FCS, pokud platí všechny tyto podmínky:

a) pro každý prvek udává FCS nebo přidělený FCS úroveň věrnosti, která se rovná ekvivalentu stanovenému v níže uvedených tabulkách nebo je vyšší:

1) u letounů:

Typ a úroveň FSTD	Ekvivalent FCS													
	1. Uspořádání a struktura pilotního prostoru	2. Prvky řízení letu a síly na ně působící	3. Ovládání systémů řízení letu	4. Systémy letadla	5. Výkonnost a ovládání na zemi	6. Výkonnost a ovládání při působení vlivu blízkosti země	7. Výkonnost a ovládání mimo vliv blízkosti země	8. Zvukové podněty	9. Vibrační podněty	10. Pohybové podněty	11. Vizuální podněty	12. Navigace	13. Atmosféra a počasí	14. Provozní místa a terén
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 osvědčené podle standardu rovnocenného úrovni B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS úrovně C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS prozatímní úrovně C	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S prozatímní	S	S	S	S
FFS úrovně D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Pozn.: „S“, specifická; „R“, reprezentativní; „G“, generická; „N“, neexistující;

2) pro vrtulníky:

Typ a úroveň FSTD	Ekvivalent FCS													
	1. Uspořádání a struktura pilotního prostoru	2. Prvky řízení letu a síly na ně působící	3. Ovládání systémů řízení letu	4. Systémy letadla	5. Výkonnost a ovládání na zemi	6. Výkonnost a ovládání při působení vlivu blízkosti země	7. Výkonnost a ovládání mimo vliv blízkosti země	8. Zvukové podněty	9. Vibrační podněty	10. Pohybové podněty	11. Vizuální podněty	12. Navigace	13. Atmosféra a počasí	14. Provozní místa a terén
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 úrovně C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS úrovně D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

b) FTSD mají:

1) hmatové fyzické vybavení;

2) primární řízení letu, jehož odpor se mění na základě různých letových podmínek pro úlohy zahrnující manuální let, s výjimkou FSTD, jejichž FCS nebo přidělený FCS je nižší než ekvivalent FNPT II;

3) pokud se používají pro výcvik součinnosti vícečlenné posádky (MCC), dodatečné schopnosti pro MCC uvedené v osvědčení způsobilosti FSTD.“;

3) bod FCL.110.H se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Žadatelé o vydání průkazu LAPL(H) musí absolvovat 40 hodin letového výcviku ve vrtulnících a – v rozsahu a za podmínek stanovených v písmenu aa) – na FSTD. Letový výcvik musí zahrnovat alespoň vše z níže uvedeného:

1) 20 hodin letového výcviku ve dvojím řízení;

2) 10 hodin samostatného letu pod dozorem včetně alespoň 5 hodin samostatného navigačního letu, přičemž alespoň jeden navigační let má alespoň 150 km (80 NM) a je během něj provedeno jedno přistání s úplným zastavením na jiném letišti, než je letiště odletu;

3) 35 hodin letového výcviku ve stejném typu vrtulníku, který bude použit při zkoušce dovednosti.“;

b) vkládá se nové písmeno aa), které zní:

„aa) Z 20 hodin letového výcviku ve dvojím řízení podle písm. a) bodu 1 smí žadatelé absolvovat maximálně 5 hodin na FSTD, a to za předpokladu, že platí všechny tyto podmínky:

1) FTSD představuje typ vrtulníku, který bude použit při zkoušce dovednosti;

2) organizace pro výcvik prokázala příslušnému úřadu odpovědnému za dozor nad touto organizací pro výcvik přiměřenost mezi specifikacemi FSTD a výcvikovým programem pro získání průkazu LAPL(H). Organizací pro výcvik je kterákoli z těchto organizací:

i) schválená organizace pro výcvik (ATO);

ii) ohlášená organizace pro výcvik (DTO), pokud příslušný úřad povolil použití daného FSTD pro výcvik pro získání průkazu LAPL(H).“;

4) bod FCL.210.H se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Žadatelé o vydání průkazu PPL(H) musí absolvovat alespoň 45 hodin letového výcviku ve vrtulnících a – v rozsahu a za podmínek stanovených v písmenu aa) – na FSTD. Letový výcvik musí zahrnovat alespoň vše z níže uvedeného:

1) 25 hodin letového výcviku ve dvojím řízení;

2) 10 hodin samostatného letu pod dozorem včetně alespoň 5 hodin samostatného navigačního letu, přičemž alespoň jeden navigační let má alespoň 185 km (100 NM) a jsou během něj provedena přistání s úplným zastavením na dvou jiných letištích, než je letiště odletu;

3) 35 hodin letového výcviku v typu vrtulníku, který bude použit při zkoušce dovednosti.“;

b) vkládá se nové písmeno aa), které zní:

„aa) Z 25 hodin letového výcviku ve dvojím řízení podle písm. a) bodu 1 smí žadatelé na FSTD absolvovat buď:

1) maximálně 5 hodin, nebo

2) maximálně 10 hodin, pokud splňují všechny tyto podmínky:

i) alespoň 5 z těchto 10 hodin absolvují na FSTD, které představuje typ vrtulníku, který bude použit pro zkoušku dovednosti;

ii) absolvují výcvik v organizaci pro výcvik, která pokud jde o FSTD v bodě i), prokázala příslušnému úřadu odpovědnému za dozor nad touto organizací pro výcvik přiměřenost mezi specifikacemi FSTD a výcvikovým programem pro získání průkazu PPL (H). Organizací pro výcvik je kterákoli z těchto organizací:

A) schválená organizace pro výcvik (ATO);

B) ohlášená organizace pro výcvik (DTO), pokud příslušný úřad povolil použití daného FSTD pro výcvik pro získání průkazu PPL(H).“;

5) v bodě FCL.740.H písm. c) se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Přezkoušení odborné způsobilosti nebo případně udržovací výcvik se provádí pokaždé v jiném typu. Nová doba platnosti všech typových kvalifikací prodloužených v souladu s tímto písmenem začne společně s dobou platnosti typové kvalifikace, pro kterou byla provedena kontrola odborné způsobilosti nebo udržovací výcvik.“;

6) v bodě FCL.930.TRI se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení instruktora, se toto osvědčení plně započte do požadavku podle písm. ab) bodu 1.“;

7) v bodě FCL.935.TRI se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) Odchylně od písmene b) hodnocení odborné způsobilosti:

1) instruktorů TRI pro nesložité vrtulníky lze provádět v kombinaci (jednoho či více) FSTD a letadla, i když je dostupný a přístupný FFS;

2) instruktorů TRI pro vrtulníky uvedené v oddíle A bodě 1e písm. c) dodatku 9 lze provádět v souladu s bodem FCL.935.TRI písm. b) body 1, 2 nebo 3 bez ohledu na dostupnost a přístupnost FFS nebo FSTD.“;

8) dodatek 9 se mění takto:

a) oddíl A se mění takto:

i) bod 1f se nahrazuje tímto:

„1f. Pokud se během výcviku, zkoušky nebo přezkušování používají FSTD, platí následující:

a) FSTD se pro konkrétní úlohy použije pouze tehdy, má-li prvky a související úrovně věrnosti pro simulaci příslušného letadla, podněty a funkce pro simulování prostředí v tomto cvičení, a to v rozsahu nezbytném k tomu, aby uchazeč mohl:

i) rozvíjet potřebné dovednosti odpovídající fázi výcviku;

ii) prokázat dovednosti nezbytné pro bezpečné ovládání příslušného letadla během příslušné úlohy pro účely zkoušení a přezkušování;

b) vhodnost FSTD se navíc ověří podle příslušné „Tabulky funkcí a subjektivních zkoušek“ a příslušné „Tabulky validačních zkoušek FSTD“, které jsou obsaženy v primárním referenčním dokumentu (PRD) pro použité zařízení.

Zohlední se všechna omezení uvedená v osvědčení způsobilosti daného zařízení nebo souvisejícím seznamem specifikací vybavení (ESL).“;

ii) vkládá se nový bod 1g, který zní:

„1g. Je-li tak stanoveno v tabulkách v oddílech B až E tohoto dodatku, mohou být k plnění výcvikových úkolů v rámci výcvikového programu pro získání typové kvalifikace použita jiná výcviková zařízení (OTD). Doba výcviku absolvovaná na těchto zařízeních se však nezapočítává do minimální doby výcviku na FSTD stanovené v příslušném programu výcviku pro získání typové kvalifikace.“;

iii) bod 18 se mění takto:

— úvodní text se nahrazuje tímto:

„Pokud jde o výcvik týkající se obnovování kontroly nad řízením, rozumí se „pádovou událostí“ buď přiblížení se pádu, nebo pád či přetažení. Schválená organizace pro výcvik může použít FFS úrovně C nebo úrovně D buď k výcviku obnovení kontroly nad řízením při pádové události, nebo k předvedení charakteristik pádu specifických pro typ, nebo oboje, za předpokladu, že jsou splněny obě tyto podmínky:“;

— písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) FFS byl osvědčen v souladu se zvláštními požadavky na hodnocení uvedenými v 2. vydání CS-FSTD(A) nebo v souladu s nejnovějším použitelným způsobilostním základem;“

b) oddíl B se mění takto:

i) bod 5 se mění takto:

— písmena a) a b) se nahrazují tímto:

„a) Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na velícího pilota (PIC) nebo druhého pilota a na pilota řídícího (PF) a pilota monitorujícího (PM).

X = Pro tuto úlohu se nepoužije letoun.

P# = Výcvik doplní prohlídka letounu pod dozorem.

b) Praktický výcvik se provádí alespoň na úrovni výcvikového zařízení označené symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni zařízení označené šipkou (→).

K označení výcvikového vybavení jsou použity následující zkratky:

A = letoun

FFS = úplný letový simulátor

FSTD = zařízení pro výcvik pomocí letové simulace

OTD = jiné výcvikové zařízení“;

— tabulka za písmenem l) se nahrazuje tímto:

„TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		OTD	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkušuje v FSTD nebo A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
	ODDÍL 1						
1	Odlet	P					
1.1	Předletová příprava, včetně: — dokumentace, — hmotnosti a vyvážení, — meteobriefingu a — NOTAM.						
1.2	Kontrolní úkony před spouštěním						
1.2.1	Externí	P#		P		M	
1.2.2	Interní	P#	P#	P		M	
1.3	Spouštění motoru: normální poruchy		P	→		M	
1.4	Pojíždění		P	→		M	
1.5	Úkony před odletem: motorová zkouška (v příslušných případech)		P	→		M	
1.6	Postup pro vzlet: — normální s nastavením vztlakových klapek podle letové příručky a — s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		P	→		M	
1.7	Stoupání: — V_x/V_y — zatáčky do kurzů a — let v hladině.		P	→		M	
1.8	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P			M	

	ODDÍL 2						
2 2.1	Letové podmínky (meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC)) Přímý a vodorovný let při různých vzdušných rychlostech, včetně letu při kriticky nízké vzdušné rychlosti s vztlakovými klapkami i bez nich (případně včetně přiblížení k V_{mca})		P	→			
2.2	Ostré zatáčky (360° doleva a doprava s náklonem 45°)		P	→		M	
2.3	Přetažení a obnovení kontroly nad řízením: i) přetažení v čisté konfiguraci; ii) přiblížení k přetažení v klesavé zatáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení; iii) přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání a iv) přiblížení k přetažení ve stoupavé zatáčce se vztlakovými klapkami v poloze pro vzlet a stoupacím výkonem (pouze jednomotorové letouny)		P	→		M	
2.4	Ovládání s použitím autopilota a letového povelového přístroje (může být provedeno v oddíle 3), v příslušných případech		P	→		M	
2.5	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P	→		M	
	ODDÍL 3A						
3A 3A.1	Postupy VFR po trati (viz B.5 písm. c) a d)) Letový plán, navigace výpočtem a čtení mapy		P	→			
3A.2	Udržování nadmořské výšky, kurzu a rychlosti		P	→			
3A.3	Orientace, časové výpočty a revize ETA		P	→			
3A.4	Použití radionavigačních prostředků (v příslušných případech)		P	→			
3A.5	Řízení letu (letový deník, rutinní kontroly včetně paliva, systémů a námrazy)		P	→			
3A.6	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P	→			
	ODDÍL 3B						
3B 3B.1*	Let podle přístrojů Odlet IFR		P	→		M	
3B.2*	IFR po trati		P	→		M	

3B.3*	Vyčkávací postupy		P	→		M	
3B.4*	3D provoz do nadmořské výšky / relativní výšky rozhodnutí (DA/H) 200 ft (60 m) nebo do vyšších minim, pokud to vyžaduje postup přiblížení (autopilot smí být použit k nalétnutí na vertikální dráhu úseku konečného přiblížení)		P	→		M	
3B.5*	2D provoz do minimální nadmořské výšky / relativní výšky pro klesání (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Letové úlohy zahrnující simulovanou poruchu kompasu a umělého horizontu: — zatáčky bez náklonu se standardní úhlovou rychlostí a — vyrovnání nezvyklých letových poloh		P	→		M	
3B.7*	Porucha kurzového nebo sestupového majáku		P	→			
3B.8*	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P	→		M	
	Záměrně nepoužito						
	ODDÍL 4						
4 4.1	Přílet a přistání Postup pro přílet k letišti		P	→		M	
4.2	Normální přistání		P	→		M	
4.3	Přistání bez použití vztlakových klapek		P	→		M	
4.4	Přistání s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		P	→			
4.5	Přiblížení a přistání s volnoběhem z výšky až 2 000 ft nad dráhou (pouze jednomotorové letouny)		P	→			
4.6	Průlet z minimální výšky		P	→		M	
4.7	Průlet a přistání v noci (v příslušných případech)		P	→			
4.8	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P	→		M	
	ODDÍL 5						
5	Mimořádné a nouzové postupy (Tento oddíl lze kombinovat s oddíly 1 až 4.)						
5.1	Přerušený vzlet za přiměřené rychlosti		P	→		M	

5.2	Simulovaná porucha motoru po vzletu (pouze jednomotorové letouny)			P		M	
5.3	Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)			P		M	
5.4	Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu a ii) případné nesprávné funkce systémů		P	→			
5.5	Pouze pro výcvik na vícemotorových letounech a TMG: vypnutí a opakované spuštění motoru (v bezpečné nadmořské výšce, pokud se provádí v letadle)		P	→			
5.6	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy						
	ODDÍL 6						
6 6.1*	Simulovaný asymetrický let (Tento oddíl lze kombinovat s oddíly 1 až 5.) Simulovaná porucha motoru během vzletu (v bezpečné nadmořské výšce, pokud není prováděno na FFS nebo FNTP II)		P	→		M	
6.2*	Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet		P	→		M	
6.3*	Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením		P	→		M	
6.4	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		P	→		M	
	ODDÍL 7						
7	UPRT						
7.1	Letové obraty a postupy						
7.1.1	Ruční řízení s letovými povelovými přístroji a bez nich (podle případu bez autopilota, bez automatu tahu a v různých ovládacích režimech)		P	→			
7.1.1.1	Při různých rychlostech (včetně pomalého letu) a nadmořských výškách v rámci rozsahu výcviku FSTD		P	→			
7.1.1.2	Ostré zatáčky s náklonem 45°, o 180° až 360° doprava a doleva		P	→			
7.1.1.3	Zatáčky se spoilery a bez spoilerů		P	→			

7.1.1.4	Postupy a obraty podle přístrojů včetně odletu a příletu podle přístrojů a vizuálního přiblížení		P	→			
7.2 7.2.1	Výcvik týkající se obnovení kontroly nad řízením Obnovení kontroly nad řízením při pádových událostech: — ve vzletové konfiguraci, — v čisté konfiguraci v nízké nadmořské výšce, — v čisté konfiguraci blízko maximální provozní nadmořské výšky a — v přistávací konfiguraci.		P	→			
7.2.2	Tyto úlohy obnovování kontroly nad řízením: — obnovení kontroly nad řízením při stoupavém letu v různých úhlech příčného náklonu a — obnovení kontroly nad řízením při klesavém letu v různých úhlech příčného náklonu.		P	→			
7.3	Průlet se všemi pracujícími motory* v různých fázích během přiblížení podle přístrojů		P	→			
7.4	Přerušené přistání se všemi pracujícími motory: — z různých výšek pod DH/MDH 15 m (50 ft) nad prahem dráhy, — po dosednutí (nevydařené přistání), — na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se přerušené přistání se všemi pracujícími motory zahájí pod MDA/H nebo po dosednutí.		P	→“			

ii) bod 6 se mění takto:

— písmena a) a b) se nahrazují tímto:

„a) Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na velícího pilota (PIC) nebo druhého pilota a na pilota řídícího (PF) a pilota monitorujícího (PM) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je použitelné.

X = Pro tuto úlohu se nepoužije letoun.

P → = Úloha se provede na řádně osvědčeném FSTD.

P# = Výcvik doplní prohlídka letounu pod dozorem.

b) Praktický výcvik se provádí alespoň na úrovni výcvikového zařízení označené symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni zařízení označené šipkou (→).

K označení výcvikového vybavení jsou použity následující zkratky:

A = letoun

FFS = úplný letový simulátor

FSTD = zařízení pro výcvik pomocí letové simulace

OTD = jiné výcvikové zařízení“;

— tabulka za písmenem j) se nahrazuje tímto:

„VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL / MPL / TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		OTD	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkušuje v FSTD nebo A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
	ODDÍL 1						
1 1.1	Letová příprava Výpočet výkonnosti	P					
1.2	Vnější vizuální prohlídka letounu; umístění každé položky a účel prohlídky	P#	P#	P			
1.3	Prohlídka pilotního prostoru		P	→			
1.4	Použití kontrolního seznamu povinných úkonů před spuštěním motorů, postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů		P	→		M	
1.5	Pojíždění v souladu s pokyny ATC nebo s pokyny instruktora		P	→			
1.6	Úkony před vzletem		P	→		M	
	ODDÍL 2						
2 2.1	Vzlety Normální vzlety s různým nastavením vztlakových klapek, včetně urychleného vzletu		P	→			
2.2*	Vzlet podle přístrojů; přechod na let podle přístrojů je požadován v průběhu rotace nebo ihned poté, jakmile začne být letoun nesený vzduchem		P	→			
2.3	Vzlet s bočním větrem		P	→			

2.4	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečnou nebo simulovanou)		P	→			
2.5 2.5.1*	Vzlety při simulované poruše motoru: krátce po dosažení V_2		P	→			
	(Na letounech, které nejsou certifikované v kategorii dopravních letounů nebo v kategorii letounů sběrné dopravy, nesmí být porucha motoru simulována, dokud není dosaženo minimální výšky 500 ft nad koncem dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru krátce po dosažení V_2.)						
2.5.2*	mezi V_1 a V_2		P	X		M pouze FFS	
2.6	Přerušený vzlet při přiměřené rychlosti před dosažením V_1		P	→		M	
	ODDÍL 3						
3 3.1	Letové obraty a postupy Ruční řízení s letovými povelovými přístroji a bez nich (podle případu bez autopilota, bez automatu tahu a v různých ovládacích režimech)		P	→			
3.1.1	Při různých rychlostech (včetně pomalého letu) a nadmořských výškách v rámci rozsahu výcviku FSTD		P	→			
3.1.2	Ostré zatáčky s náklonem 45°, o 180° až 360° doprava a doleva		P	→			
3.1.3	Zatáčky se spoilery a bez spoilerů		P	→			
3.1.4	Postupy a obraty podle přístrojů včetně odletu a příletu podle přístrojů a vizuálního přiblížení		P	→			

3.2	Podkles přední části letadla a Machovo třepání (v příslušných případech) a jiné specifické letové charakteristiky letounu (např. tzv. Dutch Roll)		P	X		pouze FFS	
3.3	Normální obsluha systémů a ovládacích prvků panelu palubního inženýra (v příslušných případech)	P	→	→			
3.4	Normální a mimořádný provoz těchto systémů:					M	Musí být povinně vybrány nejméně 3 abnormální obraty/ postupy z 3.4.0 až 3.4.14 včetně.
3.4.0	Motor (vrtule, je-li třeba)	P	→	→			
3.4.1	Přetlakování a klimatizace	P	→	→			
3.4.2	Systém celkového a statického tlaku	P	→	→			
3.4.3	Palivový systém	P	→	→			
3.4.4	Elektrický systém	P	→	→			
3.4.5	Hydraulický systém	P	→	→			
3.4.6	Systém řízení letu a vyvážení	P	→	→			
3.4.7	Systém ochrany proti námraze a odmrazování, ohřev čelního skla	P	→				
3.4.8	Autopilot / letový povelový přístroj	P	→			M (pouze jeden pilot)	
3.4.9	Zařízení pro signalizaci přetažení nebo zařízení pro předcházení přetažení a zařízení ke zvýšení stability	P	→				
3.4.10	Systém signalizace nebezpečné blízkosti země, meteorologický radar, radiovýškoměr, transpondér		P				
3.4.11	Radiostanice, navigační zařízení, přístroje, FMS	P	→				
3.4.12	Přistávací zařízení a brzda	P	→	→			
3.4.13	Systém náběžných a vztlakových klapek	P	→	→			
3.4.14	Pomocná energetická jednotka (APU)	P	→	→			
	Záměrně nepoužito						

3.6	Mimořádné a nouzové postupy:					M	Musí být povinně vybrány nejméně 3 obraty/ postupy z 3.6.1 až 3.6.9 včetně.
3.6.1	Požární nácviky, např. požáry motoru, APU, kabiny, nákladového prostoru, pilotního prostoru, křídla a elektrických zařízení, včetně evakuace		P	→			
3.6.2	Regulace kouře a jeho odstranění		P	→			
3.6.3	Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce		P	→			
3.6.4	Vypouštění paliva (simulované)		P	→			
3.6.5	Střih větru při vzletu/přistání		P	X		pouze FFS	
3.6.6	Simulovaná porucha tlaku v kabině / nouzové klesání		P	→			
3.6.7	Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky		P	→			
3.6.8	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce (AFM)		P	→			
3.6.9	Událost palubního prostisrážkového systému (TCAS)	P →	→	X		pouze FFS	
3.7 3.7.1	Výcvik týkající se obnovení kontroly nad řízením Obnovení kontroly nad řízením při pádových událostech: — ve vzletové konfiguraci, — v čisté konfiguraci v nízké nadmořské výšce, — v čisté konfiguraci blízko maximální provozní nadmořské výšky a — v přistávací konfiguraci.		P FFS osvědčený pouze pro účely výcviku	X			
3.7.2	Tyto úlohy obnovování kontroly nad řízením: — obnovení kontroly nad řízením při stoupavém letu v různých úhlech příčného náklonu a — obnovení kontroly nad řízením při klesavém letu v různých úhlech příčného náklonu.		P FFS osvědčený pouze pro účely výcviku	X		pouze FFS	

3.8	Postupy letu podle přístrojů						
3.8.1*	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC		P	→		M	
3.8.2*	Vyčkávací postupy		P	→			
3.8.3*	3D provoz do DA/H 200 ft (60 m) nebo do vyšších minim, pokud to vyžaduje postup přiblížení						
	Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. Postup ručního řízení se vybere s přihlédnutím k takovým omezením (například u 3.8.3.1 zvolte v případě omezení AFM postup ILS).						
3.8.3.1*	Ruční řízení bez letového povelového přístroje		P	→		M (pouze zkouška doved-nosti)	
3.8.3.2*	Ruční řízení s letovým povelovým přístrojem		P	→			
3.8.3.3*	S autopilotem		P	→			
3.8.3.4*	Ruční řízení se simulací jednoho nepracujícího motoru během konečného přiblížení buď až do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení (podle situace), počínaje: i) okamžikem před překročením výšky 1 000 ft nad úrovní letiště a ii) okamžikem po překročení výšky 1 000 ft nad úrovní letiště. Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s postupem 2D přiblížení v souladu s obratem/postupem 3.8.4. Průlet se zahájí po dosažení vyhlášené bezpečné výšky / nadmořské výšky nad překážkami (OCH/A); avšak ne později než po dosažení MDA/H 500 ft nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s obratem/ postupem 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4*	2D provoz s klesáním na MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	Přiblížení okruhem za těchto podmínek: a)* přiblížení na schválenou minimální nadmořskou výšku pro přiblížení okruhem na dotyčném letišti v souladu s místními prostředky pro přiblížení podle přístrojů v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů; po kterém následuje: b) přiblížení okruhem na další dráhu s odchylkou alespoň 90° od osy konečného přiblížení použitého v písmenu a) na schválené minimální nadmořské výšce pro přiblížení okruhem. *Poznámka*: Nelze-li úlohy v písmenech a) a b) provést kvůli ATC, je možno provést simulovaný postup přiblížení za nízké dohlednosti.		P*	→			
3.8.6	Vizuální přiblížení		P	→			
	ODDÍL 4						
4	Postupy nezdařeného přiblížení		P*	→			
4.1.	Průlet se všemi pracujícími* motory v 3D provozu po dosažení relativní výšky rozhodnutí		P*	→			
4.2.	Průlet se všemi pracujícími motory* v různých fázích během přiblížení podle přístrojů		P*	→			
4.3.	Další postupy nezdařeného přiblížení		P*	→			
4.4*	Ručně provedený průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po přístrojovém přiblížení a dosažení DH, MDH nebo MAPt		P*	→		M	
4.5.	Přerušené přistání se všemi pracujícími motory: — z různých výšek pod DH/MDH, — po dosednutí (nevydařené přistání) na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25)		P	→			

	nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se přerušené přistání se všemi pracujícími motory zahájí pod MDA/H nebo po dosednutí.						
	ODDÍL 5						
5 5.1.	Přistání Normální přistání* s vizuální orientací získanou po dosažení DA/H po přiblížení podle přístrojů		P				
5.2.	Přistání se simulovaným zablokovaným horizontálním stabilizátorem v jakékoli nevyvážitelné poloze		P	X		pouze FFS	
5.3.	Přistání s bočním větrem (letadlo, je-li to proveditelné)		P	→			
5.4.	Letištní okruh a přistání bez vysunutých nebo s částečně vysunutými náběžnými a vztlakovými klapkami a sloty		P	→			
5.5.	Přistání se simulovanou poruchou kritického motoru		P	→		M	
5.6.	Přistání při vysazení dvou motorů: — letouny se třemi motory: prostřední motor a jeden krajní motor, pokud je to proveditelné podle údajů AFM, a — letouny se čtyřmi motory: dva motory na jedné straně.		P	X		M Pouze FFS (pouze zkouška doved-nosti)“	

c) oddíl C se mění takto:

i) body 5 a 6 se nahrazují tímto:

„5. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na velícího pilota (PIC) pro vydání typové kvalifikace pro jednopilotní vrtulníky (SPH) nebo na velícího pilota nebo druhého pilota a na pilota řídícího (PF) a pilota monitorujícího (PM) pro vydání typové kvalifikace pro vícepilotní vrtulníky (MPH).

X = Pro tuto úlohu se nepoužije vrtulník.

P → = Úloha se provede na řádně osvědčeném FSTD.

P# = Výcvik doplní prohlídka vrtulníku pod dozorem.

6. Praktický výcvik se provádí alespoň na úrovni výcvikového zařízení označené symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni zařízení označené šipkou (→).

K označení výcvikového vybavení jsou použity následující zkratky:

FFS = úplný letový simulátor

FTD = letové výcvikové zařízení

H = vrtulník

OTD = jiné výcvikové zařízení“;

ii) tabulka za bodem 12 se nahrazuje tímto:

„JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkušuje v FSTD nebo H	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
	ODDÍL 1 – Předletové přípravy a kontroly						
1.1	Vnější vizuální prohlídka vrtulníku; umístění každé položky a účel prohlídky	P#	P#	P		M (pokud se provádí ve vrtulníku)	
1.2	Prohlídka pilotního prostoru		P	→		M	
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů		P	→		M	
1.4	Pojíždění / pojíždění za letu v souladu s pokyny ATC nebo s pokyny instruktora		P	→		M	
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly		P	→		M	
	ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy						
2.1	Vzlety (různé profily)		P	→		M	
2.2	Přistání a vzlety ze svažitého terénu nebo s bočním větrem		P	→			
2.3	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečnou nebo simulovanou)		P	→			
2.4	Vzlet při simulované poruše motoru krátce před dosažením TDP nebo DPATO		P	→		M	
2.4.1	Vzlet při simulované poruše motoru krátce po dosažení TDP nebo DPATO		P	→		M	

2.5	Stoupavé a klesavé zatáčky do určených kurzů		P	→		M	
2.5.1	Zatáčky s náklonem 30°, o 180° až 360° doprava a doleva výlučně podle přístrojů		P	→		M	
2.6	Klesání s autorotací		P	→		M	
2.6.1	U jednomotorových vrtulníků (SEH): — přistání s autorotací nebo — přistání s obnovením výkonu motoru, za předpokladu, že žadatelé v předchozím roce absolvovali výcvik, který zahrnoval přistání s autorotací, a že tento výcvik byl zapsán a podepsán instruktorem v zápisníku letů žadatelů. U vícemotorových vrtulníků (MEH): přistání s obnovením výkonu motoru.		P	→		M	
2.7	Přistání, různé profily		P	→		M	
2.7.1	Průlet nebo přistání následující po simulované poruše motoru před LDP nebo DPBL		P	→		M	
2.7.2	Přistání následující po simulované poruše motoru po LDP nebo DPBL		P	→		M	
	ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů						
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů:					M	Musí být povinně vybrány nejméně 3 položky z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	→	→			
3.2	Klimatizační systémy (vytápění, větrání)	P	→	→			
3.3	Systém celkového a statického tlaku	P	→	→			
3.4	Palivový systém	P	→	→			
3.5	Elektrický systém	P	→	→			

3.6	Hydraulický systém	P	→	→			
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	→	→			
3.8	Systémy odmrazování a ochrany před námrazou (v příslušných případech)	P	→	→			
3.9	Autopilot / zařízení pro zvýšení stability / letový povelový přístroj	P	→	→			
3.10	Zlepšený systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (EGPWS) / systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu pro vrtulníky (HTAWS) (v příslušných případech)	P	→	→			
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, transpondér	P	→	→			
3.12	Systém prostorové navigace	P	→	→			
3.13	Systém přistávacího zařízení	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Radiostanice, navigační zařízení, přístroje a FMS	P	→	→			
	ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy						
4	Mimořádné a nouzové postupy					M	Musí být povinně vybrány nejméně 3 položky z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky (včetně evakuace v příslušných případech)		P	→			
4.2	Regulace kouře a jeho odstranění		P	→			
4.3	Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce		P	→			
4.4	Vypouštění paliva (simulované v příslušných případech)		P	→			
4.5	Porucha ocasního vyrovnávacího rotoru (v příslušných případech)		P	→			

4.5.1	Ztráta ocasního vyrovnávacího rotoru (v příslušných případech)		P	X			
4.6	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky – pouze MPH a SPH ve vícepilotním provozu		P	→			
4.7	Poruchy převodu		P	→			
4.8	Událost TCAS (v příslušných případech)	P →	→	X			
4.9	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce		P	→			
	ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC) nebo v simulovaných IMC)						
5.1	Vzlet podle přístrojů; přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve poté, co vrtulník začne být nesený vzduchem		P*	→*			
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu		P*	→*		M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC		P*	→*		M*	
5.3	Vyčkávací postupy		P*	→*			
5.4	3D provoz do DA/H 200 ft (60 m) nebo do vyšších minim, pokud to vyžaduje postup přiblížení		P*	→*			
5.4.1	Ruční řízení bez letového povelového přístroje *Pozn.:* Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. Postup ručního řízení se vybere s přihlédnutím k takovým omezením (například u 5.4.1 zvolte v případě omezení AFM postup ILS).		P*	→*		M* (pokud není splněna úloha 5.4.2)	

5.4.2	Ruční řízení s letovým povelovým přístrojem		P*	→*		M* (pokud není splněna úloha 5.4.1)	
5.4.3	Se zapojeným autopilotem		P*	→*			
5.4.4	Ruční řízení se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru musí být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před překročením 1 000 ft nad úrovní letiště do dosednutí, nebo do dokončení postupu nezdařeného přiblížení		P*	→*		M*	
5.5	2D provoz s klesáním na MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/H nebo MDA/MDH		P*	→*			
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení		P*	→*			
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/H nebo MDA/MDH		P*	→*		M*	
5.7	Autorotace za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) s obnovením výkonu motoru		P*	→*		M*	
5.8	Ruční vyrovnání z neobvyklých letových poloh a případně s režimem automatického obnovení		P*	→*		M*	
	ODDÍL 6 – Použití doplňkového vybavení						
6	Použití doplňkového vybavení		P	→“			

PŘÍLOHA II

Změny přílohy VI (část ARA) nařízení (EU) č. 1178/2011

Příloha VI nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) bod ARA.FSTD.100 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.100 Postup hodnocení**

a) Po obdržení žádosti o osvědčení způsobilosti FSTD příslušný úřad:

1) ověří, zda organizace provozující FSTD splňuje příslušné požadavky;

2) posoudí, zda jsou zvolené validační údaje vhodné pro každou objektivní zkoušku;

3) přezkoumá ESL z hlediska souladu s příslušnými požadavky;

4) vyhodnotí, zda FSTD splňuje použitelný způsobilostní základ, a to provedením objektivních, funkčních a subjektivních zkoušek;

5) posoudí FSTD v těch oblastech, které jsou důležité z hlediska dokončení celého procesu výcviku členů letové posádky, jejich zkoušení a přezkušování.

b) V případě opakovaného hodnocení FSTD provede příslušný úřad úkoly podle písm. a) bodů 3, 4 a 5.

c) V případě významné modifikace FSTD provede příslušný úřad ty z úkolů uvedených v písmenu a), které považuje za relevantní s přihlédnutím k povaze modifikace.

d) Příslušný úřad předloží zprávu a oznámí výsledky hodnocení organizaci provozující FSTD.

e) Pokud příslušný úřad během hodnocení nebo jakýmkoli jiným způsobem zjistí, že FSTD nefunguje v souladu se svým způsobilostním základem nebo že ESL obsahuje nepřesné informace o FSTD, vznese položku, zaznamená ji a písemně ji sdělí organizaci provozující FSTD. Pokud povaha položky nevyžaduje použití donucovacích opatření v souladu s bodem ARA.FSTD.135 písm. b), podnikne příslušný úřad všechny tyto kroky:

1) poskytne dotyčné organizaci lhůtu k provedení nápravného opatření, která bude odpovídat povaze položky, ale která v žádném případě nebude delší než 30 dní. Na konci této lhůty a se zřetelem k povaze položky může příslušný úřad na základě uspokojivého a jím schváleného plánu nápravných opatření tuto lhůtu k provedení nápravného opatření prodloužit;

2) posoudí, zda plán nápravných opatření navržený organizací danou položku řeší;

3) posoudí, zda provedením plánu nápravných opatření bude položka vyřešena.

f) Příručku pro osvědčující zkoušku (QTG), která je výsledkem prvního hodnocení, schválí příslušný úřad až poté, co byly všechny položky vyřešeny k jeho spokojenosti. Po tomto schválení se na příručku odkazuje jako na hlavní příručku pro osvědčující zkoušku (MQTG) a tato příručka je základem pro způsobilost FSTD a opakovaná hodnocení FSTD.

g) Příslušný úřad osvědčí FSTD teprve poté, co v souladu s bodem ORA.FSTD.120 písm. d) přílohy VII validoval, že případné dodatečné vybavení FSTD nemá nepříznivý vliv na výcvikovou způsobilost FSTD.

h) Způsobilostní základ a zvláštní podmínky

1) Příslušný úřad může pro způsobilostní základ FSTD předepsat zvláštní podmínky, jsou-li splněny požadavky bodu ORA.FSTD.210 písm. a) přílohy VII a je-li je prokázáno, že tyto zvláštní podmínky zajišťují rovnocennou úroveň bezpečnosti, jakou stanoví platná certifikační specifikace.

2) Stanoví-li zvláštní podmínky pro způsobilostní základ příslušný úřad jiný než agentura, bezodkladně tuto skutečnost oznámí agentuře. Součástí tohoto oznámení je úplný popis takto předepsaných zvláštních podmínek a posouzení bezpečnosti, které prokazuje, že je zajištěna rovnocenná bezpečnost, jakou stanoví platná certifikační specifikace.“;

2) bod ARA.FSTD.110 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.110 Vydávání osvědčení způsobilosti FSTD**

Příslušný úřad vydá osvědčení způsobilosti FSTD s neomezenou dobou platnosti na formuláři uvedeném v dodatku IV až poté, co dokončil hodnocení FSTD v souladu s bodem ARA.FSTD.100 a ověřil, že:

a) organizace provozující FSTD splňuje příslušné požadavky přílohy VII (část ORA);

b) FSTD splňuje příslušný způsobilostní základ v souladu s bodem ORA.FSTD.210.“;

3) bod ARA.FSTD.115 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.115 Prozatímní osvědčení způsobilosti FSTD**

a) Není-li v případě zavedení nových programů pro letadla možné dosáhnout souladu s požadavky stanovenými pro způsobilost FSTD v této hlavě, může příslušný úřad vydat osvědčení způsobilosti s prozatímní způsobilostí FSTD.

b) Tato prozatímní způsobilost zůstává v platnosti nejdéle tři roky.“;

4) bod ARA.FSTD.120 se mění takto:

a) v písmenu a) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) úplný soubor zkoušek uvedený v MQTG se provádí postupně v souladu s požadavky uvedenými v bodě ORA.FSTD.105 písm. a) bodech 2 a 3 přílohy VII;“

b) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) Příslušný úřad provádí opakovaná hodnocení FSTD v souladu s postupy uvedenými v bodě ARA.FSTD.100. Tato hodnocení se provádějí každý rok. Počátkem každého opakujícího se 12měsíčního období je konec měsíce, ve kterém bylo vydáno první osvědčení, pokud se příslušný úřad a organizace, která FSTD provozuje, nedohodnou na jiném datu. Každé opakované hodnocení FSTD se provádí v období 60 dnů před začátkem až 30 dnů po začátku každého opakujícího se 12měsíčního období.“;

c) v písmenu c) se úvodní slova nahrazují tímto:

„Příslušný úřad může lhůtu pro opakované hodnocení FSTD uvedenou v bodě ARA.FSTD.120 písm. b) prodloužit, a to nejvýše na dobu 36 měsíců, pokud platí všechny následující podmínky:“;

5) vkládá se nový bod ARA.FSTD.125, který zní:

„**ARA.FSTD.125 Převod FSTD**

a) Je-li příslušný úřad informován o převodu FSTD z jedné organizace do druhé v souladu s bodem ORA.FSTD.235 přílohy VII, může rozhodnout o provedení zvláštního hodnocení v souladu s původním způsobilostním základem FSTD, pokud se držitel osvědčení způsobilosti FSTD nevzdá nebo pokud není jeho platnost zrušena.

b) Příslušný úřad ověří, zda přijímající organizace splňuje příslušné požadavky přílohy VII (část ORA).

c) Pokud se na převodu FSTD v souladu s bodem ORA.FSTD.235 přílohy VII podílejí dva příslušné úřady, tyto úřady převod koordinují.“;

6) bod ARA.FSTD.130 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.130 Modifikace**

a) Po obdržení žádosti o schválení významné modifikace FSTD, jak je uvedeno v bodě ORA.FSTD.110 písm. a) přílohy VII, příslušný úřad ověří soulad této významné modifikace se způsobilostním základem FSTD. Považuje-li to příslušný úřad za nezbytné, může toto ověření zahrnovat zvláštní hodnocení FSTD. Dojde-li příslušný úřad k závěru, že významná modifikace FSTD je v souladu s jeho způsobilostním základem, schválí modifikaci, ledaže organizace provozující FSTD postupuje v souladu s bodem ORA.FSTD.110 písm. b) bodem 2 přílohy VII.

b) Po obdržení žádosti od organizace provozující FSTD může příslušný úřad schválit postup, kterým tato organizace provádí významné modifikace, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) postup je v souladu s bodem ORA.FSTD.110 písm. b) bodem 2 přílohy VII;

2) během předchozích 36 měsíců organizace provozující toto FSTD prokázala, že změny řídila v souladu s bodem ORA.GEN.200 písm. a) bodem 3 přílohy VII.

c) Pokud příslušný úřad zjistí nesoulad významné modifikace se způsobilostním základem, postupuje v souladu s bodem ARA.FSTD.100 písm. e).

d) Pokud modifikace FSTD vyžaduje použití způsobilostního základu, který se liší od původního způsobilostního základu, příslušný úřad doloží způsobilost těchto změn a použitou certifikační specifikaci.

e) Pokud má být FSTD starší generace nebo FSTD s FCS přiděleným v souladu s dodatkem IX osvědčeno pro UPRT, provede se zvláštní hodnocení pomocí 2. vydání CS-FSTD(A).“;

7) bod ARA.FSTD.135 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.135 Osvědčení způsobilosti FSTD – omezení, pozastavení a zrušení**

a) Příslušný úřad omezí, resp. pozastaví nebo zruší platnost osvědčení způsobilosti FSTD v souladu s bodem ARA.GEN.350 mimo jiné za těchto okolností:

1) osvědčení způsobilosti FSTD bylo získáno padělám předložených dokladů;

2) organizace provozující FSTD již nesplňuje příslušné požadavky přílohy VII (část ORA).

b) Příslušný úřad omezí, pozastaví nebo zruší osvědčení způsobilosti FSTD poté, co vznese položku v souladu s bodem ARA.FSTD.100 písm. e) a zjistí, že:

1) FSTD nesplňuje svůj způsobilostní základ a toto nesplnění nepříznivě ovlivňuje výcvik, zkoušení nebo přezkušování;

2) organizace provozující FSTD nepředložila přijatelný plán nápravných opatření k řešení položky nebo položek vznesených během hodnocení nebo jakýmkoli jiným způsobem nebo neprovedla nápravná opatření ke spokojenosti příslušného úřadu a ve lhůtě dohodnuté příslušným úřadem v souladu s bodem ARA.FSTD.100 písm. e).“;

8) bod ARA.FSTD.140 se nahrazuje tímto:

„**ARA.FSTD.140 Vedení záznamů**

Příslušný úřad vedle záznamů požadovaných v bodě ARA.GEN.220 uchovává a aktualizuje vše níže uvedené:

a) dokumentaci týkající se prvního, opakovaného nebo zvláštního hodnocení osvědčených FSTD, nad nimiž vykonává dohled, včetně plánování, provádění a výsledků těchto hodnocení;

b) seznam specifikací vybavení (ESL).“;

9) dodatek IV se nahrazuje tímto:

„Dodatek IV k PŘÍLOZE VI (část ARA) – Osvědčení způsobilosti zařízení pro výcvik pomocí letové simulace

Evropská unie (*)

[Příslušný úřad]

OSVĚDČENÍ ZPŮSOBILOSTI ZAŘÍZENÍ PRO VÝCVIK POMOCÍ LETOVÉ SIMULACE (FSTD)

V souladu s nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 a po splnění podmínek uvedených dále [příslušný úřad] osvědčuje, že

FSTD [IDENTIFIKACE]

[VÝROBCE A SÉRIOVÉ ČÍSLO FSTD]
umístěné v
[UMÍSTĚNÍ ZAŘÍZENÍ]
provozované organizací
[DRŽITEL OSVĚDČENÍ ZPŮSOBILOSTI]

splňuje požadavky na způsobilost v souladu s příslušným primárním referenčním dokumentem zařízení a přílohou VII (část ORA) nařízení (EU) č. 1178/2011, s výhradou podmínek uvedených v přiložených specifikacích FSTD.

Toto osvědčení způsobilosti zůstává platné, dokud FSTD splňuje příslušné požadavky způsobilostního základu a držitel tohoto osvědčení způsobilosti splňuje příslušné požadavky části ORA a pokud se držitel tohoto osvědčení nevzdá nebo pokud není toto osvědčení nahrazeno, pozastaveno nebo zrušeno.

Datum prvního vydání:
Revize:
Datum revize:
Za [příslušný úřad]
Podpis:

(*) U nečlenských států EU nebo u agentury EASA slova „Evropská unie“ škrtněte.
Formulář EASA č. 145, 3. vydání – strana 1/2

OSVĚDČENÍ ZPŮSOBILOSTI FSTD: [Číslo osvědčení]

SPECIFIKACE FSTD

A.	Primární referenční dokument (PRD)	
B.	(Pouze u FSTD starší generace) Typ a úroveň FSTD Skupina letadel / typ / typ a varianta	
C.	Další schopnosti:	
D.	Omezení:	
E.	Poznámky:	

PROFIL ZPŮSOBILOSTI FSTD (FCS)

F.	PRVEK FSTD	ÚROVEŇ VĚRNOSTI	SIMULOVANÁ LETADLA
1.	Uspořádání a struktura pilotního prostoru (FDK)		
2.	Prvky řízení letu a síly na ně působící (CLH)		
3.	Ovládání systémů řízení letu (CLO)		
4.	Systémy letadla (SYS)		
5.	Výkonnost a ovládání na zemi (GND)		
6.	Výkonnost a ovládání při působení vlivu blízkosti země (IGE)		
7.	Výkonnost a ovládání mimo vliv blízkosti země (OGE)		
8.	Zvukové podněty (SND)		
9.	Vibrační podněty (VIB)		
10.	Pohybové podněty (MTN)		
11.	Vizuální podněty (VIS)		
12.	Navigace (NAV)		
13.	Atmosféra a počasí (ATM)		
14.	Provozní místa a terén (OST)		

Formulář EASA č. 145, 3. vydání – strana 2/2.

Pokyny pro vydávání osvědčení způsobilosti FSTD.

a) Pro osvědčení způsobilosti FSTD se použije formulář EASA č. 145.

Tento dokument obsahuje specifikaci FSTD a v příslušném případě profil způsobilosti FSTD (FCS) nebo přidělený FCS a dále veškerá případná omezení pro dané FSTD.

b) Osvědčení způsobilosti se vyhotoví v anglickém jazyce a v dalších jazycích stanovených příslušným úřadem.

c) Samostatná osvědčení způsobilosti se vydávají pro:

1) každý FCS nebo přidělený FCS;

2) každou kombinaci pilotního prostoru a platformy v případě velkých zaměnitelných sestav;

3) každý pilotní prostor, který má být použit jako FSTD v případě velkých zaměnitelných sestav.

V osvědčení způsobilosti FSTD musí být uvedeno sériové číslo pilotního prostoru.

d) Pilotní prostor a platforma se identifikují pomocí štítků se sériovým číslem a každá kombinace pilotního prostoru a platformy má osvědčení způsobilosti s jediným sériovým číslem FSTD, které obsahuje identifikační/sériové číslo pilotního prostoru a platformy.

e) Různá vybavení motorů a alternativní výkonové stupně tahu motoru na jednom FSTD nevyžadují samostatné osvědčení způsobilosti, pokud se nezmění FCS nebo přidělený FCS.

f) Různá vybavení, např. vybavení avionikou, která jsou součástí jednoho FSTD, nevyžadují samostatná osvědčení způsobilosti. Velké rozdíly v avionice však mohou mít za následek různé varianty letadel, které mohou vyžadovat různé softwarové instalace. V takových případech se vydávají samostatná osvědčení způsobilosti FSTD.

g) FSTD uvedené v osvědčení způsobilosti musí být označeno sériovým číslem, před nímž je uveden písmenný kód. Písmenný kód je specifický pro vydávající příslušný úřad.

h) V tabulce „Specifikace FSTD“ je FSTD definováno primárním referenčním dokumentem (PRD), který je definován v hlavní příručce pro osvědčující zkoušku (MQTG) a ve kterém jsou uvedena veškerá případná omezení FSTD. V případě FSTD starší generace musí tabulka specifikací FSTD obsahovat všechny tyto údaje:

1) typ a úroveň FSTD;

2) simulovaný typ letadla nebo typ a varianta nebo skupina letadel (např. kategorie letadla, konfigurace motoru, kategorie turbulence v úplavu).

i) Příslušný úřad v tabulce „Specifikace FSTD“ v části „Další schopnosti“ uvede, že FSTD s FCS nebo přiděleným FCS je osvědčeno pro součinnost vícečlenné posádky (MCC), pokud jsou splněny obě tyto podmínky:

1) FSTD splňuje požadavky na MCC stanovené v použitelném PRD;

2) FSTD má FCS nebo přidělený FCS, který je rovnocenný úrovním v následující tabulce nebo vyšší:

	1. Uspořádání a struktura pilotního prostoru	2. Prvky řízení letu a síly na ně působící	3. Ovládání systémů řízení letu	4. Systémy letadla	5. Výkonnost a ovládání na zemi	6. Výkonnost a ovládání při působení vlivu blízkosti země	7. Výkonnost a ovládání mimo vliv blízkosti země	8. Zvukové podněty	9. Vibrační podněty	10. Pohybové podněty	11. Vizuální podněty	12. Navigace	13. Atmosféra a počasí	14. Provozní místa a terén
Letounové FSTD	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
Vrtulníkové FSTD	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

j) Příslušný úřad v tabulce „Specifikace FSTD“ v části „Další schopnosti“ uvede, zda je letounové FSTD osvědčeno pro UPRT, a zda jde o „přiblížení se pádu“ nebo „plný pád“.

k) V tabulce „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“ je FSTD definováno svým FCS, pokud se nejedná o FSTD starší generace. V případě FSTD, které spadá pod čl. 10b odst. 2 písm. a) bod i) podbod 1 a čl. 10b odst. 2 písm. a) bod ii) podbod 1, se do tabulky „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“ zapíše přidělený FCS v souladu s dodatkem IX k příloze VI (část ARA).

l) Zápis FCS do osvědčení způsobilosti FSTD.

1) Když je v rámci postupu osvědčování FSTD validován FCS deklarovaný v žádosti, zapíší se příslušné úrovně věrnosti jednotlivých prvků FSTD (N, G, R nebo S) do osvědčení způsobilosti FSTD do sloupce „Úroveň věrnosti“ v tabulce „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“. Úrovně věrnosti jsou následující:

i) specifická (S) je nejvyšší úroveň věrnosti pro daný prvek FSTD;

ii) reprezentativní (S) je střední úroveň věrnosti pro daný prvek FSTD;

iii) generická (S) je nejnižší úroveň věrnosti pro daný prvek FSTD;

iv) neexistující (N) úrovní se rozumí:

a) prvek FSTD není instalován, není funkční nebo není k dispozici pro výcvik;

b) prvek je nainstalován, ale není vyžadován, a v takovém případě nesmí rušit ani odvádět pozornost od ostatních prvků pro zamýšlené použití zařízení.

2) Pokud FCS není pro osvědčované FSTD použitelný nebo není k dispozici, uvede se ve sloupci „Úroveň věrnosti“ hodnota „N“.

3) V případě, kdy prvek FSTD „Systémy letadla“ zahrnuje různé systémy letadla, které mají různé úrovně věrnosti, se uvede nejvyšší úroveň věrnosti a označí se hvězdičkou (*). Simulované systémy letadla a související úroveň věrnosti se uvedou v ESL. V takovém případě se ve sloupci „Poznámky“ uvede toto prohlášení: „Ne všechny systémy letadla jsou simulovány a/nebo jsou na stejné úrovni věrnosti. Viz ESL.“

4) V případě, kdy prvek FSTD „Prvky řízení letu a síly na ně působící“ zahrnuje prvky řízení letu, které mají různé úrovně věrnosti, uvede se nejvyšší úroveň věrnosti a označí se hvězdičkou (*). Simulované ovládací prvky letadla a síly na ně působící a související úroveň věrnosti se uvedou v ESL. V takovém případě se ve sloupci „Poznámky“ uvede toto prohlášení: „Ne všechny ovládací prvky letadla a síly na ně působící jsou simulovány a/nebo jsou na stejné úrovni věrnosti. Viz ESL.“

5) V případě prozatímní způsobilosti podle bodu ARA.FSTD.115 se do osvědčení způsobilosti do sloupce „Úroveň věrnosti“ u příslušných prvků v tabulce „Profil způsobilosti FSSD (FCS)“ zapíše úroveň věrnosti a slovo „prozatímní“.

m) Zápis FCS a přiděleného FCS do osvědčení způsobilosti FSTD.

U prvků simulace letadla (1–7) a/nebo podnětových prvků (8–9) se do osvědčení způsobilosti FSTD do sloupce „Simulovaná letadla“ tabulky „Profil způsobilosti FSTD (FCS)“ zapíše simulované letadlo. U každého prvku se simulované letadlo specifikuje takto:

i) je-li úroveň věrnosti „S“, typ a varianta letadla (značka, model a série);

ii) je-li úroveň věrnosti „R“, typ letadla (značka, model);

iii) je-li úroveň věrnosti „G“, skupina letadel s uvedením všech těchto údajů:

a) kategorie letadla;

b) konfigurace motoru;

c) případně kategorie turbulence v úplavu pro ty prvky, u kterých je to relevantní.“;

10) doplňuje se nový dodatek IX (Přidělený profil způsobilosti FSTD), který zní:

„Dodatek IX PŘÍLOHY VI (část ARA)

Přidělené profily způsobilosti FSTD

Odkazuje-li článek 10b na tento dodatek, příslušné úřady při opětovném vydávání osvědčení způsobilosti FSTD přidělí profil způsobilosti FSTD (FCS) v souladu s níže uvedenou tabulkou. Splňuje-li zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) uvedené ve sloupci (A) požadavky primárního referenčního dokumentu (PRD) uvedeného ve sloupci (B) téhož řádku a nejsou-li s ním spojena žádná omezení, obdrží přidělený FCS uvedený ve sloupci (C) téhož řádku.

	(A)	(B)	(C)													
			PŘIDĚLENÝ FCS													
	Úroveň FSTD	PRD	1. Uspořádání a struktura pilotního prostoru	2. Prvky řízení letu a síly na ně působící	3. Ovládání systémů řízení letu	4. Systémy letadla	5. Výkonnost a ovládání na zemi	6. Výkonnost a ovládání při působení vlivu blízkosti země	7. Výkonnost a ovládání mimo vliv blízkosti země	8. Zvukové podněty	9. Vibrační podněty	10. Pohybové podněty	11. Vizuální podněty	12. Navigace	13. Atmosféra a počasí	14. Provozní místa a terén
1)	FFS úrovně D	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější s kvalifikací UPRT podle 2. vydání CS-FSTD(A)	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS úrovně D	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			S omezením žádného výcviku, zkoušek a přezkušování UPRT													
3)	FFS úrovně C	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější s kvalifikací UPRT podle 2. vydání CS-FSTD(A)	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS úrovně C	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			S omezením žádného výcviku, zkoušek a přezkušování UPRT													
5)	FFS úrovně B	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

6)	FFS úrovně A	JAR-STD 1A změna 3 nebo novější	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD úrovně 2	JAR-STD 2A první vydání nebo novější	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT úrovně II MCC	JAR-STD 3A změna 1 nebo novější	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT úrovně II	JAR-STD 3A změna 1 nebo novější	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT úrovně I	JAR-STD 3A změna 1 nebo novější	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS úrovně D	JAR-STD 1H první vydání nebo novější	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS úrovně C	JAR-STD 1H první vydání nebo novější	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS úrovně B	JAR-STD 1H první vydání nebo novější	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS úrovně A	JAR-STD 1H první vydání nebo novější	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD úrovně 3 MCC	JAR-STD 2H první vydání nebo novější	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD úrovně 3	JAR-STD 2H první vydání nebo novější	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD úrovně 2 MCC	JAR-STD 2H první vydání nebo novější	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD úrovně 2	JAR-STD 2H první vydání nebo novější	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT úrovně III MCC	JAR-STD 3H první vydání nebo novější	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT úrovně III	JAR-STD 3H první vydání nebo novější	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT úrovně II MCC	JAR-STD 3H první vydání nebo novější	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT úrovně II	JAR-STD 3H první vydání nebo novější	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT úrovně I	JAR-STD 3H první vydání nebo novější	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N“

PŘÍLOHA III

Změny přílohy VII (část ORA) nařízení (EU) č. 1178/2011

Příloha VII nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

1) v bodě ORA.ATO.135 písm. b) se bod 1 nahrazuje tímto:

„1) specifikace FSTD odpovídají příslušnému programu výcviku na základě osvědčení způsobilosti FSTD a ESL;“

2) bod ORA.FSTD.100 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.100 Obecná ustanovení**

a) Organizace provozující FSTD příslušnému úřadu prokáže, že má zavedený systém řízení v souladu s oddílem II hlavou GEN. Tímto prokázáním se zajistí, že žadatel je schopen buď přímo, nebo na základě smlouvy udržet výkonnost, funkce a další vlastnosti uvedené v příslušném způsobilostním základu FSTD a mít kontrolu nad instalací tohoto zařízení.

b) Organizace provozující FSTD předloží příslušnému úřadu dokumentaci, ve které prokáže. jakým způsobem plní požadavky stanovené v tomto nařízení. Tato dokumentace obsahuje postup popisující zřízení a aktualizaci ESL.

c) Pokud příslušný úřad organizaci provozující FSTD oznámí, že FSTD nesplňuje svůj způsobilostní základ v souladu s bodem ARA.FSTD.100 písm. e) přílohy VI, tato organizace:

1) vypracuje plán nápravných opatření, který řeší všechny položky, a v případě opakujících se, systémových nebo kritických položek určí hlavní příčinu nesouladu;

2) předloží plán nápravných opatření, který musí být proveden ke spokojenosti příslušného úřadu a ve lhůtě stanovené v bodě ARA.FSTD.100 písm. e) bodě 1 přílohy VI;

3) prokáže provedení nápravných opatření ke spokojenosti příslušného úřadu, a to předložením souvisejících důkazů.

d) Organizace provozující FSTD každý rok příslušnému úřadu poskytne metriky FSTD k prokázání výkonnosti, použití a dalších vlastností FSTD.“;

3) bod ORA.FSTD.105 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.105 Zachování způsobilosti FSTD**

a) Organizace provozující FSTD musí za účelem zachování způsobilosti FSTD vykonávat všechny tyto činnosti:

1) udržovat FSTD ve stavu, ve kterém FSTD konzistentně funguje v souladu se způsobilostním základem, a to mimo jiné prováděním funkčních předletových prohlídek během 24 hodin před použitím FSTD pro výcvik, zkoušení nebo přezkušování;

2) postupně během 12měsíčního cyklu provést kompletní soubor objektivních zkoušek uvedených v MQTG. Výsledky těchto zkoušek se vyhodnotí, opatří datem, označí jako analyzované a uchovají se v souladu s bodem ORA.FSTD.240, aby mohlo být prokázáno dodržení souladu se způsobilostním základem FSTD;

3) postupně během 24měsíčního cyklu provést kompletní soubor funkcí a subjektivních zkoušek uvedených v MQTG. Výsledky každého zkušebního letu musí splňovat všechny tyto požadavky:

i) musí k nim být přiloženo prohlášení, že FSTD bylo odzkoušeno;

ii) musí prokazovat, že je dodržován soulad se způsobilostním základem FSTD;

iii) musí být uchovávány v souladu s bodem ORA.FSTD.240;

4) zachovávat integritu hardwarového i softwarového vybavení FSTD a zavést a udržovat systém kontroly konfigurace, včetně správy databází.

b) Pokud je během zkoušek uvedených v písm. a) bodech 2 a 3 zjištěn nesoulad, provede organizace nápravná opatření k jeho odstranění. Doklady o provedených nápravných opatřeních se uchovávají v souladu s bodem ORA.FSTD.240.

c) Pokud organizace plánuje vyřadit FSTD na delší dobu z aktivního provozu, podnikne tyto kroky:

1) oznámí to příslušnému úřadu;

2) zavede vhodné kontroly po dobu, po kterou je FSTD neaktivní.

Organizace se s příslušným úřadem dohodne na plánu vyřazení tohoto FSTD z aktivního provozu, jeho uskladnění a opětovného uvedení do aktivního provozu, aby bylo zajištěno, že toto FSTD bude moci být uvedeno do provozu na původní úrovni jeho osvědčení způsobilosti.“;

4) bod ORA.FSTD.110 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.110 Řízení modifikací**

a) Modifikace FSTD, která má dopad na kterýkoli z níže uvedených bodů, se považuje za významnou a provádí se za podmínek stanovených v písmenu b) a v souladu s písmeny c), d), e) a případně f):

1) osvědčení způsobilosti FSTD;

2) jakékoli modifikace způsobilosti FSTD, které mají vliv na výcvik, zkoušení nebo přezkušování.

b) Organizace provozující FSTD provede významnou modifikaci FSTD pouze tehdy, je-li splněna jedna z těchto podmínek:

1) organizace získá od příslušného úřadu schválení modifikace v souladu s bodem ARA.FSTD.130 písm. a) přílohy VI;

2) organizace řídí modifikaci v souladu s postupem schváleným příslušným úřadem v souladu s bodem ARA.FSTD.130 písm. b) přílohy VI. Postup zahrnuje všechny následující prvky:

i) rozsah každé významné modifikace;

ii) řízení modifikace;

iii) oznámení příslušnému úřadu.

c) V případě významné modifikace FSTD přijme organizace provozující FSTD všechny tyto kroky:

1) připraví a vyhodnotí každou modifikaci, včetně všech příslušných cílů, funkcí a subjektivních zkoušek s cílem určit dopad na původní způsobilostní kritéria;

2) požádá o předchozí schválení dokumentace týkající se činností uvedených v písm. c) bodě 1 a veškeré další relevantní dokumentace a předloží tuto dokumentaci příslušnému úřadu, pokud organizace provozující FSTD není oprávněna jednat v souladu s písm. b) bodem 2;

3) řídí veškeré modifikace FSTD v souladu se svým systémem řízení organizace;

4) prohlásí příslušnému úřadu, že FSTD v době provedení modifikace splňuje svůj způsobilostní základ.

d) Organizace provozující FSTD zavede a udržuje v provozu systém umožňující zjišťovat a posuzovat veškeré modifikace a začleňovat je do jí provozovaných FSTD, a to zejména:

1) modifikace letadel, které jsou významné z hlediska výcviku, zkoušení a přezkušování bez ohledu na to, zda jsou nebo nejsou vynuceny na základě příkazu k zachování letové způsobilosti;

2) modifikace FSTD, které mají dopad na FCS nebo přidělený FCS, osvědčení způsobilosti, ESL, MQTG nebo hardware či software FSTD nebo obojí, včetně pohybového a vizuálního systému, manipulace, výkonnosti a provozu systémů;

3) jakékoli jiné modifikace FSTD, které jsou významné z hlediska výcviku, zkoušení nebo přezkušování.

e) Organizace provozující FSTD validuje:

1) veškeré změny MQTG a v případě významných změn informuje příslušný úřad;

2) každou změnu ESL a v případě významných změn, které mají vliv na ESL, předloží příslušnému úřadu aktualizovaný ESL.

f) V případě modifikace FSTD, která je řízena v souladu s písm. b) bodem 2 a má vliv na osvědčení způsobilosti, požádá organizace provozující FSTD příslušný úřad o vydání nového osvědčení způsobilosti.“;

5) bod ORA.FSTD.115 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.115 Instalace**

a) Organizace provozující FSTD zajistí, aby:

1) FSTD bylo umístěno ve vhodném prostředí, které podporuje jeho bezpečný a spolehlivý provoz;

2) veškeré osoby využívající FSTD a zaměstnanci provádějící jeho údržbu byli poučeni o bezpečnosti provozu FSTD a bylo tak zajištěno, že jsou seznámeni s veškerým bezpečnostním vybavením a se všemi bezpečnostními postupy, kterých lze v FSTD v případě nebezpečí využít;

3) FSTD a jeho instalace splňovaly místní zdravotní a bezpečnostní předpisy;

4) osvědčení způsobilosti a ESL byly vystaveny na viditelném místě a přístupné všem uživatelům FSTD a úřadům.

b) Posouzení bezpečnostních prvků FSTD, jako je nouzové zastavení a nouzové osvětlení, je součástí systému řízení organizace a je prováděno alespoň jednou ročně a zaznamenáváno v zájmu zajištění bezpečného provozu.“;

6) bod ORA.FSTD.120 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.120 ESL**

a) Organizace provozující FSTD vypracuje a udržuje seznam specifikací vybavení (ESL) pro každé osvědčení způsobilosti FSTD.

b) ESL obsahuje přesné a úplné informace týkající se způsobilosti FSTD a jeho způsobilostního základu, instalovaného vybavení, schopností a specifikací a je koncipován tak, aby umožňoval všechny tyto činnosti:

1) posouzení vhodnosti FSTD pro jeho zamýšlené použití;

2) hodnocení FSTD v souladu s bodem ARA.FSTD.100 přílohy VI;

3) zachování způsobilosti FSTD v souladu s bodem ORA.FSTD.105.

c) Organizace provozující FSTD validuje a ověří, že informace v ESL uvedené v písmenu b) jsou přesné a úplné.

d) Organizace provozující FSTD přidá k FSTD dodatečné vybavení, jehož způsobilost není vyžadována, pouze pokud po posouzení dojde k závěru, že toto vybavení nemá nepříznivý vliv na výcvik.“;

7) bod ORA.FSTD.200 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.200 Žádost o vydání osvědčení způsobilosti FSTD**

Žádost o vydání osvědčení způsobilosti FSTD podává organizace provozující FSTD formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem. Žádost musí obsahovat všechny níže uvedené náležitosti:

a) původní formulář žádosti spolu s:

1) tabulkou vybraných validačních údajů s uvedením jedinečného zdroje údajů pro každou objektivní zkoušku;

2) ESL;

b) prohlášení, že organizace provozující FSTD provedla všechny požadované objektivní zkoušky FSTD a splňuje kritéria stanovená v příslušném způsobilostním základě spolu s QTG, včetně plánu validačních údajů a technické zprávy;

c) prohlášení s uvedením, že jsou splněny tyto požadavky:

1) byly provedeny všechny objektivní zkoušky, funkce a subjektivní zkoušky a byly splněny obecné požadavky pro požadovaný FCS;

2) FSTD je v každém svém prvku v souladu s příslušnými požadavky a se simulovaným letadlem, resp. skupinou letadel.“;

8) v bodě ORA.FSTD.210 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Způsobilostní základ se použije pro opakovaná hodnocení FSTD, ledaže si modifikace FSTD vyžádá použití jiného způsobilostního základu.“;

9) bod ORA.FSTD.225 se mění takto:

a) v písmenu b) se uvozující věta nahrazuje tímto:

„Pokud příslušný úřad prodloužil období pro opakované hodnocení FSTD v souladu s bodem ARA.FSTD.120 písm. c) přílohy VI (část ARA), organizace určí osobu nebo skupinu osob s odpovídajícími zkušenostmi, které provedou všechny následující úkony v období 60 dnů před začátkem až 30 dnů po začátku každého opakujícího se 12měsíčního období v souladu s bodem ARA.FSTD.120 písm. b) přílohy VI:“;

b) písmeno c) se zrušuje;

10) bod ORA.FSTD.230 se zrušuje;

11) bod ORA.FSTD.235 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.235 Převod FSTD**

a) Dojde-li ke změně organizace provozující FSTD:

1) přijímající organizace předem uvědomí příslušný úřad, aby se dohodla na plánu převodu FSTD;

2) předávající organizace informuje příslušný úřad před převodem a po odevzdání osvědčení způsobilosti FSTD.

b) Pokud toto FSTD již nesplňuje původní způsobilostní základ, podá organizace žádost o nové osvědčení způsobilosti FSTD.“;

12) bod ORA.FSTD.240 se nahrazuje tímto:

„**ORA.FSTD.240 Vedení záznamů**

Držitel osvědčení způsobilosti FSTD vede záznamy o všech těchto náležitostech:

a) všech dokladech, které popisují a prokazují způsobilostní základ a úroveň FSTD, v příslušných případech včetně FCS nebo přiděleného FCS, a počáteční ESL FSTD po dobu jeho životnosti;

b) dřívějších verzích MQTG a ESL po dobu životnosti FSTD;

c) všech opakujících se dokladech a zprávách týkajících se každého FSTD a činností pro sledování souladu, a to po dobu nejméně 5 let.“

PŘÍLOHA IV

Změny přílohy VIII (část DTO) nařízení (EU) č. 1178/2011

V bodě DTO.GEN.240 přílohy VIII nařízení (EU) č. 1178/2011 se vkládá nové písmeno aa), které zní:

„aa) Ohlášená organizace pro výcvik použije FSTD v souladu s písmenem a), pouze pokud příslušnému úřadu na základě osvědčení způsobilosti FSTD a ESL prokáže adekvátnost specifikací FSTD pro příslušný program výcviku.“

PŘÍLOHA V

Změny přílohy I (Definice) nařízení (EU) č. 965/2012

Příloha I nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) definice v bodě 50 se nahrazuje tímto:

„50. „Zařízením pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD)“ se rozumí zařízení pro výcvik, zkoušky a přezkušování pilotů, jehož osvědčení způsobilosti obsahuje profil způsobilosti FSTD (FCS) nebo přidělený profil způsobilosti FSTD, nebo FSTD starší generace.“;

2) doplňují se nové definice, které znějí:

„144. „FSTD starší generace“ se rozumí FSTD, jehož osvědčení způsobilosti nezahrnuje FCS nebo přidělený FCS a jde o:

a) v případě letounů úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD), trenažér letových a navigačních postupů (FNPT) nebo základní přístrojové výcvikové zařízení (BITD), nebo

b) v případě vrtulníků úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD) nebo trenažér letových a navigačních postupů (FNPT).

145. „Seznamem specifikací vybavení (ESL)“ se rozumí seznam, který je součástí osvědčení způsobilosti FSTD a který poskytuje přesné a komplexní informace o způsobilosti zařízení a jeho způsobilostním základu, instalovaném vybavení, schopnostech a specifikacích.“

PŘÍLOHA VI

Změny přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012

V bodě ORO.FC.145 přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Provozovatel použije vhodné FSTD, které splňuje všechny tyto požadavky:

1) je osvědčené v souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011;

2) napodobuje co nejvíce letadla používaná provozovatelem;

3) používá se pro konkrétní nácvik pouze v případě, že FSTD má vlastnosti a související úrovně věrnosti, které při tomto nácviku simulují příslušné letadlo v rozsahu nezbytném k tomu, aby si člen letové posádky vybudoval nebo udržel požadovanou kvalifikaci pro bezpečný, účinný a efektivní provoz letadla.

Provozovatel ověří vhodnost FSTD pro zamýšlené použití na základě osvědčení způsobilosti FSTD a ESL.

Odkazují-li požadavky tohoto nařízení na konkrétní typy a úrovně FSTD, může provozovatel používat FSTD v souladu s bodem FCL.036 přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

Rozdíly mezi FSTD a letadlem jsou popsány a řešeny během instruktáže, případně během výcviku.“