Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/781

10.4.2026

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/781 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Απριλίου 2026

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης και τη χρήση των εν λόγω συσκευών στην εκπαίδευση, στις δοκιμασίες και στους ελέγχους χειριστών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]) , και ιδίως το άρθρο 23, το άρθρο 27 παράγραφος 1 και το άρθρο 31 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής ([2]) καθορίζονται οι απαιτήσεις για τη χρήση εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (στο εξής: FSTD) στην εκπαίδευση, στις δοκιμασίες και στους ελέγχους τύπου χειριστή.

(2) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([3]) καθορίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες και, ιδίως, οι απαιτήσεις για τη χρήση FSTD στην περιοδική εκπαίδευση από τους φορείς εκμετάλλευσης.

(3) Από την έναρξη της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, η επίσημη πιστοποίηση FSTD, όπως χαρακτηρίζεται βάσει τύπων και επιπέδων FSTD, έχει καθορίσει τον βαθμό στον οποίο μια FSTD μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην εκπαίδευση, στις δοκιμασίες και στους ελέγχους χειριστών. Λαμβανομένης υπόψη της εξέλιξης και των καινοτομιών στην τεχνολογία FSTD, οι διατάξεις σχετικά με τη χρήση FSTD για ικανότητα τύπου και περιοδική εκπαίδευση από τους φορείς εκμετάλλευσης, κατά περίπτωση, θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να καταστεί δυνατή συγκεκριμένη εκπαίδευση και η χρήση της πλέον κατάλληλης FSTD με βάση τις τεχνικές δυνατότητές της, οι οποίες αναφέρονται ως «προφίλ δυνατοτήτων FSTD» (στο εξής: FCS).

(4) Οι διατάξεις των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με τη χρήση FSTD στην ικανότητα τύπου και στην περιοδική εκπαίδευση από τον αερομεταφορέα θα πρέπει να τροποποιηθούν, ώστε να καθοριστούν τα αναγκαία χαρακτηριστικά προσομοίωσης και τα επίπεδα πιστότητας που απαιτούνται για την υποστήριξη της εκπαίδευσης και να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη ευελιξία κατά τον καθορισμό των κατάλληλων FSTD για την εν λόγω εκπαίδευση. Οι τροποποιήσεις αυτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το υλικό καθοδήγησης που δημοσιεύεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, που συνιστά η πιστοποίηση FSTD να βασίζεται σε κριτήρια που σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά προσομοίωσης και τα επίπεδα πιστότητας.

(5) Κατά την εισαγωγή του FCS για πιστοποιημένες FSTD, θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες μεταβατικές διατάξεις για τη διασφάλιση της ομαλής μετάβασης από τις ισχύουσες στις μελλοντικές εφαρμοστέες απαιτήσεις για τις υφιστάμενες FSTD, ενώ, παράλληλα, θα πρέπει να στηριχθεί η εφαρμογή του FCS από τη βιομηχανία το συντομότερο δυνατόν.

(6) Η εφαρμογή των τροποποιήσεων που εισάγουν το FCS θα πρέπει να αναβληθεί, ώστε να δοθεί στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ο χρόνος που απαιτείται για να προετοιμαστούν για την εφαρμογή τους.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Δεδομένου ότι οι απαιτήσεις των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 σχετικά με την εκπαίδευση εκτός της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου θα εξακολουθήσουν να αναφέρονται σε συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα FSTD, θα πρέπει να θεσπιστούν απαιτήσεις για τον προσδιορισμό της ισοδυναμίας μεταξύ των FSTD που έχουν πιστοποιηθεί με τύπους και επίπεδα και των FSTD που έχουν πιστοποιηθεί με FCS.

(8) Ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας έχει καταρτίσει σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και το υπέβαλε στην Επιτροπή με τη γνώμη αριθ. 01/2025, σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ) και με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(9) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 127 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 20) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«20) “Εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD)”: συσκευή για την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τους ελέγχους χειριστών, της οποίας το πιστοποιητικό καταλληλότητας περιλαμβάνει προφίλ δυνατοτήτων FSTD ή αποδοθέν προφίλ δυνατοτήτων FSTD, ή παλαιά FSTD·»·

β) το σημείο 23) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«23) “Οδηγός δοκιμής καταλληλότητας (QTG)”: έγγραφο που συντάσσεται με στόχο να αποδεικνύεται ότι η FSTD συμμορφώνεται με τις προβλεπόμενες ανοχές και τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του/των κύριου/-ων εγγράφου/-ων αναφοράς για τον προσομοιούμενο τύπο αεροσκάφους ή την προσομοιούμενη ομάδα αεροσκαφών·»·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 26) έως 43):

«26) “CS-FSTD”: οι προδιαγραφές πιστοποίησης για FSTD που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με την ORA.FSTD.205 του παραρτήματος VII (μέρος-ORA)·

27) “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)”: οι πληροφορίες που καταχωρίζονται σε πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD, όπου αναφέρονται τα χαρακτηριστικά και τα επίπεδα πιστότητάς τους, καθώς και το αεροσκάφος που προσομοιώνεται με την εν λόγω FSTD σύμφωνα με τις CS-FSTD έκδοση 1 ή μεταγενέστερη·

28) “Αποδοθέν προφίλ δυνατοτήτων FSTD (αποδοθέν FCS)”: οι πληροφορίες που καταχωρίζονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD, όπου αναφέρονται τα χαρακτηριστικά και τα επίπεδα πιστότητας, καθώς και το αεροσκάφος που προσομοιώνεται με την εν λόγω FSTD, όταν η εν λόγω FSTD δεν έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις CS-FSTD έκδοση 1·

29) “Κατάλογος προδιαγραφών εξοπλισμού (ESL)”: κατάλογος που αποτελεί μέρος της πιστοποίησης FSTD και παρέχει ακριβείς και ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με την πιστοποίηση της συσκευής και τη βάση πιστοποίησης, τον εγκατεστημένο εξοπλισμό, τις δυνατότητες και τις προδιαγραφές της·

30) “Κύριο έγγραφο αναφοράς (PRD)”: η τεχνική προδιαγραφή ή το σύνολο τεχνικών προδιαγραφών που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της βάσης πιστοποίησης μιας FSTD·

31) “Αρχική αξιολόγηση”: η πρώτη αξιολόγηση από την αρμόδια αρχή προκειμένου να διαπιστωθεί εάν μια FSTD λειτουργεί σύμφωνα με το πρότυπο της σχετικής βάσης πιστοποίησης·

32) “Δεδομένα επικύρωσης”: τα δεδομένα πτητικών δοκιμών και δοκιμών εδάφους, τα τεχνικά δεδομένα και άλλες εφαρμοστέες πηγές που χρησιμοποιούνται για να επιβεβαιωθεί αντικειμενικά ότι η FSTD αντικατοπτρίζει τα στατικά καθώς και τα δυναμικά χαρακτηριστικά χειρισμού και επιδόσεων του προσομοιούμενου αεροσκάφους και των σχετικών συστημάτων του·

33) “Επαλήθευση”: στο πλαίσιο των FSTD, η διαδικασία με την οποία διασφαλίζεται ότι μια FSTD πληροί τις εφαρμοστέες τεχνικές απαιτήσεις καταλληλότητας·

34) “Επαναξιολόγηση”: η περιοδική αξιολόγηση από την αρμόδια αρχή μετά την αρχική αξιολόγηση, προκειμένου να διαπιστωθεί αν μια FSTD εξακολουθεί να λειτουργεί σύμφωνα με το πρότυπο της σχετικής βάσης πιστοποίησης·

35) “Ειδική αξιολόγηση”: κάθε αξιολόγηση FSTD από την αρμόδια αρχή, εκτός των αρχικών αξιολογήσεων και των επαναξιολογήσεων·

36) “Εύρημα”: στο πλαίσιο των FSTD, η μη συμμόρφωση μιας FSTD με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις της βάσης πιστοποίησής της·

37) “Τροποποίηση”: στο πλαίσιο των FSTD, αλλαγή σε μια FSTD·

38) “Επικύρωση”: στο πλαίσιο των FSTD, η διαδικασία αξιολόγησης των δυνατοτήτων μιας FSTD στην εκπαίδευση, στις δοκιμασίες και στους ελέγχους·

39) “Παλαιά FSTD”: FSTD της οποίας το πιστοποιητικό καταλληλότητας δεν περιλαμβάνει FCS ούτε αποδοθέν FCS και είναι ένα από τα ακόλουθα:

α) για αεροπλάνα, πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD), εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) ή συσκευή βασικής εκπαίδευσης με όργανα (BITD)·

β) για ελικόπτερα, πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)·

40) “Ομάδα αεροσκαφών”: στο πλαίσιο των FSTD, αεροσκάφη με παρόμοια χαρακτηριστικά χειρισμού και λειτουργίας·

41) “Χάρτης πορείας δεδομένων επικύρωσης”: έγγραφο στο οποίο προσδιορίζεται, σε μορφή μήτρας, η πηγή ή οι πηγές δεδομένων για όλες τις απαιτούμενες αντικειμενικές δοκιμές μιας FSTD, μαζί με το ισχύον σκεπτικό ή τις επεξηγήσεις·

42) “Τεχνική έκθεση”: έγγραφο που συντάσσει ο κατασκευαστής FSTD για να περιγράψει τα δεδομένα και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για τον σχεδιασμό και την επαλήθευση μιας FSTD σε σχέση με την ισχύουσα βάση πιστοποίησης·

43) “Πτήση (Fly-out)”: προσομοιωμένη πτήση που εκτελείται κατά τη διεξαγωγή των δοκιμών λειτουργίας και των υποκειμενικών δοκιμών FSTD που περιέχεται στον κύριο QTG (MQTG) από χειριστή που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.»·

2) στο άρθρο 10β προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«2. Κατά την επανέκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας FSTD σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VI (μέρος-ARA) για FSTD που είχαν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που ίσχυαν πριν από τις 30 Απριλίου 2028, τα κράτη μέλη και ο EASA προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

α) κατόπιν αίτησης του κατόχου του πιστοποιητικού, συμπληρώνουν την ενότητα “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)” του πιστοποιητικού:

i) στην περίπτωση FFS που κρίθηκαν κατάλληλοι σύμφωνα με την JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή την αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση της JAR-STD 1H, στην περίπτωση FTD επιπέδου 2 (FTD 2) και επιπέδου 3 (FTD 3) που κρίθηκαν κατάλληλες σύμφωνα με την αρχική έκδοση της JAR-STD 2A ή την αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση της JAR-STD 2H και στην περίπτωση FNPT που κρίθηκαν κατάλληλοι σύμφωνα με την JAR-STD 3A τροποποίηση 1 ή την αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση της JAR-STD 3H, με μία από τις ακόλουθες καταχωρίσεις:

1) αποδοθέν FCS, σύμφωνα με το προσάρτημα IX του παραρτήματος VI (μέρος-ARA)·

2) το FCS, κατόπιν αξιολόγησης της FSTD σύμφωνα με τις CS-FSTD που εφαρμόζονται από τις 30 Απριλίου 2028·

ii) στην περίπτωση FFS, FTD 2, FTD 3 και FNPT εκτός εκείνων που καθορίζονται στο στοιχείο α) σημείο i), με μία από τις ακόλουθες καταχωρίσεις:

1) αποδοθέν FCS σύμφωνα με το προσάρτημα IX του παραρτήματος VI (μέρος-ARA), κατόπιν αξιολόγησης της FSTD σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημείο i), κατά περίπτωση·

2) το FCS, κατόπιν αξιολόγησης της FSTD σύμφωνα με τις CS-FSTD που εφαρμόζονται από τις 30 Απριλίου 2028·

iii) στην περίπτωση FTD επιπέδου 1 (FTD 1), με το FCS, κατόπιν αξιολόγησης της FSTD σύμφωνα με τις CS-FSTD που εφαρμόζονται από τις 30 Απριλίου 2028·

iv) σε κάθε περίπτωση, όταν μια FSTD έχει πιστοποιηθεί με τη χρήση ειδικών όρων σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 στοιχείο η) σημείο 1 του παραρτήματος VI (μέρος-ARA), με το FCS, κατόπιν αξιολόγησης της FSTD σύμφωνα με τις CS-FSTD που εφαρμόζονται από τις 30 Απριλίου 2028·

β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, όταν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία i) έως iv):

i) επανεκδίδουν το πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD χωρίς να συμπληρώσουν την ενότητα "Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)"·

ii) κατά την επανέκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας FSTD για BITD, περιλαμβάνουν τις προδιαγραφές FSTD που ορίζονται στο προσάρτημα IV του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA), όπως ισχύουν έως τις 29 Απριλίου 2028·

γ) πριν από την επανέκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας FSTD με FCS σύμφωνα με το στοιχείο α), ενημερώνουν τον αιτούντα για το αποτέλεσμα της επαναξιολόγησης.

3. Όταν ενεργούν σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α), σε περιπτώσεις στις οποίες μια FSTD είναι πιστοποιημένη για πολλαπλούς τύπους και επίπεδα καταλληλότητας FSTD που προσομοιώνουν τον ίδιο τύπο αεροσκάφους, τα κράτη μέλη και ο EASA συγχωνεύουν τα εν λόγω πιστοποιητικά καταλληλότητας FSTD σε ένα ενιαίο πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD με ένα FCS ή ένα αποδοθέν FCS. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη και ο EASA προβαίνουν στις ακόλουθες ενέργειες:

α) εάν μια FSTD πληροί τη βάση πιστοποίησης που αναφέρεται στο σημείο 2 στοιχείο α) σημείο i), προβαίνουν σε μία από τις ακόλουθες ενέργειες:

i) λαμβάνουν το υψηλότερο επίπεδο πιστότητας για κάθε χαρακτηριστικό, το οποίο προκύπτει από τη σύγκριση του αποδοθέντος FCS για κάθε πιστοποίηση·

ii) εάν ο κάτοχος πιστοποιητικού FSTD υποβάλει αίτηση για FCS, προσδιορίζει το FCS μετά από αξιολόγηση της FSTD·

β) εάν μια FSTD δεν πληροί τη βάση πιστοποίησης που αναφέρεται στο σημείο 2 στοιχείο α) σημείο i), για κάθε πιστοποιητικό καταλληλότητας, το κράτος μέλος και ο EASA εκδίδουν το πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD με FCS ή αποδοθέν FCS που καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 2 στοιχείο α) σημεία ii), iii) ή iv), κατά περίπτωση.

4. Τα κράτη μέλη και ο EASA αντικαθιστούν, το αργότερο έως τις 30 Οκτωβρίου 2029, τα υφιστάμενα πιστοποιητικά καταλληλότητας FSTD με πιστοποιητικά που συμμορφώνονται με τον μορφότυπο που καθορίζεται στο προσάρτημα IV του παραρτήματος VI (μέρος-ARA), υπό την προϋπόθεση ότι έχουν λάβει και εξετάσει τα ακόλουθα:

α) τον ESL·

β) δήλωση με την οποία επιβεβαιώνεται ότι ο φορέας έχει αποδείξει τη συμμόρφωσή του με το μέρος ORA τμήμα FSTD, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2026/781 της Επιτροπής (*).

Κατά την αντικατάσταση των υφιστάμενων πιστοποιητικών καταλληλότητας FSTD σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη και ο EASA ενεργούν σύμφωνα με την παράγραφο 2. Όταν τα κράτη μέλη και ο EASA εκδίδουν το πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD σύμφωνα με τον μορφότυπο που καθορίζεται στο προσάρτημα IV του παραρτήματος VI (μέρος-ARA), ο ESL που καταρτίζεται για το εν λόγω πιστοποιητικό FSTD καθίσταται μέρος της πιστοποίησης FSTD.

5. Οι κάτοχοι πιστοποιητικών καταλληλότητας FSTD, για κάθε πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD πλην των πιστοποιητικών για BITD, καταρτίζουν ESL και τον υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή, μαζί με δήλωση που επιβεβαιώνει ότι ο φορέας έχει αποδείξει τη συμμόρφωση με το τμήμα FSTD του παραρτήματος VII (μέρος-ORA), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2026/781, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) κατά την υποβολή αίτησης για την επανέκδοση του πιστοποιητικού σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VII (μέρος-ORA)·

β) όταν η FSTD προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη διεξαγωγή εκπαίδευσης σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος-FCL) του παρόντος κανονισμού ή τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, σύμφωνα με νέο ή τροποποιημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα·

γ) το αργότερο στις 30 Απριλίου 2029.

6. Το πιστοποιητικό καταλληλότητας BITD παραμένει σε ισχύ με την επιφύλαξη επαναξιολογήσεων, οι οποίες διενεργούνται από την αρμόδια αρχή κάθε 3 έτη.

7. Οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού που περιλαμβάνουν αναφορά σε τύπους και επίπεδα FSTD εφαρμόζονται σε FSTD με FCS ή αποδοθέν FCS σύμφωνα με την FCL.036 του παραρτήματος I (μέρος-FCL).

_____

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2026/781 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2026, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 και (ΕΕ) αριθ. 965/2012 όσον αφορά τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης και τη χρήση των εν λόγω συσκευών στην εκπαίδευση, στις δοκιμασίες και στους ελέγχους χειριστών (ΕΕ L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).»·

3) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού·

4) το παράρτημα VI τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού·

5) το παράρτημα VII τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού·

6) το παράρτημα VIII τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού·

2) το παράρτημα III τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 30 Απριλίου 2028.

Ωστόσο, τα σημεία 5 [FCL.740.H], 6 [FCL.930.TRI] και 7 [FCL.935.TRI] του παραρτήματος I εφαρμόζονται από τις 30 Απριλίου 2026.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 8 Απριλίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τροποποιήσεις του παραρτήματος Ι (Μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) στην FCL.010, ο ορισμός της «συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FTD)» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«“συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)”, ένα πλήρους μεγέθους αντίγραφο οργάνων ειδικού τύπου αεροπλάνου, εξοπλισμού, πίνακα οργάνων και χειριστηρίων σε μία περιοχή ανοιχτού θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για να αντιπροσωπεύουν ένα αεροπλάνο στο έδαφος και σε συνθήκες πτήσης στην έκταση των συστημάτων που είναι εγκαταστημένα στη συσκευή.»·

2) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος FCL.036:

«**FCL.036 Χρήση εκπαιδευτικών συσκευών προσομοίωσης πτήσης (FSTD) για εκπαίδευση, δοκιμές και ελέγχους**

Οι αιτούντες δικαιούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που αφορούν τους τύπους και τα επίπεδα FSTD χρησιμοποιώντας FSTD των οποίων τα πιστοποιητικά καταλληλότητας περιλαμβάνουν FCS ή αποδοθέντα FCS, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

α) για κάθε χαρακτηριστικό, το FCS ή το αποδοθέν FCS υποδεικνύει επίπεδο πιστότητας ίσο ή υψηλότερο από το ισοδύναμο που προσδιορίζεται στους ακόλουθους πίνακες:

1) για αεροπλάνα:

Τύπος και επίπεδο αναφοράς FSTD	Ισοδύναμο FCS													
	1. Διάταξη και δομή θαλάμου διακυβέρνησης	2. Δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης	3. Λειτουργία συστημάτων ελέγχου πτήσης	4. Συστήματα αεροσκάφους	5. Επιδόσεις και χειρισμός στο έδαφος	6. Επιδόσεις και χειρισμός εντός επίδρασης εδάφους	7. Επιδόσεις και χειρισμός εκτός επίδρασης εδάφους	8. Ηχητική σήμανση	9. Σήμανση κραδασμών	10. Σήμανση κίνησης	11. Οπτική σήμανση	12. Πλοήγηση	13. Ατμόσφαιρα και μετεωρολογική ενημέρωση	14. Χώροι και έδαφος πτητικής λειτουργίας
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 πιστοποιημένη σε ισοδύναμο πρότυπο με το επίπεδο B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS επίπεδο C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS προσωρινό επίπεδο C	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S προσωρινό	S	S	S	S
FFS επίπεδο D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Σημείωση: “S”, ειδικό· “R”, αντιπροσωπευτικό· “G”, γενικό· “N», κανένα.

2) για ελικόπτερα:

Τύπος και επίπεδο αναφοράς FSTD	Ισοδύναμο FCS													
	1. Διάταξη και δομή θαλάμου διακυβέρνησης	2. Δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης	3. Λειτουργία συστημάτων ελέγχου πτήσης	4. Συστήματα αεροσκάφους	5. Επιδόσεις και χειρισμός, στο έδαφος	6. Επιδόσεις και χειρισμός εντός επίδρασης εδάφους	7. Επιδόσεις και χειρισμός εκτός επίδρασης εδάφους	8. Ηχητική σήμανση	9. Σήμανση κραδασμών	10. Σήμανση κίνησης	11. Οπτική σήμανση	12. Πλοήγηση	13. Ατμόσφαιρα και μετεωρολογική ενημέρωση	14. Χώροι και έδαφος πτητικής λειτουργίας
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 επίπεδο C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS επίπεδο D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

β) οι εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης (FSTD) διαθέτουν:

1) απτικό υλικό εξοπλισμό·

2) κύρια πηδάλια ελέγχου πτήσης των οποίων οι δυνάμεις μεταβάλλονται με βάση τις διαφορετικές συνθήκες πτήσης για ασκήσεις που περιλαμβάνουν πτήση ελεγχόμενη από τον χειριστή, εκτός από την περίπτωση FSTD των οποίων τα FCS ή τα αποδοθέντα FCS είναι κατώτερα από το ισοδύναμο εκπαιδευτικής συσκευής διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας ΙΙ (FNPT II)·

3) εφόσον χρησιμοποιούνται για εκπαίδευση συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (στο εξής: MCC), την πρόσθετη ικανότητα συνεργασίας πολλών πληρωμάτων που αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας FSTD.»·

3) η FCL.110.H τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι αιτούντες πτυχίο LAPL(H) έχουν συμπληρώσει 40 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε ελικόπτερα και, στον βαθμό και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο αα), σε FSTD. Η πτητική εκπαίδευση περιλαμβάνει τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα:

1) 20 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό·

2) 10 ώρες χρόνου πτήσης «μόνος» υπό επίβλεψη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 5 ωρών χρόνου πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας «μόνος» με τουλάχιστον μία πτήση ταξιδιού ναυτιλίας τουλάχιστον 150 χιλιομέτρων (80 ναυτικών μιλίων), κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκε μία προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης σε αεροδρόμιο διαφορετικό από το αεροδρόμιο αναχώρησης·

3) 35 ώρες πτητικής εκπαίδευσης στον ίδιο τύπο ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στη δοκιμασία δεξιοτήτων.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) Από τις 20 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό που καθορίζονται στο στοιχείο α) σημείο 1), οι αιτούντες μπορούν να συμπληρώσουν έως και 5 ώρες σε FSTD, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν όλα τα ακόλουθα:

1) η FSTD αντιπροσωπεύει τον τύπο ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμασία δεξιοτήτων·

2) ο φορέας εκπαίδευσης έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιτήρηση του εν λόγω φορέα εκπαίδευσης τη σχέση μεταξύ των προδιαγραφών των FSTD και του εκπαιδευτικού προγράμματος LAPL(H). Ο φορέας εκπαίδευσης είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους φορείς:

i) Εγκεκριμένος εκπαιδευτικός φορέας (ATO)·

ii) Δηλωμένος εκπαιδευτικός φορέας (DTO), υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια αρχή έχει εγκρίνει τη χρήση της εν λόγω FSTD για εκπαίδευση LAPL(H).»·

4) η FCL.210.H τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι αιτούντες πτυχίο PPL(H) έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 45 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε ελικόπτερα και, στον βαθμό και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο αα), σε FSTD. Η πτητική εκπαίδευση περιλαμβάνει τουλάχιστον όλα τα ακόλουθα:

1) 25 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό·

2) 10 ώρες χρόνου πτήσης “μόνος” υπό επίβλεψη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον 5 ωρών χρόνου πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας “μόνος” με τουλάχιστον μία πτήση ταξιδιού ναυτιλίας τουλάχιστον 185 χιλιομέτρων (100 ναυτικών μιλίων), με προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης.

3) 35 ώρες πτητικής εκπαίδευσης στον τύπο ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη δοκιμασία δεξιοτήτων.»·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) Από τις 25 ώρες πτητικής εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό που καθορίζονται στο στοιχείο α) σημείο 1), οι αιτούντες μπορούν να συμπληρώσουν ένα από τα ακόλουθα σε FSTD:

1) 5 ώρες κατ’ ανώτατο όριο·

2) 10 ώρες κατ’ ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με όλα τα ακόλουθα:

i) από τις εν λόγω 10 ώρες, συμπληρώνουν τουλάχιστον 5 ώρες σε FSTD που αντιπροσωπεύει τον τύπο ελικοπτέρου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στη δοκιμασία δεξιοτήτων·

ii) ολοκληρώνουν την εκπαιδευτική σειρά σε εκπαιδευτικό φορέα ο οποίος, όσον αφορά την FSTD που καθορίζεται στο σημείο i), έχει αποδείξει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιτήρηση του εν λόγω εκπαιδευτικού φορέα τη σχέση μεταξύ των προδιαγραφών της FSTD και του εκπαιδευτικού προγράμματος PPL(H). Ο φορέας εκπαίδευσης είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους φορείς:

A) ATO·

B) DTO, υπό την προϋπόθεση ότι η αρμόδια αρχή έχει εγκρίνει τη χρήση της εν λόγω FSTD για εκπαίδευση PPL(H).»·

5) στην FCL.740.H στοιχείο γ), το δεύτερο σημείο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο έλεγχος επάρκειας ή η επανεκπαίδευση, κατά περίπτωση, πραγματοποιείται κάθε φορά σε διαφορετικό τύπο. Η νέα περίοδος ισχύος όλων των ειδικοτήτων σε τύπο που επανεπικυρώνονται σύμφωνα με την παρούσα αρχίζει μαζί με την περίοδο ισχύος της ειδικότητας σε τύπο για την οποία πραγματοποιείται ο έλεγχος επάρκειας ή η επανεκπαίδευση.»·

6) στην FCL.930.TRI, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Στους αιτούντες που είναι ή ήταν κάτοχοι πιστοποιητικού εκπαιδευτή αναγνωρίζεται πλήρως ότι ικανοποιούν την απαίτηση της παραγράφου αβ) σημείο 1.»·

7) στην FCL.935.TRI, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), η αξιολόγηση επάρκειας:

1) για εκπαιδευτές ειδικότητας σε τύπο (TRI) για μη σύνθετα ελικόπτερα μπορεί να πραγματοποιείται σε συνδυασμό μίας ή περισσοτέρων FSTD και του αεροσκάφους, ακόμα και αν υπάρχει διαθέσιμος και προσβάσιμος FFS·

2) για εκπαιδευτές ειδικότητας σε τύπο (TRI) για ελικόπτερα που αναφέρονται στην ενότητα Α σημείο 1ε στοιχείο γ) του προσαρτήματος 9 μπορεί να πραγματοποιείται σύμφωνα με την FCL.935.TRI στοιχείο β) σημεία 1, 2 ή 3, ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα FFS ή FSTD.»·

8) Το προσάρτημα 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η ενότητα Α τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 1στ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1στ. Εάν χρησιμοποιούνται FSTD κατά την εκπαίδευση, τη δοκιμασία ή τον έλεγχο, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) μια FSTD χρησιμοποιείται για συγκεκριμένη άσκηση μόνον εάν διαθέτει τα χαρακτηριστικά και τα σχετικά επίπεδα πιστότητας για την προσομοίωση των σχετικών χαρακτηριστικών προσομοίωσης αεροσκάφους, σήμανσης και περιβάλλοντος στην εν λόγω άσκηση, στον βαθμό που απαιτείται ώστε ο υποψήφιος:

i) να αναπτύσσει τις δεξιότητες που απαιτούνται για την κατάλληλη φάση εκπαίδευσης·

ii) να αποδεικνύει τις δεξιότητες ασφαλούς χειρισμού του σχετικού αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της σχετικής άσκησης δοκιμής και ελέγχου·

β) επιπροσθέτως, η καταλληλότητα των χρησιμοποιούμενων FSTD επαληθεύεται με βάση τον ισχύοντα “Πίνακα δοκιμών λειτουργιών και υποκειμενικών δοκιμών” και τον ισχύοντα “Πίνακα δοκιμών επικύρωσης FSTD” που περιλαμβάνεται στο κύριο έγγραφο αναφοράς που ισχύει για τη χρησιμοποιούμενη συσκευή.

Λαμβάνονται υπόψη όλοι οι περιορισμοί και τα όρια που αναφέρονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στον σχετικό ESL.»·

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 1ζ:

«1ζ. Εφόσον ορίζεται στους πίνακες που παρατίθενται στις ενότητες Β-Ε του παρόντος προσαρτήματος, οι OTD μπορούν να χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση της εκπαίδευσης ενός εκπαιδευτικού προγράμματος σε ειδικότητα τύπου. Ωστόσο, ο χρόνος εκπαίδευσης που ολοκληρώνεται στις εν λόγω συσκευές δεν συνυπολογίζεται στον ελάχιστο χρόνο εκπαίδευσης σε FSTD που καθορίζεται στο σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα σε ειδικότητα τύπου.»·

iii) το σημείο 18 τροποποιείται ως εξής:

— η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για την εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας, “συμβάν απώλειας στήριξης” είναι είτε προσέγγιση σε απώλεια στήριξης είτε απώλεια στήριξης. Ο ΑΤΟ μπορεί να χρησιμοποιεί πλήρη προσομοιωτή πτήσης (FFS) επιπέδου C ή επιπέδου D είτε για την εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από απώλεια στήριξης είτε για την απόδειξη των ειδικών χαρακτηριστικών απώλειας στήριξης συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους είτε και για τα δύο, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:»·

— το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) ο FFS είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με τις απαιτήσεις ειδικής αξιολόγησης σε CS-FSTD(A) έκδοση 2 ή σύμφωνα με την τελευταία εφαρμοστέα βάση πιστοποίησης·»·

β) η ενότητα Β τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο 5 τροποποιείται ως εξής:

— τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα ακόλουθα σύμβολα σημαίνουν:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και χειριστής παρακολούθησης

X = Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο

P# = Η εκπαίδευση συμπληρώνεται με επιβλεπόμενη επιθεώρηση αεροπλάνου.

β) Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (→).

Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

A = αεροπλάνο

FFS = πλήρης προσομοιωτής πτήσης

FSTD = εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης

OTD = άλλη εκπαιδευτική συσκευή.»·

— ο πίνακας μετά το σημείο ιβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ, ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ / ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ή ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
	ΕΝΟΤΗΤΑ 1						
1	Αναχώρηση	P					
1.1	Πριν από την πτήση, μεταξύ άλλων: — τεκμηρίωση· — μάζα και ζυγοστάθμιση· — ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες· και — αγγελία (NOTAM).						
1.2	Έλεγχοι πριν από την έναρξη						
1.2.1	Εξωτερικοί	P#		P		M	
1.2.2	Εσωτερικοί	P#	P#	P		M	
1.3	Εκκίνηση κινητήρα: συνήθεις δυσλειτουργίες		P	→		M	
1.4	Τροχοδρόμηση		P	→		M	
1.5	Έλεγχοι πριν από την αναχώρηση: δοκιμή κινητήρα (αν εφαρμόζεται)		P	→		M	
1.6	Διαδικασία απογείωσης: — κανονική με ρυθμίσεις πτερυγίων βάσει εγχειριδίου πτήσης· και — πλάγιος άνεμος (αν υπάρχουν οι συνθήκες).		P	→		M	
1.7	Άνοδος: — V_x/V_y — στροφή στις πορείες· και — οριζοντίωση.		P	→		M	
1.8	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		P			M	

	ΕΝΟΤΗΤΑ 2						
2 2.1	Συνθήκες πτήσης (μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC))»: Ευθεία και οριζόντια πτήση σε διάφορες ταχύτητες αέρα συμπεριλαμβανομένης της πτήσης σε οριακά χαμηλή ταχύτητα αέρα με και χωρίς πτερύγια [συμπεριλαμβανομένης της προσέγγισης με V_{mca} όταν εφαρμόζεται]		P	→			
2.2	Κλειστές στροφές (360° αριστερά και δεξιά με κλίση 45°)		P	→		M	
2.3	Απώλειες στήριξης και ανάκτηση κανονικής λειτουργίας: i) καθαρή απώλεια στήριξης· ii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης σε καθοδική στροφή με κλίση με διαμόρφωση προσέγγισης και ισχύ· iii) προσέγγιση με απώλεια στήριξης στη διαμόρφωση προσγείωσης και ισχύ· και iv) προσέγγιση με απώλεια στήριξης, ανοδική στροφή με πτερύγιο απογείωσης και ισχύ ανόδου (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα).		P	→		M	
2.4	Χειρισμός με τη χρήση αυτόματου πιλότου και συστήματος διεύθυνσης πτήσης (μπορεί να πραγματοποιηθεί στην ενότητα 3), αν εφαρμόζεται		P	→		M	
2.5	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 3Α						
3Α 3Α.1	Διαδικασίες VFR επί διαδρομής [Βλ. Β.5 στοιχεία γ) και δ)] Σχέδιο πτήσης, αεροναυτιλία με αναμέτρηση και χρήση χαρτών		P	→			
3Α.2	Διατήρηση απόλυτου ύψους, πορείας και ταχύτητας		P	→			
3Α.3	Προσανατολισμός, χρονομέτρηση και αναθεώρηση των εκτιμώμενων ωρών άφιξης		P	→			
3Α.4	Χρήση βοηθημάτων ραδιοναυτιλίας (αν εφαρμόζεται)		P	→			
3Α.5	Διαχείριση πτήσης (ημερολόγιο πτήσης, συνήθεις έλεγχοι συμπεριλαμβανομένων ελέγχων καυσίμου, συστημάτων και παγοποίησης)		P	→			
3Α.6	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασία ραδιοτηλεφωνίας		P	→			
	ΕΝΟΤΗΤΑ 3Β						
3Β 3Β.1*	Πτήση με όργανα Αναχώρηση IFR		P	→		M	
3Β.2*	IFR επί διαδρομής		P	→		M	

3B.3*	Διαδικασίες κράτησης		P	→		M	
3B.4*	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος (DA/H) 200 ποδών (60 μέτρων) ή σε υψηλότερα ελάχιστα εάν απαιτείται από τη διαδικασία προσέγγισης (μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο αυτόματος πιλότος για διασταύρωση με την κατακόρυφη διαδρομή στο τμήμα τελικής προσέγγισης)		P	→		M	
3B.5*	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Πτητικές ασκήσεις συμπεριλαμβανομένης βλάβης της πυξίδας και του ενδείκτη στάσης: — στροφές σταθερού ρυθμού· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από ασυνήθεις στάσεις.		P	→		M	
3B.7*	Βλάβη ραδιοφάρου ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης ή ίχνους καθόδου		P	→			
3B.8*	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		P	→		M	
	Αφήνεται σκοπίμως κενό						
	ΕΝΟΤΗΤΑ 4						
4 4.1	Άφιξη και προσγειώσεις Διαδικασία άφιξης σε αεροδρόμιο		P	→		M	
4.2	Κανονική προσγείωση		P	→		M	
4.3	Προσγείωση χωρίς πτερύγια		P	→		M	
4.4	Προσγείωση με πλάγιο άνεμο (αν υπάρχουν κατάλληλες συνθήκες)		P	→			
4.5	Προσέγγιση και προσγείωση με ισχύ βραδείας λειτουργίας από έως και 2 000 πόδια επάνω από το διάδρομο (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)		P	→			
4.6	Επανακύκλωση από ελάχιστο σχετικό ύψος		P	→		M	
4.7	Επανακύκλωση και προσγείωση τη νύχτα (αν εφαρμόζεται)		P	→			
4.8	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 5						
5	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης (Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 4)						
5.1	Ματαιωθείσα απογείωση σε εύλογη ταχύτητα		P	→		M	

5.2	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά την απογείωση (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)			P		M	
5.3	Προσομοιούμενη αναγκαστική προσγείωση χωρίς ισχύ (μόνο μονοκινητήρια αεροπλάνα)			P		M	
5.4	Προσομοιούμενες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης: i) πυρκαγιά ή καπνός κατά την πτήση· και ii) δυσλειτουργίες συστημάτων, ανάλογα με την περίπτωση		P	→			
5.5	Εκπαίδευση μόνο για πολυκινητήρια αεροπλάνα και μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης: σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα (σε ασφαλές ύψος αν πραγματοποιείται στο αεροσκάφος)		P	→			
5.6	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασία ραδιοτηλεφωνίας						
	ΕΝΟΤΗΤΑ 6						
6 6.1*	Προσομοιούμενη ασυμμετρική πτήση (Αυτή η ενότητα μπορεί να συνδυαστεί με τις ενότητες 1 έως 5) Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά την απογείωση (σε ασφαλές ύψος εκτός αν πραγματοποιείται σε FFS ή σε FNPT II)		P	→		M	
6.2*	Ασυμμετρική προσέγγιση και επανακύκλωση		P	→		M	
6.3*	Ασυμμετρική προσέγγιση και προσγείωση πλήρους ακινητοποίησης		P	→		M	
6.4	Επαφή — συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ, διαδικασίες ραδιοτηλεφωνίας		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 7						
7	Εκπαίδευση στην πρόληψη ασυνήθων στάσεων και στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας (UPRT)						
7.1	Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης						
7.1.1	Πτήση ελεγχόμενη από τον χειριστή με ή χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης (χωρίς αυτόματο πιλότο, χωρίς αυτόματη ώση/ αυτόματο μοχλό αερίων και σε διαφορετικές συναρτήσεις χειρισμών, κατά περίπτωση)		P	→			
7.1.1.1	Σε διαφορετικές ταχύτητες (συμπεριλαμβανομένων αργών πτήσεων) και διαφορετικά απόλυτα ύψη εντός του φακέλου πτήσης της εκπαίδευσης σε FSTD		P	→			
7.1.1.2	Κλειστές στροφές με κλίση 45°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά		P	→			
7.1.1.3	Στροφές με και χωρίς φθορείς		P	→			

7.1.1.4	Διαδικασίες πτήσης και ελιγμών με όργανα, μεταξύ των οποίων ενόργανη αναχώρηση, άφιξη και εξ όψεως προσέγγιση		P	→			
7.2 7.2.1	Εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από συμβάντα απώλειας στήριξης σε: — διαμόρφωση απογείωσης· — καθαρή διαμόρφωση σε χαμηλό απόλυτο ύψος· — καθαρή διαμόρφωση πλησίον του μέγιστου ύψους πτητικής λειτουργίας· και — διαμόρφωση προσγείωσης.		P	→			
7.2.2	Οι ακόλουθες ασκήσεις ανάκτησης κανονικής λειτουργίας: — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή πάνω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή κάτω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης.		P	→			
7.3	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* από διάφορα στάδια κατά τη διάρκεια ενόργανης προσέγγισης		P	→			
7.4	Ματαιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία: — από διάφορα σχετικά ύψη κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (DH/MDH) 15 μέτρων (50 ποδών) επάνω από το κατώφλι διαδρόμου· — μετά την προσεδάφιση (ματαιωθείσα προσγείωση)· — σε αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία αεροπλάνων περιφερειακών μεταφορών (SFAR 23), η ματαιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία αρχίζει κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) ή μετά την προσεδάφιση.		P	→»			

ii) το σημείο 6 τροποποιείται ως εξής:

— τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Τα ακόλουθα σύμβολα σημαίνουν:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και ως χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο, κατά περίπτωση

X = Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται αεροπλάνο

P → = Η άσκηση ολοκληρώνεται σε κατάλληλα πιστοποιημένη FSTD

P# = Η εκπαίδευση συμπληρώνεται με επιβλεπόμενη επιθεώρηση αεροπλάνου.

β) Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (→).

Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

A = αεροπλάνο

FFS = πλήρης προσομοιωτής πτήσης

FSTD = εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης

OTD = άλλη εκπαιδευτική συσκευή.»·

— ο πίνακας μετά το στοιχείο ι) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΤΥΧΙΟ ATPL / MPL / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΥΠΟ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FSTD	A	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή A	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
	ΕΝΟΤΗΤΑ 1						
1	Προετοιμασία πτήσης	P					
1.1	Υπολογισμός επιδόσεων						
1.2	Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του αεροπλάνου· θέση κάθε αντικειμένου και σκοπός της επιθεώρησης	P#	P#	P			
1.3	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης		P	→			
1.4	Χρήση του καταλόγου ελέγχου πριν από την εκκίνηση των κινητήρων, διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας		P	→		M	
1.5	Τροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή		P	→			
1.6	Έλεγχοι πριν από την απογείωση		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 2						
2	Απογειώσεις		P	→			
2.1	Κανονικές απογειώσεις με διαφορετικές ρυθμίσεις πτερυγίου, συμπεριλαμβανομένης της εσπευσμένης απογείωσης						
2.2*	Ενόργανη απογείωση· απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα κατά τη διάρκεια της περιστροφής ή αμέσως μετά την άνοδο στον αέρα		P	→			
2.3	Απογείωση με πλάγιο άνεμο·		P	→			

2.4	Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή προσομοιούμενη)		P	→			
2.5 2.5.1*	Απογειώσεις με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα: αμέσως μετά την επίτευξη ταχύτητας V_2		P	→			
	(Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν είναι πιστοποιημένα ως αεροπλάνα εντασσόμενα στην κατηγορία μεταφορών ή την κατηγορία περιφερειακών μεταφορών, δεν προσομοιώνεται η βλάβη του κινητήρα έως την επίτευξη ελάχιστου σχετικού ύψους 500 ποδών από το τέλος του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το απόλυτο ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει τη βλάβη του κινητήρα αμέσως μετά την επίτευξη ταχύτητας V_2.)						
2.5.2*	μεταξύ των τιμών ταχύτητας V_1 και V_2		P	X		M Μόνο FFS	
2.6	Ματαιωθείσα απογείωση σε εύλογη ταχύτητα πριν από την επίτευξη της ταχύτητας V_1		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 3						
3 3.1	Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης Πτήση ελεγχόμενη από τον χειριστή με ή χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης (χωρίς αυτόματο πιλότο, χωρίς αυτόματη ώση/αυτόματο μοχλό αερίων και σε διαφορετικές συναρτήσεις χειρισμών, κατά περίπτωση)		P	→			
3.1.1	Σε διαφορετικές ταχύτητες (συμπεριλαμβανομένων αργών πτήσεων) και διαφορετικά απόλυτα ύψη εντός του φακέλου πτήσης της εκπαίδευσης σε FSTD		P	→			
3.1.2	Κλειστές στροφές με κλίση 45°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά		P	→			
3.1.3	Στροφές με και χωρίς φθορείς		P	→			
3.1.4	Διαδικασίες πτήσης και ελιγμών με όργανα, μεταξύ των οποίων ενόργανη αναχώρηση, άφιξη και εξ όψεως προσέγγιση		P	→			

3.2	Ρύγχος του αεροπλάνου επάνω και αεροκραδασμοί Mach (κατά περίπτωση), καθώς και άλλα ειδικά χαρακτηριστικά πτήσης του αεροπλάνου (π.χ. «ολλανδική περιστροφή»)		P	X		Μόνο FFS	
3.3	Κανονική λειτουργία των συστημάτων και των χειριστηρίων του πίνακα ελέγχου μηχανικού (αν εφαρμόζεται)	P	→	→			
3.4	Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων:					M	Επιλέγονται υποχρεωτικά τουλάχιστον 3 ασυνήθεις καταστάσεις από το αντικείμενο 3.4.0 έως και το αντικείμενο 3.4.14
3.4.0	Κινητήρας (έλικα, αν απαιτείται)	P	→	→			
3.4.1	Συμπίεση και κλιματισμός	P	→	→			
3.4.2	Σύστημα Pitot/στατικής πίεσης	P	→	→			
3.4.3	Σύστημα καυσίμου	P	→	→			
3.4.4	Ηλεκτρικό σύστημα	P	→	→			
3.4.5	Υδραυλικό σύστημα	P	→	→			
3.4.6	Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	P	→	→			
3.4.7	Σύστημα αντιπαγοποίησης/ αποπαγοποίησης, θέρμανση αντιθαμβωτικού πετάσματος	P	→				
3.4.8	Αυτόματος πιλότος / σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P	→			M (ενός χειριστή μόνο)	
3.4.9	Συσκευές προειδοποίησης απώλειας στήριξης ή συσκευές αποφυγής απώλειας στήριξης και συσκευές επαύξησης ευστάθειας	P	→				
3.4.10	Σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους, ραντάρ καιρού, ραδιοϋψόμετρο, αναμεταδότης		P				
3.4.11	Ασύρματοι, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	P	→				
3.4.12	Σύστημα και φρένο προσγείωσης	P	→	→			
3.4.13	Σύστημα υπεραντωτικών πτερυγίων	P	→	→			
3.4.14	Βοηθητική μονάδα ισχύος (APU)	P	→	→			
	Αφήνεται σκοπίμως κενό						

3.6	Διαδικασίες σε μη κανονικές συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης:					M	Επιλέγονται υποχρεωτικά τουλάχιστον 3 αντικείμενα από το αντικείμενο 3.6.1 έως και το αντικείμενο 3.6.9.
3.6.1	Ασκήσεις πυρόσβεσης, π.χ. κινητήρας, βοηθητική μονάδα ισχύος (APU), θάλαμος, διαμέρισμα φορτίου, θάλαμος διακυβέρνησης, πυρκαγιές πτερύγων και ηλεκτρικών, συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης		P	→			
3.6.2	Έλεγχος και αφαίρεση καπνού		P	→			
3.6.3	Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα σε ασφαλές ύψος		P	→			
3.6.4	Απόρριψη καυσίμου σε πτήση (προσομοιούμενη)		P	→			
3.6.5	Διάτμηση ανέμου κατά την απογείωση/προσγείωση		P	X		Μόνο FFS	
3.6.6	Προσομοιούμενη βλάβη πίεσης θαλάμου / κάθοδος έκτακτης ανάγκης		P	→			
3.6.7	Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος		P	→			
3.6.8	Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο αντίστοιχο εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου		P	→			
3.6.9	Συμβάν συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (TCAS)	P →	→	X		Μόνο FFS	
3.7 3.7.1	Εκπαίδευση στην ανάκτηση κανονικής λειτουργίας Ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από συμβάντα απώλειας στήριξης σε: — διαμόρφωση απογείωσης· — καθαρή διαμόρφωση σε χαμηλό απόλυτο ύψος· — καθαρή διαμόρφωση πλησίον του μέγιστου ύψους πτητικής λειτουργίας· και — διαμόρφωση προσγείωσης.		P FFS πιστο-ποιημένος μόνο για εκπαίδευ-ση	X			
3.7.2	Οι ακόλουθες ασκήσεις ανάκτησης κανονικής λειτουργίας: — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή πάνω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης· και — ανάκτηση κανονικής λειτουργίας από στάση πτήσης με την κεφαλή κάτω από τον ορίζοντα με διάφορες γωνίες κλίσης.		P FFS πιστο-ποιημένος μόνο για εκπαίδευ-ση	X		Μόνο FFS	

3.8	Διαδικασίες πτήσης με όργανα						
3.8.1*	Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας		P	→		M	
3.8.2*	Διαδικασίες κράτησης		P	→			
3.8.3*	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος 200 ποδών (60 μέτρων) ή προς υψηλότερα ελάχιστα εάν το απαιτεί η διαδικασία προσέγγισης						
	Σημείωση: Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι διαδικασίες RNP APCH ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση αυτόματου πιλότου ή συστήματος διεύθυνσης πτήσης. Η διαδικασία που πρέπει να εκτελείται με μη αυτόματο τρόπο επιλέγεται με βάση τους εν λόγω περιορισμούς (για παράδειγμα, με επιλογή συστήματος ενόργανης προσγείωσης (ILS) για το 3.8.3.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους).						
3.8.3.1*	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης		P	→		M* (μόνο δοκιμασία δεξιοτήτων)	
3.8.3.2*	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης		P	→			
3.8.3.3*	Με αυτόματο πιλότο		P	→			
3.8.3.4*	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας κατά την τελική προσέγγιση έως την προσγείωση ή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης (ανάλογα με την περίπτωση), ξεκινώντας: i) πριν από τη διέλευση σε ύψος 1 000 ποδών πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου· και ii) μετά τη διέλευση σε ύψος 1 000 ποδών πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία περιφερειακών μεταφορών (SFAR 23), η προσέγγιση με την προσομοιούμενη απώλεια κινητήρα και τη συνεπακόλουθη επανακύκλωση αρχίζει σε συνδυασμό με τη δισδιάστατη προσέγγιση σύμφωνα με το 3.8.4. Η επανακύκλωση αρχίζει κατά την επίτευξη του δημοσιευμένου σχετικού/απόλυτου ύψους αποφυγής εμποδίων (OCH/A)· ωστόσο, όχι αργότερα από την επίτευξη ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/H) 500 ποδών επάνω από το ύψος του κατωφλίου του διαδρόμου. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τις ίδιες επιδόσεις με αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών όσον αφορά τη μάζα απογείωσης και το απόλυτο ύψος πυκνότητας, ο εκπαιδευτής μπορεί να προσομοιώσει τη βλάβη κινητήρα σύμφωνα με την άσκηση 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4*	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου		P*	→		M	
3.8.5	Κυκλική προσέγγιση υπό τις εξής συνθήκες: α)* προσέγγιση στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος κυκλικής προσέγγισης στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο σύμφωνα με τις τοπικές εγκαταστάσεις ενόργανης προσέγγισης υπό συνθήκες προσομοιούμενης πτήσης με όργανα· ακολουθούμενη από : β) κυκλική προσέγγιση σε άλλον διάδρομο τουλάχιστον 90° εκτός της κεντρικής γραμμής (άξονα) από την τελική προσέγγιση που χρησιμοποιείται στο στοιχείο α), στο εγκεκριμένο ελάχιστο απόλυτο ύψος κυκλικής προσέγγισης. *Σημείωση:* Αν οι προσεγγίσεις των στοιχείων α) και β) δεν είναι δυνατές για λόγους ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, είναι δυνατή η δημιουργία προσομοιούμενων συνθηκών χαμηλής ορατότητας.		P*	→			
3.8.6	Εξ όψεως προσεγγίσεις		P	→			
	ΕΝΟΤΗΤΑ 4						
4	Διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης		P*	→			
4.1	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* στη διάρκεια τρισδιάστατης πτητικής λειτουργίας κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους		P*	→			
4.2	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία* από διάφορα στάδια κατά τη διάρκεια ενόργανης προσέγγισης		P*	→			
4.3	Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης		P*	→			
4.4*	Μη αυτόματη επανακύκλωση με προσομοίωση του κρίσιμου κινητήρα εκτός λειτουργίας έπειτα από ενόργανη προσέγγιση κατά την επίτευξη αποφασιστικού σχετικού ύψους, ελάχιστου ύψους καθόδου ή σημείου αποτυχημένης προσέγγισης		P*	→		M	
4.5	Ματαιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία: — από διάφορα ύψη κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος/ ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (DH/MDH)· — μετά την προσεδάφιση (ματαιωθείσα προσγείωση). Σε αεροπλάνα που δεν έχουν πιστοποιηθεί ως αεροπλάνα που εντάσσονται στην κατηγορία μεταφορών (JAR/FAR 25) ή στην κατηγορία αεροπλάνων περιφερειακών		P	→			

	μεταφορών (SFAR 23), η ματαιωθείσα προσγείωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία αρχίζει κάτω από το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) ή μετά την προσεδάφιση.						
	ΕΝΟΤΗΤΑ 5						
5 5.1	Προσγειώσεις Κανονικές προσγειώσεις* με αναφορά οπτικής επαφής κατά την επίτευξη αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους έπειτα από πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης		P				
5.2	Προσγείωση με προσομοιούμενη ακινητοποίηση του οριζόντιου σταθερού σε οποιαδήποτε θέση εκτός αντισταθμιστικού		P	X		Μόνο FFS	
5.3	Προσγειώσεις με πλάγιο άνεμο (αεροσκάφος, αν είναι εφικτό)		P	→			
5.4	Κύκλος εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου και προσγείωση χωρίς εκτεταμένα ή με μερικώς εκτεταμένα τα υπεραντωτικά πτερύγια		P	→			
5.5	Προσγείωση με προσομοίωση του κρίσιμου κινητήρα εκτός λειτουργίας		P	→		M	
5.6	Προσγείωση με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας: — αεροπλάνα με τρεις κινητήρες: ο κεντρικός κινητήρας και ένας εξωτερικός κινητήρας στον βαθμό που είναι εφικτό σύμφωνα με τα δεδομένα του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου· και — αεροπλάνα με τέσσερις κινητήρες: δύο κινητήρες στη μία πλευρά.		P	X		M Μόνο FFS (μόνο δοκιμασία δεξιοτήτων)-»·	

γ) η ενότητα Γ τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα ακόλουθα σύμβολα σημαίνουν:

P = Εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα ενός χειριστή (SPH) ή εκπαιδευόμενος ως κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης και ως χειριστής που πετάει και χειριστής παρακολούθησης για την έκδοση ειδικότητας σε τύπο για ελικόπτερα πολλών χειριστών (MPH)

X = Α Για αυτήν την άσκηση δεν χρησιμοποιείται ελικόπτερο

P → = Η άσκηση ολοκληρώνεται σε κατάλληλα πιστοποιημένη FSTD

P# = Η εκπαίδευση συμπληρώνεται με επιβλεπόμενη επιθεώρηση ελικοπτέρου.

6. Η πρακτική εκπαίδευση διεξάγεται τουλάχιστον στο επίπεδο του εκπαιδευτικού εξοπλισμού που συμβολίζεται ως (P), ή μπορεί να διεξάγεται σε οποιοδήποτε ανώτερο επίπεδο εξοπλισμού που συμβολίζεται με το βέλος (→).

Οι ακόλουθες συντμήσεις χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται:

FFS = πλήρης εξομοιωτής πτήσης

FTD = συσκευή πτητικής εκπαίδευσης

H = ελικόπτερο

OTD = άλλη εκπαιδευτική συσκευή.»·

ii) ο πίνακας μετά το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΝΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ / ΠΟΛΛΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ		ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ	
Ελιγμοί/διαδικασίες		OTD	FSTD	H	Αρχικά του εκπαιδευτή όταν ολοκληρωθεί η εκπαίδευση	Δοκιμασία ή έλεγχος σε FSTD ή H	Αρχικά του εξεταστή όταν ολοκληρωθεί η δοκιμασία ή ο έλεγχος
	ΕΝΟΤΗΤΑ 1 — Προετοιμασίες και έλεγχοι πριν από την πτήση						
1.1	Εξωτερική οπτική επιθεώρηση του ελικοπτέρου· θέση κάθε αντικειμένου και σκοπός της επιθεώρησης	P#	P#	P		M (αν πραγματοποιηθεί στο ελικόπτερο)	
1.2	Επιθεώρηση του θαλάμου διακυβέρνησης		P	→		M	
1.3	Διαδικασίες εκκίνησης, έλεγχος ραδιοεξοπλισμού και εξοπλισμού ναυτιλίας, επιλογή και ρύθμιση των συχνοτήτων ναυτιλίας και επικοινωνίας		P	→		M	
1.4	Τροχοδρόμηση/ αεροτροχοδρόμηση σε συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του ΕΕΚ ή τις οδηγίες του εκπαιδευτή		P	→		M	
1.5	Διαδικασίες και έλεγχοι πριν από την απογείωση		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 2 — Ελιγμοί και διαδικασίες πτήσης						
2.1	Απογειώσεις (διάφορα προφίλ)		P	→		M	
2.2	Απογειώσεις και προσγειώσεις σε έδαφος με κλίση ή με πλάγιο άνεμο		P	→			
2.3	Απογείωση με μέγιστη μάζα απογείωσης (πραγματική ή προσομοιούμενη)		P	→			
2.4	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα αμέσως πριν το σημείο απόφασης απογείωσης ή το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση		P	→		M	
2.4.1	Απογείωση με προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα αμέσως μετά το σημείο απόφασης απογείωσης ή το καθορισμένο σημείο μετά την απογείωση		P	→		M	

2.5	Στροφές ανόδου και καθόδου προς συγκεκριμένες πορείες		P	→		M	
2.5.1	Στροφές με κλίση 30°, 180° έως 360° αριστερά και δεξιά μόνο με αναφορά σε όργανα		P	→		M	
2.6	Κάθοδος με αυτοπεριστροφή		P	→		M	
2.6.1	Για μονοκινητήρια ελικόπτερα (SEH): — προσγείωση με αυτοπεριστροφή· ή — ανάκτηση ισχύος, υπό την προϋπόθεση ότι οι αιτούντες, κατά το προηγούμενο έτος, ολοκλήρωσαν εκπαίδευση που περιλάμβανε προσγείωση με αυτοπεριστροφή και ότι η εκπαίδευση αυτή έχει καταχωριστεί στα μητρώα των αιτούντων και φέρει την υπογραφή του εκπαιδευτή. Για πολυκινητήρια ελικόπτερα (MEH): ανάκτηση ισχύος.		P	→		M	
2.7	Προσγειώσεις, διάφορα προφίλ		P	→		M	
2.7.1	Επανακύκλωση ή προσγείωση έπειτα από προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα πριν το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης ή το καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση		P	→		M	
2.7.2	Προσγείωση έπειτα από προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα μετά το σημείο λήψης απόφασης προσγείωσης ή το καθορισμένο σημείο πριν την προσγείωση		P	→		M	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 3 — Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών						
3	Κανονικές και μη κανονικές λειτουργίες των ακόλουθων συστημάτων και διαδικασιών:					M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
3.1	Κινητήρας	P	→	→			
3.2	Κλιματισμός (θέρμανση, εξαερισμός)	P	→	→			
3.3	Σύστημα Pitot/στατικής πίεσης	P	→	→			
3.4	Σύστημα καυσίμου	P	→	→			
3.5	Ηλεκτρικό σύστημα	P	→	→			

3.6	Υδραυλικό σύστημα	P	→	→			
3.7	Έλεγχος πτήσης και σύστημα αντιστάθμισης	P	→	→			
3.8	Σύστημα αντιπαγοποίησης και αποπαγοποίησης (αν εφαρμόζεται)	P	→	→			
3.9	Αυτόματος πιλότος / συσκευές επαύξησης της ευστάθειας / σύστημα διεύθυνσης πτήσης	P	→	→			
3.10	Προηγμένο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (EGPWS) / Σύστημα εντοπισμού εδάφους και προειδοποίησης για ελικόπτερα (HTAWS) (αν εφαρμόζεται)	P	→	→			
3.11	Ραντάρ καιρού, ραδιοϋψόμετρο, αναμεταδότης	P	→	→			
3.12	Σύστημα περιοχικής ναυτιλίας	P	→	→			
3.13	Σύστημα εξοπλισμού προσγείωσης	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Ασύρματος, εξοπλισμός ναυτιλίας, όργανα και σύστημα διαχείρισης πτήσης	P	→	→			
	ΕΝΟΤΗΤΑ 4 — Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης						
4	Διαδικασίες σε ασυνήθεις συνθήκες και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης					M	Επιλέγονται υποχρεωτικά 3 τουλάχιστον αντικείμενα από αυτήν την ενότητα
4.1	Ασκήσεις πυρόσβεσης (συμπεριλαμβανομένης της εκκένωσης, αν εφαρμόζεται)		P	→			
4.2	Έλεγχος και αφαίρεση καπνού		P	→			
4.3	Βλάβες, σβήσιμο και επανεκκίνηση κινητήρα σε ασφαλές ύψος		P	→			
4.4	Απόρριψη καυσίμου σε πτήση (προσομοιούμενη, αν εφαρμόζεται)		P	→			
4.5	Βλάβη ελέγχου ουραίου στροφείου (αν εφαρμόζεται)		P	→			

4.5.1	Απώλεια ελέγχου ουραίου στροφείου (αν εφαρμόζεται)		P	X			
4.6	Αδιαθεσία μέλους του πληρώματος — μόνο για πιλότο ελικοπτέρων πολλών χειριστών (MPH) και χειριστή ελικοπτέρων ενός χειριστή (SPH) σε λειτουργίες πολλαπλών χειριστών		P	→			
4.7	Δυσλειτουργίες κιβωτίου μετάδοσης της κίνησης		P	→			
4.8	Συμβάν TCAS (κατά περίπτωση)	P →	→	X			
4.9	Άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης όπως παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο πτήσης		P	→			
	ΕΝΟΤΗΤΑ 5 — Διαδικασίες πτήσης με όργανα (να πραγματοποιηθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα ή προσομοιούμενες μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα)						
5.1	Ενόργανη απογείωση: απαιτείται μετάβαση σε πτήση με όργανα το συντομότερο δυνατό από τη στιγμή που το ελικόπτερο βρίσκεται στον αέρα		P*	→*			
5.1.1	Προσομοιούμενη βλάβη κινητήρα κατά τη διάρκεια της αναχώρησης		P*	→*		M*	
5.2	Τήρηση των διαδρομών αναχώρησης και άφιξης και των υποδείξεων του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας		P*	→*		M*	
5.3	Διαδικασίες κράτησης		P*	→*			
5.4	Τρισδιάστατες πτητικές λειτουργίες προς αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος 200 ποδών (60 μέτρων) ή προς υψηλότερα ελάχιστα εάν το απαιτεί η διαδικασία προσέγγισης		P*	→*			
5.4.1	Μη αυτόματα, χωρίς σύστημα διεύθυνσης πτήσης *Σημείωση:* Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, οι διαδικασίες RNP APCH ενδέχεται να απαιτούν τη χρήση αυτόματου πιλότου ή συστήματος διεύθυνσης πτήσης. Η διαδικασία που πρέπει να εκτελείται με μη αυτόματο τρόπο επιλέγεται με βάση τους εν λόγω περιορισμούς (για παράδειγμα, επιλέγεται σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) για το 5.4.1 σε περίπτωση περιορισμού σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους).		P*	→*		M* (εκτός εάν έχει ολοκληρωθεί η άσκηση 5.4.2)	

5.4.2	Μη αυτόματα, με σύστημα διεύθυνσης πτήσης		P*	→*		M* (εκτός εάν έχει ολοκληρωθεί η άσκηση 5.4.1)	
5.4.3	Με συζευγμένο αυτόματο πιλότο		P*	→*			
5.4.4	Μη αυτόματα, με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργίας· η βλάβη κινητήρα προσομοιώνεται κατά την τελική προσέγγιση πριν από το πέρασμα 1 000 πόδια επάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου έως την προσγείωση ή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποτυχημένης προσέγγισης		P*	→*		M*	
5.5	Δισδιάστατες πτητικές λειτουργίες στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου		P*	→*		M*	
5.6	Επανακύκλωση με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)		P*	→*			
5.6.1	Άλλες διαδικασίες αποτυχημένης προσέγγισης		P*	→*			
5.6.2	Επανακύκλωση με προσομοίωση ενός κινητήρα εκτός λειτουργία κατά την επίτευξη του αποφασιστικού απόλυτου/σχετικού ύψους (DA/H) ή του ελάχιστου απόλυτου/σχετικού ύψους καθόδου (MDA/MDH)		P*	→*		M*	
5.7	Αυτοπεριστροφή σε μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα με ανάκτηση ισχύος		P*	→*		M*	
5.8	Επαναφορά από ασυνήθεις στάσεις μη αυτόματα και, κατά περίπτωση, με λειτουργία αυτόματης επαναφοράς		P*	→*		M*	
	ΕΝΟΤΗΤΑ 6 — Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού						
6	Χρήση προαιρετικού εξοπλισμού		P	→ »			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI (Μέρος-ARA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) η ARA.FSTD.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.100 Διαδικασία αξιολόγησης**

α) Μόλις λάβει αίτηση για τη χορήγηση πιστοποιητικού προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, η αρμόδια αρχή:

1) επαληθεύει ότι ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις·

2) αξιολογεί αν τα επιλεγμένα δεδομένα επικύρωσης είναι κατάλληλα για την υποστήριξη κάθε αντικειμενικής δοκιμασίας·

3) επανεξετάζει το ESL ως προς τη συμμόρφωσή του με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις·

4) αξιολογεί αν η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης συμμορφώνεται με την εφαρμοστέα βάση πιστοποίησης διενεργώντας αντικειμενικές δοκιμές, δοκιμές λειτουργιών και υποκειμενικές δοκιμές·

5) αξιολογεί την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ως προς τους τομείς που είναι ουσιώδεις για την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκπαίδευσης, δοκιμής και ελέγχου, ανάλογα με την περίπτωση, των πληρωμάτων θαλάμου επιβατών.

β) Η αρμόδια αρχή εκτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 3, 4 και 5 σε περίπτωση επαναξιολόγησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

γ) Σε περίπτωση τροποποίησης μείζονος σημασίας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, η αρμόδια αρχή εκτελεί τα καθήκοντα του στοιχείου α) τα οποία θεωρεί συναφή, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της τροποποίησης.

δ) Η αρμόδια αρχή υποβάλλει έκθεση και κοινοποιεί τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στον φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης.

ε) Εάν, κατά τη διάρκεια αξιολόγησης ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν λειτουργεί σύμφωνα με τη βάση πιστοποίησης που διαθέτει ή ότι το ESL περιέχει ανακριβείς πληροφορίες σχετικά με την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, η αρμόδια αρχή καταγράφει το εύρημα, το καταχωρίζει και το κοινοποιεί εγγράφως στον φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Η αρμόδια αρχή, εκτός εάν η φύση του ευρήματος απαιτεί την εφαρμογή μέτρων επιβολής σύμφωνα με την ARA.FSTD.135 στοιχείο β), προβαίνει σε όλες τις ακόλουθες ενέργειες:

1) χορηγεί στον φορέα προθεσμία για την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων κατάλληλων για τη φύση του ευρήματος, η οποία σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες. Κατά το πέρας της εν λόγω περιόδου και αναλόγως με τη φύση του ευρήματος η αρμόδια αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο εφαρμογής, αν κρίνει ότι υπάρχει ικανοποιητικός προγραμματισμός διορθωτικών μέτρων·

2) αξιολογεί το αν τα διορθωτικά μέτρα που προτείνει ο φορέας καλύπτουν το εύρημα·

3) αξιολογεί αν η εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων αντιμετωπίζει το εύρημα.

στ) Ο οδηγός δοκιμής καταλληλότητας (QTG) που προκύπτει από την αρχική αξιολόγηση εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή μόνον αφότου έχουν αντιμετωπιστεί όλα τα ευρήματα με τρόπο ικανοποιητικό για την αρχή. Μετά την εν λόγω έγκριση, αναφέρεται ως κύριος οδηγός δοκιμής καταλληλότητας (στο εξής: MQTG) και αποτελεί τη βάση για την πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και τις επαναξιολογήσεις προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

ζ) Η αρμόδια αρχή πιστοποιεί την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FSTD) μόνον αφότου επικυρώσει ότι, σύμφωνα με την ORA.FSTD.120 στοιχείο δ) του παραρτήματος VII, ο πρόσθετος εξοπλισμός της FSTD, κατά περίπτωση, δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην εκπαιδευτική δυνατότητα της FSTD.

η) Βάση πιστοποίησης και ειδικές προϋποθέσεις

1) Η αρμόδια αρχή μπορεί να ορίσει ειδικές προϋποθέσεις για τη βάση πιστοποίησης FSTD όταν πληρούνται οι απαιτήσεις της ORA.FSTD.210 στοιχείο α) του παραρτήματος VII και όταν αποδεικνύεται ότι οι ειδικές προϋποθέσεις διασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στην ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης.

2) Όταν η αρμόδια αρχή, αν είναι διαφορετική από τον Οργανισμό, έχει καθορίσει ειδικές προϋποθέσεις για τη βάση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, ενημερώνει σχετικώς τον Οργανισμό χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η ενημέρωση συνοδεύεται από πλήρη περιγραφή των ειδικών προϋποθέσεων που ορίζονται, καθώς και από εκτίμηση της ασφάλειας που αποδεικνύει ότι επιτυγχάνεται επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με εκείνο που καθορίζεται στην ισχύουσα προδιαγραφή πιστοποίησης.»·

2) η ARA.FSTD.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.110 Έκδοση πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

Η αρμόδια αρχή εκδίδει πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για απεριόριστη διάρκεια, χρησιμοποιώντας το έντυπο που ορίζεται στο προσάρτημα IV, μόνον αφότου ολοκληρώσει την αξιολόγηση της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 και επαληθεύσει ότι:

α) ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πληροί τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παραρτήματος VII (μέρος-ORA)·

β) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πληροί την εφαρμοστέα βάση πιστοποίησης σύμφωνα με την ORA.FSTD.210.»·

3) η ARA.FSTD.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.115 Προσωρινή πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

α) Στην περίπτωση εισαγωγής νέων προγραμμάτων αεροσκαφών, αν δεν είναι δυνατή η επίτευξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που καθορίζει αυτό το τμήμα για την πιστοποίηση προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδώσει πιστοποιητικό καταλληλότητας με προσωρινή πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

β) Η εν λόγω προσωρινή πιστοποίηση παραμένει σε ισχύ για διάστημα που δεν υπερβαίνει την τριετία.»·

4) η ARA.FSTD.120 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) η πλήρης σειρά δοκιμών του MQTG επαναλαμβάνεται σταδιακά σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ORA.FSTD.105 στοιχείο α) σημεία 2 και 3 του παραρτήματος VII·»·

β) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η αρμόδια αρχή διενεργεί επαναξιολογήσεις των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις διαδικασίες που παρατίθενται λεπτομερώς στην ARA.FSTD.100. Οι εν λόγω αξιολογήσεις πραγματοποιούνται ετησίως. Η έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου είναι το τέλος του μήνα της αρχικής πιστοποίησης, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλη ημερομηνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης. Κάθε επαναξιολόγηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης πραγματοποιείται εντός περιόδου 60 ημερών πριν και 30 ημερών μετά την έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου.»·

γ) στο στοιχείο γ), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η αρμόδια αρχή μπορεί να παρατείνει την περίοδο επαναξιολόγησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που καθορίζεται στην ARA.FSTD.120 στοιχείο β) για χρονικό διάστημα έως 36 μηνών κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ισχύουν όλα τα ακόλουθα:»·

5) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος ARA.FSTD.125:

«**ARA.FSTD.125 Μεταβίβαση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

α) Κατά την κοινοποίηση της μεταβίβασης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης από έναν φορέα σε άλλον σύμφωνα με την ORA.FSTD.235 του παραρτήματος VII, η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει να διενεργήσει ειδική αξιολόγηση σύμφωνα με την αρχική βάση πιστοποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, εκτός εάν το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης ή ανάκλησης.

β) Η αρμόδια αρχή επαληθεύει ότι ο φορέας υποδοχής συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του παραρτήματος VII (μέρος-ORA).

γ) Όταν στη μεταβίβαση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ORA.FSTD.235 του παραρτήματος VII συμμετέχουν δύο αρμόδιες αρχές, οι εν λόγω αρχές συντονίζουν τη μεταβίβαση.».

6) η ARA.FSTD.130 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.130 Τροποποιήσεις**

α) Μόλις λάβει αίτηση για έγκριση τροποποίησης μείζονος σημασίας της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FSTD), όπως ορίζεται στην ORA.FSTD.110 στοιχείο α) του παραρτήματος VII, η αρμόδια αρχή επαληθεύει τη συμμόρφωση της εν λόγω τροποποίησης μείζονος σημασίας με τη βάση πιστοποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης. Εάν κριθεί αναγκαίο από την αρμόδια αρχή, η επαλήθευση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει ειδική αξιολόγηση της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης. Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η μείζονος σημασίας τροποποίηση της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης είναι σύμφωνη με τη βάση πιστοποίησης, εγκρίνει την τροποποίηση, εκτός εάν ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ενεργεί σύμφωνα με την ORA.FSTD.110 στοιχείο β) σημείο 2 του παραρτήματος VII.

β) Μόλις η αρμόδια αρχή λάβει αίτηση από φορέα που εκμεταλλεύεται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, μπορεί να εγκρίνει διαδικασία για την υλοποίηση τροποποιήσεων μείζονος σημασίας από τον εν λόγω φορέα, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1) η διαδικασία συμμορφώνεται με την ORA.FSTD.110 στοιχείο β) σημείο 2 του παραρτήματος VII·

2) κατά τους προηγούμενους 36 μήνες, ο φορέας που εκμεταλλεύεται την εν λόγω προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης έχει αποδείξει ότι έχει διαχειριστεί τις αλλαγές σύμφωνα με την ORA.GEN.200 στοιχείο α) σημείο 3 του παραρτήματος VII.

γ) Όταν η αρμόδια αρχή εντοπίζει μη συμμόρφωση τροποποίησης μείζονος σημασίας με τη βάση πιστοποίησης, ενεργεί σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 στοιχείο ε).

δ) Όταν για την τροποποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης απαιτείται η χρήση βάσης πιστοποίησης διαφορετικής από την αρχική βάση πιστοποίησης, η αρμόδια αρχή τεκμηριώνει την πιστοποίηση των εν λόγω αλλαγών και τη χρησιμοποιούμενη προδιαγραφή πιστοποίησης.

ε) Όταν παλαιά προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ή προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης με αποδοθέν FCS σύμφωνα με το προσάρτημα IX πρόκειται να πιστοποιηθεί για UPRT, η ειδική αξιολόγηση διενεργείται με τη χρήση των CS-FSTD(A) έκδοση 2.»·

7) η ARA.FSTD.135 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.135 Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης — Περιορισμός, αναστολή και ανάκληση**

α) Η αρμόδια αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί, ανάλογα με την περίπτωση, πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.GEN.350 στις εξής ενδεικτικές περιπτώσεις:

1) το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης αποκτήθηκε με παραποίηση των υποβληθέντων δικαιολογητικών·

2) ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν συμμορφώνεται πλέον προς τις ισχύουσες απαιτήσεις του παραρτήματος VII (μέρος ORA).

β) Η αρμόδια αρχή περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί, ανάλογα με την περίπτωση, πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης αφότου καταγράψει εύρημα σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 στοιχείο ε) και εντοπίσει ότι:

1) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν συμμορφώνεται με τη βάση πιστοποίησής της και η μη συμμόρφωση επηρεάζει αρνητικά την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες ή τους ελέγχους·

2) ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν υποβάλει αποδεκτό πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση του/των ευρήματος/-ων που καταγράφηκε/-αν κατά τη διάρκεια αξιολόγησης ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο ή για την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων με τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή και εντός της περιόδου που έχει συμφωνηθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 στοιχείο ε).»·

8) η ARA.FSTD.140 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ARA.FSTD.140 Τήρηση αρχείων**

Επιπλέον των αρχείων που απαιτούνται στην ARA.GEN.220, η αρμόδια αρχή τηρεί και ενημερώνει όλα τα ακόλουθα:

α) την τεκμηρίωση σχετικά με τις αρχικές αξιολογήσεις, επαναξιολογήσεις ή ειδικές αξιολογήσεις των πιστοποιημένων προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης υπό την επιτήρησή της, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού, της εκτέλεσης και του αποτελέσματος των εν λόγω αξιολογήσεων·

β) τον ESL.»·

9) Το προσάρτημα IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Προσάρτημα IV του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI (μέρος-ARA) — Πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης*

Ευρωπαϊκή Ένωση (*)

[Αρμόδια αρχή]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (FSTD)

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής και τις προϋποθέσεις που ορίζονται κατωτέρω, η [αρμόδια αρχή] πιστοποιεί διά του παρόντος ότι η

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ [ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ]

[ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΙΡΑΣ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ]

που βρίσκεται στην τοποθεσία

[ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ]

την οποία εκμεταλλεύεται η

[ΚΑΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ]

πληροί τις απαιτήσεις καταλληλότητας σύμφωνα με το ισχύον κύριο έγγραφο αναφοράς της συσκευής και το παράρτημα VII (μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των προσαρτώμενων προδιαγραφών προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

Το παρόν πιστοποιητικό καταλληλότητας παραμένει σε ισχύ ενόσω η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης συμμορφώνεται προς τις ισχύουσες απαιτήσεις της βάσης πιστοποίησης και ο κάτοχος του πιστοποιητικού καταλληλότητας πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις του μέρους-ORA, εκτός αν αποτελέσει αντικείμενο παραίτησης, κατάργησης, αναστολής ή ανάκλησης.

Ημερομηνία αρχικής έκδοσης:

Αναθεώρηση:

Ημερομηνία αναθεώρησης:

Για την [αρμόδια αρχή]

Υπογραφή:

(*) Η ένδειξη "Ευρωπαϊκή Ένωση" διαγράφεται για χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του EASA.
Έντυπο 145 του EASA, έκδοση 3 — σελίδα 1/2.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (FSTD): [Παραπομπή]

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΙΚΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Α.	Κύριο έγγραφο αναφοράς (PRD)	
Β.	(Μόνο για παλαιές προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης) Τύπος και επίπεδο προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης Ομάδα αεροσκαφών / τύπος / τύπος και παραλλαγή	
Γ.	Επιπρόσθετες δυνατότητες:	
Δ.	Περιορισμοί:	
Ε.	Σημειώσεις:	

ΠΡΟΦΙΛ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ FSTD (FCS)

ΣΤ.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ FSTD	ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ	ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΜΕΝΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
1.	Διάταξη και δομή θαλάμου διακυβέρνησης (FDK)		
2.	Δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης (CLH)		
3.	Λειτουργία συστημάτων ελέγχου πτήσης (CLO)		
4.	Συστήματα αεροσκάφους (SYS)		
5.	Επιδόσεις και χειρισμός στο έδαφος (GND)		
6.	Επιδόσεις και χειρισμός εντός επίδρασης εδάφους (IGE)		
7.	Επιδόσεις και χειρισμός εκτός επίδρασης εδάφους (OGE)		
8.	Ηχητική σήμανση (SND)		
9.	Σήμανση κραδασμών (VIB)		
10.	Σήμανση κίνησης (MTN)		
11.	Οπτική σήμανση (VIS)		
12.	Πλοήγηση (NAV)		
13.	Ατμόσφαιρα και μετεωρολογική ενημέρωση (ATM)		
14.	Χώροι και έδαφος πτητικής λειτουργίας (OST)		

Έντυπο 145 του EASA, έκδοση 3 — σελίδα 2/2

Οδηγίες για την έκδοση του πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (FSTD)

α) Για το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης χρησιμοποιείται το έντυπο 145 του EASA.

Το έγγραφο αυτό περιέχει την προδιαγραφή της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και το FCS ή το αποδοθέν FCS, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών, ανάλογα με την περίπτωση, για τη συγκεκριμένη προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης.

β) Το πιστοποιητικό καταλληλότητας εκτυπώνεται στην αγγλική και σε κάθε άλλη γλώσσα που καθορίζει η αρμόδια αρχή.

γ) Χωριστά πιστοποιητικά καταλληλότητας εκδίδονται για:

1) κάθε FCS ή αποδοθέν FCS·

2) κάθε συνδυασμό θαλάμου διακυβέρνησης και πλατφόρμας στην περίπτωση σημαντικών εναλλάξιμων συγκροτημάτων·

3) κάθε θάλαμο διακυβέρνησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ως προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης στην περίπτωση σημαντικών εναλλάξιμων συγκροτημάτων.

Το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης προσδιορίζει τον αριθμό σειράς του θαλάμου διακυβέρνησης.

δ) Το αναγνωριστικό κάθε θαλάμου διακυβέρνησης και πλατφόρμας καθορίζεται με τη χρήση πινακίδων αριθμού σειράς και κάθε συνδυασμός θαλάμου διακυβέρνησης και πλατφόρμας διαθέτει πιστοποιητικό καταλληλότητας με ενιαίο αριθμό σειράς προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που περιέχει το αναγνωριστικό / τον αριθμό σειράς του θαλάμου διακυβέρνησης και της πλατφόρμας.

ε) Για διαφορετικούς τοποθετημένους κινητήρες και εναλλακτικές μέγιστες τιμές ώσης σε μία προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν απαιτούνται χωριστά πιστοποιητικά καταλληλότητας, εφόσον το FCS ή το αποδοθέν FCS δεν αλλάζει.

στ) Για διαφορετικό εξοπλισμό, όπως τοποθετημένες συσκευές αεροηλεκτρονικής, που περιλαμβάνεται σε μία προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, δεν απαιτούνται χωριστά πιστοποιητικά καταλληλότητας. Ωστόσο, σημαντικές διαφορές στις συσκευές αεροηλεκτρονικής μπορεί να οδηγήσουν σε παραλλαγές αεροσκάφους, οι οποίες ενδέχεται να απαιτούν χωριστά φορτία λογισμικού. Στις περιπτώσεις αυτές, εκδίδονται χωριστά πιστοποιητικά καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

ζ) Η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας φέρει αριθμό σειράς του οποίου προηγείται κωδικός από γράμματα. Ο κωδικός από γράμματα αφορά την εκδίδουσα αρμόδια αρχή.

η) Στον πίνακα "Προδιαγραφή προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης", η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης ορίζεται από το κύριο έγγραφο αναφοράς, το οποίο ορίζεται στον MQTG και αναφέρει τυχόν περιορισμούς της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, κατά περίπτωση. Στην περίπτωση παλαιάς προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, στον πίνακα προδιαγραφής της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης προσδιορίζονται όλα τα ακόλουθα:

1) ο τύπος και το επίπεδο της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

2) ο προσομοιωμένος τύπος αεροσκάφους ή ο τύπος και η παραλλαγή αεροσκάφους ή η ομάδα αεροσκαφών (π.χ. κατηγορία αεροσκάφους, διαμόρφωση κινητήρα, κατηγορία απορρεύματος ανατάραξης, κατά περίπτωση).

θ) Η αρμόδια αρχή προσδιορίζει στον πίνακα "Προδιαγραφή προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης" υπό τον τίτλο "Επιπρόσθετες δυνατότητες" ότι μια προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης με FCS ή αποδοθέν FCS είναι πιστοποιημένη για συνεργασία πολλών πληρωμάτων όταν πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πληροί τις απαιτήσεις για συνεργασία πολλών πληρωμάτων, όπως καθορίζονται στο εφαρμοστέο κύριο έγγραφο αναφοράς·

2) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης διαθέτει FCS ή αποδοθέν FCS ισοδύναμο ή ανώτερο από εκείνα του ακόλουθου πίνακα:

	1. Διάταξη και δομή θαλάμου διακυβέρνησης	2. Δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης	3. Λειτουργία συστημάτων ελέγχου πτήσης	4. Συστήματα αεροσκάφους	5. Επιδόσεις και χειρισμός στο έδαφος	6. Επιδόσεις και χειρισμός εντός επίδρασης εδάφους	7. Επιδόσεις και χειρισμός εκτός επίδρασης εδάφους	8. Ηχητική σήμανση	9. Σήμανση κραδασμών	10. Σήμανση κίνησης	11. Οπτική σήμανση	12. Πλοήγηση	13. Ατμόσφαιρα και μετεωρολογική ενημέρωση	14. Χώροι και έδαφος πτητικής λειτουργίας
FSTD αεροπλάνου	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD ελικοπτέρου	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

ι) Η αρμόδια αρχή προσδιορίζει, στον πίνακα “Προδιαγραφή προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης” υπό τον τίτλο “Επιπρόσθετες δυνατότητες”, ότι μια προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης αεροπλάνου είναι κατάλληλη για UPRT και αναφέρει αν πρόκειται για “προσέγγιση σε απώλεια στήριξης” ή για “πλήρη απώλεια στήριξης”.

ια) Στον πίνακα “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)”, η FSTD ορίζεται από το οικεία FCS, εκτός εάν πρόκειται για παλαιά FSTD. Στην περίπτωση FSTD που εμπίπτει στο άρθρο 10β παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) 1) και στο άρθρο 10β παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii) 1), ο πίνακας “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)” συμπληρώνεται με το αποδοθέν FCS σύμφωνα με το προσάρτημα IX του παραρτήματος VI (μέρος-ARA).

ιβ) Συμπλήρωση του πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης με FCS.

1) Όταν η διαδικασία πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης επικυρώνει το FCS που δηλώνεται στην αίτηση, τα σχετικά επίπεδα πιστότητας χαρακτηριστικών προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης (N, G, R ή S) καταχωρίζονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης στη στήλη “επίπεδο πιστότητας” του πίνακα “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)” για κάθε χαρακτηριστικό διαδοχικά. Τα επίπεδα πιστότητας ορίζονται ως εξής:

i) ειδικό (S) είναι το υψηλότερο επίπεδο πιστότητας για δεδομένο χαρακτηριστικό προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

ii) αντιπροσωπευτικό (R) είναι το ενδιάμεσο επίπεδο πιστότητας για δεδομένο χαρακτηριστικό προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

iii) γενικό (G) είναι το χαμηλότερο επίπεδο πιστότητας για δεδομένο χαρακτηριστικό προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

iv) κανένα (N) σημαίνει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) το χαρακτηριστικό προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης δεν είναι εγκατεστημένο, λειτουργικό ή διαθέσιμο για χρήση στην εκπαίδευση·

β) ένα χαρακτηριστικό είναι εγκατεστημένο αλλά δεν απαιτείται και, στην περίπτωση αυτήν, δεν αποσπά την προσοχή από τα άλλα χαρακτηριστικά για την προβλεπόμενη χρήση της συσκευής ούτε τα υποβαθμίζει.

2) Όταν ένα χαρακτηριστικό FCS είτε δεν εφαρμόζεται είτε δεν είναι διαθέσιμο για την υπό πιστοποίηση προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης, στη στήλη “επίπεδο πιστότητας” καταχωρίζεται το επίπεδο πιστότητας “N”.

3) Όταν το χαρακτηριστικό “συστήματα αεροσκαφών” της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης αντικατοπτρίζει διαφορετικά συστήματα αεροσκάφους που σχετίζονται με διαφορετικά επίπεδα πιστότητας, καταχωρίζεται το υψηλότερο επίπεδο πιστότητας και σημειώνεται με αστερίσκο (*). Τα προσομοιωμένα συστήματα αεροσκάφους και το σχετικό επίπεδο πιστότητας καθορίζονται στον ESL. Στην περίπτωση αυτήν, στη στήλη “παρατηρήσεις” παρατίθεται η ακόλουθη δήλωση: “Δεν προσομοιώνονται όλα τα συστήματα αεροσκάφους και/ή δεν βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο πιστότητας. Ανατρέξτε στον ESL.”.

4) Όταν το χαρακτηριστικό “δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης” της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης αντικατοπτρίζει πηδάλια ελέγχου πτήσης με διαφορετικά επίπεδα πιστότητας, εισάγεται το υψηλότερο επίπεδο πιστότητας και σημειώνεται με αστερίσκο (*). Οι προσομοιωμένες δυνάμεις και ο υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης και το σχετικό επίπεδο πιστότητας καθορίζονται στον ESL. Στην περίπτωση αυτήν, στη στήλη “παρατηρήσεις” παρατίθεται η ακόλουθη δήλωση: “Δεν προσομοιώνονται και/ή δεν βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο πιστότητας όλες οι δυνάμεις και ο υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης. Ανατρέξτε στον ESL.”.

5) Στην περίπτωση προσωρινής πιστοποίησης σύμφωνα με την ARA.FSTD.115, στο πιστοποιητικό καταλληλότητας αναφέρεται το επίπεδο πιστότητας και περιλαμβάνεται η λέξη “προσωρινό” στη στήλη “επίπεδο πιστότητας” για τα εφαρμοστέα χαρακτηριστικά στον πίνακα “Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)”.

ιγ) Συμπλήρωση του πιστοποιητικού καταλληλότητας για προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης με FCS και με αποδοθέν FCS.

Για τα χαρακτηριστικά προσομοίωσης αεροσκάφους (1-7) και/ή τα χαρακτηριστικά σήμανσης (8-9), το προσομοιωμένο αεροσκάφος καταχωρίζεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης στη στήλη "προσομοιωμένο αεροσκάφος" του πίνακα "Προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS)". Για κάθε χαρακτηριστικό, το προσομοιωμένο αεροσκάφος προσδιορίζεται ως εξής:

i) εάν το επίπεδο πιστότητας είναι "S", τύπος και παραλλαγή αεροσκάφους (κατασκευή, μοντέλο και σειρά)·

ii) εάν το επίπεδο πιστότητας είναι "R", τύπος αεροσκάφους (κατασκευή και μοντέλο)·

iii) εάν το επίπεδο πιστότητας είναι "G", ομάδα αεροσκαφών με υπόδειξη όλων των ακόλουθων:

α) την κατηγορία του αεροσκάφους·

β) τη διαμόρφωση του κινητήρα·

γ) την κατηγορία απορρεύματος ανατάραξης για τα χαρακτηριστικά, κατά περίπτωση.»·

10) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα IX (αποδοθέν FCS για προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης):

«Προσάρτημα IX του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI (μέρος-ARA)

Αποδοθέντα FCS για προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης

Όταν το άρθρο 10β παραπέμπει στο παρόν προσάρτημα, οι αρμόδιες αρχές, κατά την επανέκδοση πιστοποιητικών καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, αποδίδουν ένα FCS σύμφωνα με τον κατωτέρω πίνακα. Όταν μια προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που απαριθμείται στη στήλη (Α) πληροί τις απαιτήσεις σύμφωνα με το κύριο έγγραφο αναφοράς που προσδιορίζεται στη στήλη (Β) της ίδιας σειράς και δεν παρουσιάζει κανέναν περιορισμό, λαμβάνει αποδοθέν FCS, όπως προσδιορίζεται στη στήλη (Γ) της εν λόγω σειράς.

	A)	B)	Γ)													
			ΑΠΟΔΟΘΕΝ FCS													
	Επίπεδο FSTD	PRD	1. Διάταξη και δομή θαλάμου διακυβέρνησης	2. Δυνάμεις και υλικός εξοπλισμός ελέγχου πτήσης	3. Λειτουργία συστημάτων ελέγχου πτήσης	4. Συστήματα αεροσκάφους	5. Επιδόσεις και χειρισμός στο έδαφος	6. Επιδόσεις και χειρισμός εντός επίδρασης εδάφους	7. Επιδόσεις και χειρισμός εκτός επίδρασης εδάφους	8. Ηχητική σήμανση	9. Σήμανση κραδασμών	10. Σήμανση κίνησης	11. Οπτική σήμανση	12. Πλοήγηση	13. Ατμόσφαιρα και μετεωρολογική ενημέρωση	14. Χώροι και έδαφος πτητικής λειτουργίας
1)	FFS επίπεδο D	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη με πιστοποίηση UPRT βάσει των CS-FSTD(A) έκδοση 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS επίπεδο D	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			Με τον περιορισμό της απουσίας εκπαίδευσης, δοκιμασιών και ελέγχου UPRT													
3)	FFS επίπεδο C	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη με πιστοποίηση UPRT βάσει των CS-FSTD(A) έκδοση 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS επίπεδο C	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			Με τον περιορισμό της απουσίας εκπαίδευσης, δοκιμασιών και ελέγχου UPRT													
5)	FFS επίπεδο B	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj

6)	FFS επίπεδο A	JAR-STD 1A τροποποίηση 3 ή μεταγενέστερη	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD επίπεδο 2	JAR-STD 2A αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT επίπεδο II MCC	JAR-STD 3A αλλαγή 1 ή μεταγενέστερη	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT επίπεδο II	JAR-STD 3A αλλαγή 1 ή μεταγενέστερη	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT επίπεδο I	JAR-STD 3A αλλαγή 1 ή μεταγενέστερη	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS επίπεδο D	JAR-STD 1H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS επίπεδο C	JAR-STD 1H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS επίπεδο B	JAR-STD 1H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS επίπεδο A	JAR-STD 1H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD επίπεδο 3 MCC	JAR-STD 2H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD επίπεδο 3	JAR STD 2H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD επίπεδο 2 MCC	JAR STD 2H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD επίπεδο 2	JAR STD 2H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT επίπεδο III MCC	JAR-STD 3H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT επίπεδο III	JAR-STD 3H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT επίπεδο II MCC	JAR-STD 3H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT επίπεδο II	JAR-STD 3H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT επίπεδο I	JAR-STD 3H αρχική ή μεταγενέστερη έκδοση	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VII (Μέρος-ORA) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Το παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 τροποποιείται ως εξής:

1) στην ORA.ATO.135 στοιχείο β), το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) την επάρκεια των προδιαγραφών των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης για το σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα, με βάση το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και τον ESL·»·

2) η ORA.FSTD.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.100 Γενικά**

α) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι διαθέτει σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με το τμήμα GEN ενότητα ΙΙ. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι ο αιτών διαθέτει, άμεσα ή μέσω σύμβασης, την ικανότητα διατήρησης των επιδόσεων, των λειτουργιών και των άλλων χαρακτηριστικών που καθορίζονται στην εφαρμοστέα βάση πιστοποίησης για την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και ελέγχου των εγκαταστάσεων της εν λόγω συσκευής.

β) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης υποβάλλει στην αρμόδια αρχή τεκμηρίωση που αποδεικνύει τον τρόπο συμμόρφωσής του προς τις απαιτήσεις που καθορίζει ο παρών κανονισμός. Στην εν λόγω τεκμηρίωση περιλαμβάνεται διαδικασία που περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο καταρτίζεται και διατηρείται ο ESL.

γ) Εάν η αρμόδια αρχή κοινοποιήσει στον φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης μη συμμόρφωση με τη βάση πιστοποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 στοιχείο ε) του παραρτήματος VI, ο φορέας:

1) καταρτίζει πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση όλων των ευρημάτων και, σε περίπτωση επαναλαμβανόμενων, συστημικών ή κρίσιμων ευρημάτων, προσδιορίζει τη βασική αιτία της μη συμμόρφωσης·

2) υποβάλλει το πρόγραμμα διορθωτικών μέτρων, το οποίο πρέπει να υλοποιηθεί με τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή και εντός της περιόδου που καθορίζεται στην ARA.FSTD.100 στοιχείο ε) σημείο 1 του παραρτήματος VI·

3) αποδεικνύει την υλοποίηση των διορθωτικών μέτρων με τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή, παρέχοντας τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία.

δ) Κάθε έτος, ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης υποβάλλει στην αρμόδια αρχή δείκτες μέτρησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για να αποδείξει τις επιδόσεις, τη χρήση και άλλα χαρακτηριστικά της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.».

3) Η ORA.FSTD.105 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.105 Διατήρηση της πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

α) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης μεριμνά για όλα τα ακόλουθα για να διατηρήσει την πιστοποίησή της:

1) διατηρεί την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης σε κατάσταση στην οποία η συσκευή λειτουργεί με συνέπεια σύμφωνα με τη βάση πιστοποίησης, μεταξύ άλλων διενεργώντας ελέγχους λειτουργίας πριν από την πτήση εντός των 24 ωρών που προηγούνται της χρήσης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για εκπαίδευση, δοκιμασίες ή ελέγχους·

2) διεξάγει το πλήρες σύνολο των αντικειμενικών δοκιμών που περιέχονται στον MQTG σταδιακά κατά τη διάρκεια κύκλου 12 μηνών. Τα αποτελέσματα των εν λόγω δοκιμών αξιολογούνται, χρονολογούνται, σημειώνονται ως αναλυμένα και τηρούνται σύμφωνα με την ORA.FSTD.240 ώστε να αποδεικνύεται η διατήρηση της συμμόρφωσης με τη βάση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

3) διεξάγει το πλήρες σύνολο των δοκιμών λειτουργιών και υποκειμενικών δοκιμών που περιέχονται στον MQTG σταδιακά κατά τη διάρκεια ενός κύκλου 24 μηνών. Τα αποτελέσματα κάθε πτήσης πληρούν όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) συνοδεύονται από δήλωση ότι η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης έχει υποβληθεί σε δοκιμή·

ii) αποδεικνύουν ότι διατηρείται η συμμόρφωση με τη βάση πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

iii) τηρούνται σύμφωνα με την ORA.FSTD.240·

4) διαφυλάσσει την ακεραιότητα του υλικού εξοπλισμού και του λογισμικού της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και διαμορφώνει και διατηρεί σύστημα ελέγχου διαμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης βάσεων δεδομένων.

β) Εάν διαπιστωθεί μη συμμόρφωση κατά τη διάρκεια των δοκιμών που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 2 και 3, ο φορέας υλοποιεί διορθωτικές ενέργειες για την αντιμετώπιση της μη συμμόρφωσης. Τα αποδεικτικά στοιχεία των διορθωτικών ενεργειών που υλοποιήθηκαν τηρούνται σύμφωνα με την ORA.FSTD.240.

γ) Εάν ένας φορέας σκοπεύει να θέσει μια προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης εκτός λειτουργίας για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, προβαίνει στις ακόλουθες ενέργειες:

1) ενημερώνει σχετικά την αρμόδια αρχή·

2) καθορίζει κατάλληλους ελέγχους για την περίοδο κατά την οποία η συσκευή πρόκειται να παραμείνει ανενεργή.

Ο φορέας συμφωνεί με την αρμόδια αρχή σε σχέδιο για την απενεργοποίηση, την αποθήκευση και εκ νέου ενεργοποίηση ώστε να διασφαλιστεί ότι κατά την εκ νέου ενεργοποίησή της, η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης μπορεί να επιστρέψει στο επίπεδο της αρχικής πιστοποίησής της.»·

4) η ORA.FSTD.110 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.110 Διαχείριση των τροποποιήσεων**

α) Τροποποίηση της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που επηρεάζει οποιοδήποτε από τα ακόλουθα θεωρείται τροποποίηση μείζονος σημασίας και εφαρμόζεται υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο στοιχείο β) και σύμφωνα με τα στοιχεία γ), δ), ε) και, κατά περίπτωση, στ):

1) το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

2) κάθε τροποποίηση της πιστοποίησης προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, η οποία επηρεάζει την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες ή τους ελέγχους.

β) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης πραγματοποιεί τροποποίηση μείζονος σημασίας της εν λόγω συσκευής μόνον εφόσον πληρούται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1) λαμβάνει έγκριση της τροποποίησης από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARA.FSTD.130 στοιχείο α) του παραρτήματος VI·

2) διαχειρίζεται την τροποποίηση σύμφωνα με διαδικασία εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την ARA.FSTD.130 στοιχείο β) του παραρτήματος VI. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει όλα τα παρακάτω:

i) το πεδίο εφαρμογής κάθε τροποποίησης μείζονος σημασίας·

ii) τη διαχείριση της τροποποίησης·

iii) την ενημέρωση της αρμόδιας αρχής.

γ) Σε περίπτωση τροποποίησης μείζονος σημασίας της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, ο φορέας που εκμεταλλεύεται τη συσκευή προβαίνει σε όλες τις ακόλουθες ενέργειες:

1) προετοιμάζει και αξιολογεί κάθε τροποποίηση, συμπεριλαμβανομένων όλων των εφαρμοστέων αντικειμενικών δοκιμών, δοκιμών λειτουργίας και υποκειμενικών δοκιμών, προκειμένου να προσδιορίσει τον αντίκτυπο στα αρχικά κριτήρια πιστοποίησης·

2) υποβάλλει αίτηση για προηγούμενη έγκριση και υποβάλλει στην αρμόδια αρχή την τεκμηρίωση σχετικά με τις δραστηριότητες που καθορίζονται στο στοιχείο γ) σημείο 1, καθώς και κάθε άλλη σχετική τεκμηρίωση, εκτός εάν ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δικαιούται να ενεργεί σύμφωνα με το στοιχείο β) σημείο 2·

3) διαχειρίζεται τυχόν τροποποιήσεις της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με το σύστημα οργανωτικής διαχείρισής του·

4) δηλώνει στην αρμόδια αρχή ότι η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης συμμορφώνεται με τη βάση πιστοποίησης κατά την υλοποίηση της τροποποίησης.

δ) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης καταρτίζει και διατηρεί σύστημα για τον εντοπισμό, την αξιολόγηση και την ενσωμάτωση τυχόν τροποποιήσεων στην προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που εκμεταλλεύεται, και κυρίως:

1) τροποποιήσεων στο αεροσκάφος οι οποίες είναι ουσιώδεις για την εκπαίδευση, τις δοκιμές και τους ελέγχους, ανεξαρτήτως αν αυτές επιβάλλονται από οδηγία αξιοπλοΐας·

2) τροποποιήσεων προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που επηρεάζουν το FCS ή το αποδοθέν FCS, το πιστοποιητικό καταλληλότητας, τον ESL, τον MQTG ή το υλισμικό ή το λογισμικό της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, ή και τα δύο, συμπεριλαμβανομένων του συστήματος κίνησης και του οπτικού συστήματος, του χειρισμού, των επιδόσεων και των λειτουργιών των συστημάτων·

3) κάθε άλλης τροποποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης που είναι απαραίτητη για την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τους ελέγχους.

ε) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης επικυρώνει:

1) κάθε τροποποίηση του MQTG και, σε περίπτωση τροποποιήσεων μείζονος σημασίας, ενημερώνει την αρμόδια αρχή·

2) κάθε τροποποίηση του ESL και, σε περίπτωση τροποποιήσεων μείζονος σημασίας που επηρεάζουν τον ESL, υποβάλλει τον επικαιροποιημένο ESL στην αρμόδια αρχή.

στ) Σε περίπτωση τροποποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης της οποίας η διαχείριση πραγματοποιείται σύμφωνα με το στοιχείο β) σημείο 2 και η οποία επηρεάζει το πιστοποιητικό καταλληλότητας, ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή για την έκδοση νέου πιστοποιητικού καταλληλότητας.»·

5) η ORA.FSTD.115 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.115 Εγκαταστάσεις**

α) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης διασφαλίζει ότι:

1) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης βρίσκεται τοποθετημένη σε κατάλληλο περιβάλλον που υποστηρίζει την ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία της·

2) όλοι οι επιβαίνοντες στην προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και το προσωπικό συντήρησης ενημερώνονται σχετικά με την ασφάλεια για την εν λόγω συσκευή, ώστε να διασφαλίζεται ότι γνωρίζουν όλον τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες ασφαλείας στη συσκευή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·

3) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και οι εγκαταστάσεις της συμμορφώνονται προς τους τοπικούς κανονισμούς για την υγεία και την ασφάλεια·

4) το πιστοποιητικό καταλληλότητας και ο ESL εμφανίζονται και είναι προσβάσιμα σε όλους τους χρήστες και τις αρχές προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης.

β) Η αξιολόγηση των χαρακτηριστικών ασφαλείας των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης, όπως οι διακόπτες στάσεις κινδύνου και ο φωτισμός κινδύνου, αποτελεί μέρος του συστήματος οργανωτικής διαχείρισης και τα εν λόγω στοιχεία ελέγχονται τουλάχιστον ετησίως και καταγράφονται ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών.»·

6) η ORA.FSTD.120 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.120 ESL**

α) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης καταρτίζει και διατηρεί ESL για κάθε πιστοποιητικό καταλληλότητας της συσκευής.

β) Στον ESL περιλαμβάνονται ακριβείς και πλήρεις πληροφορίες σχετικά με την πιστοποίηση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και τη σχετική βάση πιστοποίησης, τον εγκατεστημένο εξοπλισμό, τις δυνατότητες και τις προδιαγραφές και σχεδιάζεται έτσι ώστε να επιτρέπει όλα τα ακόλουθα:

1) αξιολόγηση της καταλληλότητας της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για την προβλεπόμενη χρήση της·

2) αξιολογήσεις της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.FSTD.100 του παραρτήματος VI·

3) διατήρηση της πιστοποίησης FSTD σύμφωνα με την ORA.FSTD.105.

γ) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης επικυρώνει και επαληθεύει ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στον ESL, όπως αναφέρεται στο στοιχείο β), είναι ακριβείς και πλήρεις.

δ) Ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης προσθέτει στη συσκευή επιπρόσθετο εξοπλισμό για τον οποίο δεν απαιτείται πιστοποίηση μόνον εάν, μετά από αξιολόγηση, καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο εν λόγω εξοπλισμός δεν επηρεάζει αρνητικά την εκπαίδευση.»·

7) η ORA.FSTD.200 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.200 Αίτηση για πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

Η αίτηση για πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης υποβάλλεται από τον φορέα που εκμεταλλεύεται τη συσκευή με τη μορφή και με τον τρόπο που ορίζει η αρμόδια αρχή. Η αίτηση περιλαμβάνει όλα τα παρακάτω:

α) το αρχικό έντυπο αίτησης, μαζί με όλα τα ακόλουθα:

1) πίνακα επιλεγμένων δεδομένων επικύρωσης, στον οποίο προσδιορίζεται η μοναδική πηγή δεδομένων για κάθε αντικειμενική δοκιμή·

2) ESL·

β) δήλωση ότι ο φορέας που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης έχει διεξαγάγει όλες τις απαιτούμενες αντικειμενικές δοκιμές της συσκευής και πληροί τα κριτήρια της εφαρμοστέας βάσης πιστοποίησης, μαζί με τον QTG, συμπεριλαμβανομένου του χάρτη πορείας δεδομένων επικύρωσης και της τεχνικής έκθεσης·

γ) δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1) έχουν διεξαχθεί όλες οι αντικειμενικές δοκιμές, οι δοκιμές λειτουργιών και οι υποκειμενικές δοκιμές και πληρούνται οι γενικές απαιτήσεις για το ζητούμενο FCS·

2) η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις και με το προσομοιωμένο αεροσκάφος ή ομάδα αεροσκαφών, κατά περίπτωση, για κάθε χαρακτηριστικό προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.»·

8) στην ORA.FSTD.210, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) Η βάση πιστοποίησης ισχύει για επαναξιολογήσεις της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, εκτός εάν για τροποποίηση της συσκευής απαιτείται η χρήση διαφορετικής βάσης πιστοποίησης.»·

9) η ORA.FSTD.225 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο β), η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εάν η αρμόδια αρχή έχει παρατείνει την περίοδο επαναξιολόγησης για προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την ARA.FSTD.120 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI (μέρος-ARA), ο φορέας ορίζει ένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων με επαρκή πείρα που προβαίνει σε όλες τις ακόλουθες ενέργειες εντός περιόδου 60 ημερών πριν και 30 ημερών μετά την έναρξη κάθε επαναλαμβανόμενου δωδεκαμήνου σύμφωνα με την ARA.FSTD.120 στοιχείο β) του παραρτήματος VI:»·

β) το στοιχείο γ) απαλείφεται·

10) η ORA.FSTD.230 απαλείφεται·

11) η ORA.FSTD.235 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.235 Μεταβίβαση προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης**

α) Σε περίπτωση αλλαγής του φορέα που εκμεταλλεύεται την προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης:

1) ο οργανισμός υποδοχής ενημερώνει εκ των προτέρων την αρμόδια αρχή προκειμένου να συμφωνήσει επί σχεδίου για τη μεταβίβαση της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

2) ο μεταβιβάζων φορέας ενημερώνει την αρμόδια αρχή πριν από τη μεταβίβαση και κατά την παραίτηση από το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.

β) Όταν η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης δεν συμμορφώνεται πλέον προς τη βάση πιστοποίησής της, ο φορέας αιτείται νέου πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης.»·

12) η ORA.FSTD.240 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ORA.FSTD.240 Τήρηση αρχείων**

Ο κάτοχος πιστοποιητικού καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης τηρεί αρχεία για όλα τα ακόλουθα:

α) όλα τα έγγραφα που περιγράφουν και αποδεικνύουν τη βάση και το επίπεδο πιστοποίησης της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένου του FCS ή του αποδοθέντος FCS, κατά περίπτωση, και του αρχικού ESL της συσκευής καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της·

β) καταργηθείσες εκδόσεις του MQTG και του ESL καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης·

γ) κάθε περιοδικό έγγραφο και έκθεση που σχετίζεται με κάθε προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης και με δραστηριότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης για τουλάχιστον μια πενταετία.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Τροποποιήσεις του παραρτήματος VIII (Μέρος-DTO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011

Στην DTO.GEN.240 του παραρτήματος VIII του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο αα):

«αα) Ο DTO χρησιμοποιεί προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με το στοιχείο α) μόνον όταν αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή την επάρκεια των προδιαγραφών προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για το σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα, με βάση το πιστοποιητικό καταλληλότητας προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και τον ESL.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Τροποποιήσεις του παραρτήματος I (Ορισμοί) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται ως εξής:

1) ο ορισμός 50 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«50. "εκπαιδευτική συσκευή προσομοίωσης πτήσης (FSTD)": συσκευή για την εκπαίδευση, τις δοκιμασίες και τους ελέγχους χειριστών, της οποίας το πιστοποιητικό καταλληλότητας περιλαμβάνει προφίλ δυνατοτήτων FSTD (FCS) ή αποδοθέν προφίλ δυνατοτήτων FSTD, ή παλαιά FSTD·»·

2) προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί 144 και 145:

«144. "παλαιά FSTD": FSTD της οποίας το πιστοποιητικό καταλληλότητας δεν περιλαμβάνει FCS ή αποδοθέν FCS και είναι ένα από τα ακόλουθα:

α) για αεροπλάνα, πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD), εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) ή συσκευή βασικής εκπαίδευσης με όργανα (BITD)·

β) για ελικόπτερα, είναι πλήρης προσομοιωτής πτήσης (FFS), συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD) ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)·

145. "κατάλογος προδιαγραφών εξοπλισμού (ESL)": κατάλογος που αποτελεί μέρος της πιστοποίησης FSTD και παρέχει ακριβείς και ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με την πιστοποίηση της συσκευής και τη βάση πιστοποίησης, τον εγκατεστημένο εξοπλισμό, τις δυνατότητες και τις προδιαγραφές της.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Τροποποιήσεις του παραρτήματος III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012

Στην ORO.FC.145 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Ο φορέας χρησιμοποιεί κατάλληλη προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης που πληροί όλες τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1) είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011·

2) είναι αντίγραφο, στο μέτρο του δυνατού, του αεροσκάφους που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης·

3) χρησιμοποιείται για συγκεκριμένη άσκηση μόνο εάν η προσομοιωτική συσκευή πτητικής εκπαίδευσης διαθέτει τα χαρακτηριστικά και τα σχετικά επίπεδα πιστότητας για την προσομοίωση του σχετικού αεροσκάφους στην εν λόγω άσκηση στον βαθμό που απαιτείται ώστε το μέλος του πληρώματος πτήσης να αναπτύξει ή να διατηρήσει την επάρκεια που απαιτείται για τον ασφαλή, αποτελεσματικό και αποδοτικό χειρισμό του αεροσκάφους.

Ο φορέας εκμετάλλευσης επαληθεύει την καταλληλότητα προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης για τη σκοπούμενη χρήση με βάση το πιστοποιητικό καταλληλότητας της συσκευής και τον ESL.

Όταν οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού αναφέρονται σε συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να χρησιμοποιεί προσομοιωτικές συσκευές πτητικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την FCL.036 του παραρτήματος I (μέρος-FCL) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011.

Οι διαφορές μεταξύ της προσομοιωτικής συσκευής πτητικής εκπαίδευσης και του αεροσκάφους περιγράφονται και καλύπτονται μέσω ενημέρωσης ή εκπαίδευσης, ανάλογα με την περίπτωση.».