REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/781 DELLA COMMISSIONE

dell'8 aprile 2026

che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti applicabili ai dispositivi di addestramento al volo simulato e all'uso di tali dispositivi per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 23, l'articolo 27, paragrafo 1 e l'articolo 31, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti per l'uso di dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD) per l'addestramento, le prove e i controlli per tipo dei piloti.

(2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([3]) stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo e, in particolare, i requisiti per l'uso degli FSTD per l'addestramento periodico degli operatori.

(3) Da quando il regolamento (UE) n. 1178/2011 ha iniziato ad applicarsi, la qualificazione FSTD formale, caratterizzata da tipi e livelli di FSTD, ha determinato la misura in cui un FSTD può essere utilizzato per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti. Considerando l'evoluzione della tecnologia FSTD e le relative innovazioni, è opportuno sottoporre a revisione le disposizioni sull'uso degli FSTD relative all'abilitazione per tipo e all'addestramento periodico degli operatori, come applicabili, per autorizzare un'attività di addestramento specifica e l'uso dell'FSTD più idoneo sulla base delle sue capacità tecniche, denominate «profilo delle capacità dell'FSTD» (FCS).

(4) Le disposizioni sull'uso degli FSTD per l'abilitazione per tipo e l'addestramento periodico degli operatori di cui ai regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 dovrebbero essere modificate per stabilire le caratteristiche di simulazione e i livelli di fedeltà necessari per le attività di addestramento, come pure per consentire una maggiore flessibilità nel determinare gli FSTD idonei per tali attività. Dette modifiche dovrebbero tenere conto degli elementi esplicativi pubblicati dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale, che raccomanda di basare la qualificazione degli FSTD su criteri relativi alle caratteristiche di simulazione e ai livelli di fedeltà.

(5) Nell'introdurre l'FCS per gli FSTD qualificati, è opportuno prevedere disposizioni transitorie adeguate a garantire una transizione agevole dai requisiti attualmente applicabili agli FSTD esistenti a quelli futuri, fornendo nel contempo sostegno ai fini dell'attuazione, quanto prima possibile, dell'FCS da parte dell'industria.

(6) L'applicazione delle modifiche che introducono l'FCS dovrebbe essere rinviata per dare alle autorità competenti degli Stati membri il tempo necessario per prepararsi alla loro attuazione.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Poiché i requisiti dei regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 sull'addestramento non finalizzato all'abilitazione per tipo continueranno a fare riferimento a tipi e livelli di FSTD specifici, è opportuno stabilire requisiti per determinare l'equivalenza tra gli FSTD qualificati mediante tipi e livelli e gli FSTD qualificati mediante FCS.

(8) L'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha preparato un progetto di norme di attuazione e lo ha presentato alla Commissione con il parere n. 01/2025, conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettere b) e c), e dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 1178/2011 è così modificato:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 20 è sostituito dal seguente:

«20) "dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)": un dispositivo per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti il cui certificato di qualificazione include un profilo delle capacità dell'FSTD o un profilo delle capacità dell'FSTD assegnato, o un FSTD preesistente;»

b) il punto 23 è sostituito dal seguente:

«23) "guida delle prove di qualificazione (QTG)": un documento elaborato per dimostrare che l'FSTD rispetta le tolleranze prescritte e i requisiti applicabili del documento o dei documenti di riferimento primari per il tipo di aeromobile o il gruppo di aeromobili simulato;»;

c) sono aggiunti i punti da 26 a 43 seguenti:

«26) "CS-FSTD": le specifiche di certificazione per gli FSTD rilasciate dall'Agenzia in conformità all'allegato VII (parte ORA), norma ORA.FSTD.205;

27) "profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)": le informazioni annotate in un certificato di qualificazione FSTD che indicano le caratteristiche e i loro livelli di fedeltà, nonché l'aeromobile simulato da tale FSTD in conformità alle CS-FSTD, versione 1 o successiva;

28) "profilo delle capacità dell'FSTD assegnato (FCS assegnato)": le informazioni annotate sul certificato di qualificazione FSTD che indicano le caratteristiche e i livelli di fedeltà, nonché l'aeromobile simulato da tale FSTD, se l'FSTD in questione non è stato qualificato in conformità alle CS-FSTD, versione 1;

29) "elenco delle specifiche degli equipaggiamenti (ESL)": elenco che fa parte della qualificazione FSTD e reca informazioni accurate ed esaustive in merito alla qualificazione del dispositivo e alla sua base di qualificazione, agli equipaggiamenti installati, alle capacità e alle specifiche;

30) "documento di riferimento primario (PRD)": la specifica tecnica o la serie di specifiche tecniche utilizzata per stabilire la base di qualificazione di un FSTD;

31) "valutazione iniziale": la prima valutazione eseguita dall'autorità competente per determinare se le prestazioni di un FSTD sono conformi alla base di qualificazione pertinente;

32) "dati di convalida": i dati delle prove di volo e a terra, i dati tecnici e le altre fonti applicabili utilizzati per confermare in modo oggettivo che l'FSTD riproduce le caratteristiche statiche e dinamiche di manovra e prestazione dell'aeromobile simulato e dei suoi sistemi pertinenti;

33) "verifica": nel contesto degli FSTD, il processo volto a garantire che un FSTD soddisfi i requisiti tecnici di qualificazione applicabili;

34) "valutazione periodica": la valutazione periodica eseguita dell'autorità competente, dopo la valutazione iniziale, per stabilire se le prestazioni di un FSTD continuano a essere conformi alla base di qualificazione pertinente;

35) "valutazione speciale": qualsiasi valutazione di un FSTD eseguita dall'autorità competente che non sia la valutazione iniziale e le valutazioni periodiche;

36) "obiezione": nel contesto degli FSTD, il rilevamento di una non conformità di un FSTD ai requisiti applicabili della relativa base di qualificazione;

37) "modifica": nel contesto degli FSTD, una modifica di un FSTD;

38) "convalida": nel contesto degli FSTD, il processo di valutazione delle capacità di un FSTD per l'addestramento, le prove e i controlli;

39) "FSTD preesistente": FSTD il cui certificato di qualificazione non comprende un FCS o un FCS assegnato ed è uno dei seguenti:

a) per i velivoli, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD), un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT) o un dispositivo di addestramento strumentale di base (BITD);

b) per gli elicotteri, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT);

40) "gruppo di aeromobili": nel contesto degli FSTD, aeromobili che hanno caratteristiche operative e di manovra simili;

41) "mappa dei dati di convalida": un documento che identifica, in un formato a matrice, la fonte o le fonti dei dati per tutte le verifiche oggettive di un FSTD prescritte, unitamente alle motivazioni o spiegazioni applicabili;

42) "relazione tecnica": documento prodotto dal costruttore dell'FSTD per descrivere i dati e i metodi utilizzati per progettare l'FSTD e verificarlo a fronte della base di qualificazione applicabile;

43) "fly-out": volo simulato effettuato da un pilota debitamente qualificato durante lo svolgimento delle prove di funzionalità e delle verifiche soggettive di un FSTD contenute nella guida base per le prove di qualificazione (MQTG).»;

2) all'articolo 10 *ter* sono aggiunti i paragrafi seguenti:

«2. Quando riemettono certificati di qualificazione FSTD in conformità ai requisiti dell'allegato VI (parte ARA) per gli FSTD che erano qualificati in conformità alle specifiche di certificazione applicabili prima del 30 aprile 2028, gli Stati membri e l'AESA:

a) su richiesta del titolare del certificato, compilano la sezione "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)" del certificato:

i) nel caso degli FFS qualificati in conformità alla JAR-STD 1A, modifica 3, o alla JAR-STD 1H, versione iniziale o successiva, nel caso degli FTD di livello 2 (FTD 2) e di livello 3 (FTD 3) qualificati in conformità alla JAR-STD 2A, versione iniziale, o alla JAR-STD 2H, versione iniziale o successiva, e nel caso degli FNPT qualificati in conformità alla JAR-STD 3A, modifica 1, o alla JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva, con uno degli elementi seguenti:

1) un FCS assegnato in conformità all'allegato VI (parte ARA), appendice IX;

2) l'FCS, previa valutazione dell'FSTD in conformità alle CS-FSTD applicabili a decorrere dal 30 aprile 2028;

ii) nel caso degli FFS, FTD 2, FTD 3 e FNPT diversi da quelli di cui alla lettera a), punto i), con uno degli elementi seguenti:

1) un FCS assegnato in conformità all'allegato VI (parte ARA), appendice IX, previa valutazione dell'FSTD in conformità alle specifiche di certificazione di cui alla lettera a), punto i), a seconda dei casi;

2) l'FCS, previa valutazione dell'FSTD in conformità alle CS-FSTD applicabili a decorrere dal 30 aprile 2028;

iii) nel caso degli FTD di livello 1 (FTD 1), l'FCS, previa valutazione dell'FSTD in conformità alle CS-FSTD applicabili a decorrere dal 30 aprile 2028;

iv) nei casi in cui un FSTD sia stato qualificato avvalendosi di condizioni speciali in conformità all'allegato VI (parte ARA), norma ARA.FSTD.100, lettera h), punto 1, previa valutazione dell'FSTD in conformità alle CS-FSTD applicabili a decorrere dal 30 aprile 2028;

b) in tutti gli altri casi, se non sono soddisfatte le condizioni di cui alla lettera a), punti da i) a iv):

i) riemettono il certificato di qualificazione FSTD senza compilare la sezione "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)";

ii) quando riemettono certificati di qualificazione FSTD per i BITD, includono le specifiche FSTD di cui all'allegato VI (parte ARA), appendice IV, applicabili fino al 29 aprile 2028;

c) prima di riemettere un certificato di qualificazione FSTD con un FCS in conformità alla lettera a), informano il richiedente dell'esito della nuova valutazione.

3. Quando agiscono in conformità al paragrafo 2, lettera a), nei casi in cui un FSTD è qualificato per più tipi e livelli di qualificazione FSTD che simulano lo stesso tipo di aeromobile, gli Stati membri e l'AESA uniscono tali certificati di qualificazione FSTD in un unico certificato di qualificazione FSTD con un FCS o un FCS assegnato. In tali casi gli Stati membri e l'AESA adottano le misure seguenti:

a) se un FSTD soddisfa la base di qualificazione di cui al paragrafo 2, lettera a), punto i), intraprendono una delle azioni seguenti:

i) selezionano il livello di fedeltà più elevato per ciascuna caratteristica, risultante dal confronto dell'FCS assegnato per ciascuna qualificazione;

ii) se il titolare del certificato FSTD presenta domanda di FCS, determinano l'FCS previa valutazione dell'FSTD;

b) se un FSTD non soddisfa la base di qualificazione di cui al paragrafo 2, lettera a), punto i), per ciascun certificato di qualificazione lo Stato membro e l'AESA rilasciano il certificato di qualificazione FSTD con un FCS o un FCS assegnato, determinato in conformità al paragrafo 2, lettera a), punto ii), iii) o iv), a seconda dei casi.

4. Gli Stati membri e l'AESA sostituiscono, entro il 30 ottobre 2029, i certificati di qualificazione FSTD esistenti con certificati conformi al formato stabilito nell'allegato VI (parte ARA), appendice IV, a condizione che abbiano ricevuto e riesaminato quanto segue:

a) l'ESL;

b) una dichiarazione attestante che l'organizzazione ha stabilito la conformità alla parte ORA, capitolo FSTD, quale modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2026/781 della Commissione (*).

Quando sostituiscono i certificati di qualificazione FSTD esistenti in conformità al presente paragrafo, primo comma, gli Stati membri e l'AESA agiscono in conformità al paragrafo 2. Quando gli Stati membri e l'AESA rilasciano il certificato di qualificazione FSTD in conformità al formato stabilito nell'allegato VI (parte ARA), appendice IV, l'ESL elaborato per tale certificato FSTD diventa parte integrante della qualificazione FSTD.

5. I titolari di certificati di qualificazione FSTD elaborano un ESL per ciascun certificato di qualificazione FSTD diverso da quello per i BITD e lo trasmettono all'autorità competente, unitamente a una dichiarazione attestante che l'organizzazione ha stabilito la conformità all'allegato VII (parte ORA), capitolo FSTD, come modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2026/781, nei seguenti casi:

a) quando richiedono la riemissione del certificato in conformità ai requisiti dell'allegato VII (parte ORA);

b) quando l'FSTD è destinato a essere utilizzato per l'esecuzione dell'addestramento a norma dell'allegato I (parte FCL) del presente regolamento o dei requisiti del regolamento (UE) n. 965/2012, in conformità a un programma di addestramento nuovo o modificato;

c) entro il 30 aprile 2029.

6. Un certificato di qualificazione BITD rimane valido fatte salve le valutazioni periodiche eseguite dall'autorità competente ogni 3 anni.

7. I requisiti del presente regolamento che comprendono un riferimento ai tipi e ai livelli di FSTD si applicano agli FSTD con FCS o FCS assegnato in conformità all'allegato I (parte FCL), norma FCL.036.

_____

(*) Regolamento di esecuzione (UE) 2026/781, dell'8 aprile 2026, che modifica i regolamenti (UE) n. 1178/2011 e (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti applicabili ai dispositivi di addestramento al volo simulato e all'uso di tali dispositivi per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti (GU L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj.»;

3) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;

4) l'allegato VI è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;

5) l'allegato VII è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;

6) l'allegato VIII è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento.

Articolo 2

Il regolamento (UE) 965/2012 è così modificato:

1) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato V del presente regolamento;

2) l'allegato III è modificato conformemente all'allegato VI del presente regolamento.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 30 aprile 2028.

Tuttavia i punti 5 [FCL.740.H], 6 [norma FCL.930.TRI] e 7 [norma FCL.935.TRI] dell'allegato I si applicano a decorrere dal 30 aprile 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'8 aprile 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Modifiche dell'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011

L'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) alla norma FCL.010, la definizione di «Dispositivo di addestramento al volo (FTD)» è sostituita dalla seguente:
«"Dispositivo di addestramento al volo (FTD)", riproduzione in dimensioni reali degli strumenti, degli equipaggiamenti, dei pannelli e dei comandi di uno specifico tipo di aeromobile, in una postazione di consolle di volo aperta o in una consolle di aeromobile chiusa, che comprende l'assemblaggio degli equipaggiamenti e i programmi informatici necessari per rappresentare l'aeromobile al suolo e durante il volo, secondo i sistemi installati sul dispositivo.»;

2) è inserita la norma FCL.036 seguente:

«**FCL.036 Uso degli FSTD per l'addestramento, le prove e i controlli**

I richiedenti devono poter soddisfare i requisiti relativi ai tipi e ai livelli di FSTD utilizzando FSTD i cui certificati di qualificazione comprendono FCS o FCS assegnati, a condizione che sussistano tutte le condizioni seguenti:

a) per ogni caratteristica, l'FCS o l'FCS assegnato indica un livello di fedeltà pari o superiore all'equivalente determinato nelle tabelle seguenti:

1) per i velivoli:

Riferimento al tipo e al livello dell'FSTD	Equivalente FCS													
	1. Configurazione e struttura della cabina di pilotaggio	2. Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi	3. Funzionamento dei sistemi di controllo del volo	4. Sistemi dell'aeromobile	5. Prestazioni e manovrabilità a terra	6. Prestazioni e manovrabilità durante l'effetto suolo	7. Prestazioni e manovrabilità fuori effetto suolo	8. Segnali acustici	9. Segnali vibratori	10. Segnali motori	11. Segnali visivi	12. Navigazione	13. Atmosfera e condizioni meteorologiche	14. Siti operativi e terreno
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 qualificato a uno standard equivalente al livello B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS di livello C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS di livello C provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S provvisorio	S	S	S	S
FFS di livello D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Nota: S, specifico; R, rappresentativo; G, generico; N, nessuno;

2) per gli elicotteri:

Riferimento al tipo e al livello dell'FSTD	Equivalente FCS													
	1. Configurazione e struttura della cabina di pilotaggio	2. Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi	3. Funzionamento dei sistemi di controllo del volo	4. Sistemi dell'aeromobile	5. Prestazioni e manovrabilità a terra	6. Prestazioni e manovrabilità durante l'effetto suolo	7. Prestazioni e manovrabilità fuori effetto suolo	8. Segnali acustici	9. Segnali vibratori	10. Segnali motori	11. Segnali visivi	12. Navigazione	13. Atmosfera e condizioni meteorologiche	14. Siti operativi e terreno
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 di livello C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS di livello D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

b) gli FSTD hanno:

1) hardware tattile;

2) comandi di volo primari le cui forze cambiano in base alle diverse condizioni di volo per le esercitazioni che prevedono il pilotaggio manuale, tranne nel caso degli FSTD i cui FCS o FCS assegnati sono inferiori all'equivalente di un FNPT II;

3) se utilizzata per l'addestramento MCC, la capacità aggiuntiva per l'MCC indicata nel certificato di qualificazione FSTD.»;

3) la norma FCL.110.H è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I richiedenti una LAPL(H) devono aver completato 40 ore di istruzione di volo su elicotteri e, nella misura e alle condizioni di cui alla lettera a *bis*), su FSTD. L'istruzione di volo deve comprendere almeno tutti gli elementi seguenti:

1) 20 ore di istruzione di volo a doppio comando;

2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, comprendente almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale deve essere effettuato almeno 1 atterraggio completo in un aeroporto diverso da quello di partenza;

3) 35 ore di istruzione di volo sullo stesso tipo di elicottero che sarà utilizzato per il test di abilitazione.»;

b) è inserita la lettera a *bis*) seguente:

«a *bis*) Delle 20 ore di istruzione di volo a doppio comando di cui alla lettera a), punto 1, i richiedenti possono completare un massimo di 5 ore su un FSTD, a condizione che si applichino tutte le condizioni seguenti:

4) l'FSTD è rappresentativo del tipo di elicottero che sarà utilizzato per il test di abilitazione;

5) l'organizzazione di addestramento ha dimostrato all'autorità competente responsabile della sua sorveglianza la congruità tra le specifiche dell'FSTD e il programma di addestramento LAPL(H). L'organizzazione di addestramento deve essere una delle seguenti:

i) un'ATO;

ii) una DTO, a condizione che l'autorità competente abbia autorizzato l'uso di tale FSTD per l'addestramento LAPL(H).»;

4) la norma FCL.210.H è così modificata:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I richiedenti una PPL(H) devono aver completato almeno 45 ore di istruzione di volo su elicotteri e, nella misura e alle condizioni di cui alla lettera a *bis*), su FSTD. L'istruzione di volo deve comprendere almeno tutti gli elementi seguenti:

1) 25 ore di istruzione di volo a doppio comando;

2) 10 ore di volo come solista sotto supervisione, di cui almeno 5 ore di volo di navigazione come solista con almeno 1 volo di navigazione di almeno 185 km (100 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi su almeno due aeroporti diversi da quello di partenza.

3) 35 ore di istruzione di volo sul tipo di elicottero uguale a quello che sarà utilizzato per il test di abilitazione.»;

b) è inserita la lettera a *bis*) seguente:

«a *bis*) Delle 25 ore di istruzione di volo a doppio comando di cui alla lettera a), punto 1, i richiedenti possono completare su un FSTD uno degli elementi seguenti:

1) un massimo di 5 ore;

2) un massimo di 10 ore, a condizione che soddisfino tutte le condizioni seguenti:

i) completano almeno 5 di queste 10 ore su un FSTD rappresentativo del tipo di elicottero che sarà utilizzato per il test di abilitazione;

ii) completano il corso di addestramento presso un'organizzazione di addestramento che ha dimostrato all'autorità competente responsabile della sua sorveglianza la congruità tra le specifiche dell'FSTD di cui al punto i) e il programma di addestramento PPL(H). L'organizzazione di addestramento deve essere una delle seguenti:

A) un'ATO;

B) una DTO, a condizione che l'autorità competente abbia autorizzato l'uso di tale FSTD per l'addestramento PPL(H).»;

5) alla norma FCL.740.H, lettera c), il secondo comma è sostituito dal seguente:

«I controlli di professionalità o l'addestramento di aggiornamento, a seconda dei casi, sono eseguiti ogni volta su un tipo differente. L'inizio del nuovo periodo di validità di tutte le abilitazioni per tipo rinnovate in conformità alla presente lettera coincide con l'inizio del periodo di validità dell'abilitazione per tipo per cui sono effettuati i controlli di professionalità o l'addestramento di aggiornamento.»;

6) alla norma FCL.930.TRI, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) i richiedenti che sono o sono stati titolari di un certificato di istruttore ricevono tutti i crediti in relazione al requisito di cui alla lettera a ter), punto 1.»;

7) alla norma FCL.935.TRI, è aggiunta la lettera c) seguente:

«c) In deroga alla lettera b), la valutazione della competenza:

1) per i TRI per elicotteri non complessi, può essere eseguita in parte su FSTD e in parte sull'aeromobile anche se è disponibile e accessibile un FFS;

2) per i TRI per elicotteri di cui all'appendice 9, sezione A, punto 1 *sexies*, lettera c), può essere eseguita conformemente alla norma FCL.935.TRI, lettera a), punto 1, 2 o 3, indipendentemente dalla disponibilità e dall'accessibilità di un FFS o FSTD.»;

8) l'appendice 9 è così modificata:

a) la sezione A è così modificata:

i) il punto 1 *septies* è sostituito dal seguente:

«1 *septies*. Se durante l'addestramento, le prove o i controlli si utilizzano FSTD, si applicano le seguenti disposizioni:

a) un FSTD deve essere utilizzato per una determinata esercitazione soltanto se possiede le caratteristiche e i relativi livelli di fedeltà per simulare le caratteristiche rilevanti dell'aeromobile, dei segnali e dell'ambiente in tale esercizio nella misura necessaria affinché il candidato:

i) sviluppi le competenze secondo quanto necessario per la fase di addestramento appropriata;

ii) dimostri di possedere le capacità per operare in sicurezza l'aeromobile in questione durante l'esercitazione pertinente alle prove e ai controlli;

b) inoltre, l'idoneità degli FSTD utilizzati deve essere verificata sulla base della "tabella delle prove di funzionalità e delle verifiche soggettive" e della "tabella dei test di convalida degli FSTD" applicabili, contenute nel PRD applicabile al dispositivo utilizzato.

Si terrà conto di tutte le restrizioni e limitazioni indicate sul certificato di qualificazione del dispositivo o sull'ESL associato.»;

ii) è inserito il punto 1 *octies* seguente:

«1 *octies*. Ove specificato nelle tabelle delle sezioni da B a E della presente appendice, altri dispositivi di addestramento possono essere utilizzati per eseguire le attività di addestramento di un programma di addestramento per l'abilitazione per tipo. Il tempo di addestramento completato su tali dispositivi non deve tuttavia essere conteggiato ai fini del tempo minimo di addestramento FSTD specificato nel relativo programma di addestramento per l'abilitazione per tipo.»;

iii) il punto 18 è così modificato:

— la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Per l'addestramento alle manovre di recupero dell'assetto, il termine "stallo" designa l'avvicinamento allo stallo o la condizione di stallo. L'ATO può utilizzare un FFS di livello C o di livello D per fornire un addestramento alle manovre di uscita dallo stallo o per dimostrare le caratteristiche di uno stallo specifiche per tipo, oppure per entrambe le finalità, a condizione che siano soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:»;

— la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) l'FFS è stato qualificato in conformità ai requisiti della valutazione speciale di cui alle CS-FSTD(A), versione 2, o in conformità alla più recente base di qualificazione applicabile;»;

b) la sezione B è così modificata:

i) il punto 5 è così modificato:

— le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM

X = Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione del velivolo

b) L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (→).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

A = Velivolo

FFS = Simulatore completo del volo

FSTD = Dispositivo di addestramento al volo simulato

OTD = Altri dispositivi di addestramento";

— la tabella dopo la lettera l) è sostituita dalla seguente:

«TMG e VELIVOLI A EQUIPAGGIO SINGOLO, AD ECCEZIONE DEI VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE PER CLASSE O TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
	SEZIONE 1						
1 1.1	Partenza Operazioni pre-volo, incluso: — documentazione; — massa e centraggio; — analisi delle condizioni meteorologiche: e — NOTAM.	P					
1.2	Controlli prima della messa in moto						
1.2.1	Esterni	P		P		M	
1.2.2	Interni	P	P	P		M	
1.3	Messa in moto: avarie normali		P	→		M	
1.4	Rullaggio		P	→		M	
1.5	Controlli prima della partenza: prova motori (se applicabile)		P	→		M	
1.6	Procedura di decollo: — normale con vari gradi di flap come da manuale di volo; e — con vento al traverso (se le condizioni lo permettono)		P	→		M	
1.7	Salita: — V_x/V_y — virate su prue; e — livellamento		P	→		M	
1.8	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		P			M	

	SEZIONE 2						
2 2.1	Operazioni in volo (condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC)) Volo orizzontale e livellato a varie velocità, incluso il volo a velocità criticamente basse con flap estesi e retratti (incluso l'avvicinarsi alla V_{mca}, se applicabile)		P	→			
2.2	Virate strette (360° a sinistra e destra con 45° di inclinazione laterale)		P	→		M	
2.3	Stallo e manovra di uscita: (i) stallo pulito; (ii) avvicinamento allo stallo con potenza, in virata in discesa, con inclinazione laterale e in configurazione di avvicinamento; (iii) avvicinamento allo stallo con potenza in configurazione d'atterraggio; e (iv) avvicinamento allo stallo, in virata in salita con flap in posizione di decollo e potenza per salita (soltanto velivoli monomotore)		P	→		M	
2.4	Manovra con l'uso dell'autopilota e del flight director (può essere effettuato nella sezione 3) se applicabile		P	→		M	
2.5	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		P	→		M	
	SEZIONE 3A						
3A 3A.1	Procedure VFR in rotta (cfr. sezione B, punto 5, lettere c) e d)) Piano di volo, navigazione stimata e lettura delle carte		P	→			
3A.2	Mantenimento di altitudine, prua e velocità		P	→			
3A.3	Orientamento, stimati e revisione degli stimati d'arrivo (ETA)		P	→			
3A.4	Uso dei radioaiuti (se praticabile)		P	→			
3A.5	Controllo del volo (giornale di bordo, controlli di routine incluso carburante, impianti e formazione di ghiaccio)		P	→			
3A.6	Contatti con l'ATC — conformità, procedura R/T		P	→			
	SEZIONE 3B						
3B 3B.1*	Volo strumentale Partenza IFR		P	→		M	
3B.2*	IFR in rotta		P	→		M	

3B.3*	Procedure d'attesa		P	→		M	
3B.4*	Operazioni 3D all'altitudine/ altezza di decisione (DA/H) di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento (l'autopilota può essere utilizzato per l'intercettamento della traiettoria verticale del segmento di avvicinamento)		P	→		M	
3B.5*	Operazioni 2D all'altitudine/ altezza minima di discesa (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Esercitazioni di volo, inclusa l'avaria simulata alla bussola e all'indicatore di assetto: — virate con rateo 1; e — uscita da assetti inusuali		P	→		M	
3B.7*	Avaria al localizzatore o all'indicazione del sentiero di discesa		P	→			
3B.8*	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		P	→		M	
	Lasciata intenzionalmente in bianco						
	SEZIONE 4						
4 4.1	Arrivi e atterraggi Procedura di arrivo all'aeroporto		P	→		M	
4.2	Atterraggio normale		P	→		M	
4.3	Atterraggio con flap retratti		P	→		M	
4.4	Atterraggio con vento al traverso (se le condizioni lo consentono)		P	→			
4.5	Avvicinamento e atterraggio con potenza al minimo da 2 000 piedi di altezza sulla pista (solo velivoli monomotore)		P	→			
4.6	Riattaccata dall'altezza minima		P	→		M	
4.7	Riattaccata di notte e atterraggio (se applicabile)		P	→			
4.8	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		P	→		M	
	SEZIONE 5						
5	Procedure anormali e di emergenza (questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 4)						
5.1	Interruzione del decollo a una velocità ragionevole		P	→		M	

5.2	Avaria motore simulata dopo il decollo (soltanto velivoli monomotore)			P		M	
5.3	Atterraggio forzato simulato senza potenza (soltanto velivoli monomotore)			P		M	
5.4	Emergenze simulate: (i) fuoco o fumo in volo; e (ii) malfunzionamento degli impianti come del caso		P	→			
5.5	Addestramento solo su velivoli plurimotore e TMG: spegnimento di un motore e riavviamento (ad una altitudine di sicurezza se effettuato in un aeromobile)		P	→			
5.6	Contatti con l'ATC — conformità, procedura R/T						
	SEZIONE 6						
6 6.1*	Volo asimmetrico simulato (Questa sezione può essere combinata con le sezioni da 1 a 5) Arresto simulato di un motore durante il decollo (ad altitudine di sicurezza, salvo che non sia effettuato in un FFS o FNPT II)		P	→		M	
6.2*	Avvicinamento asimmetrico e riattaccata		P	→		M	
6.3*	Avvicinamento asimmetrico e atterraggio completo		P	→		M	
6.4	Contatti con l'ATC — conformità, procedure R/T		P	→		M	
	SEZIONE 7						
7	UPRT						
7.1	Manovre e procedure di volo						
7.1.1	Pilotaggio manuale con e senza l'ausilio dei flight director (senza pilota automatico, autothrust/ autothrottle, e a diverse leggi di controllo, se del caso)		P	→			
7.1.1.1	A velocità diverse (compreso il volo lento) e altitudini diverse nei limiti dell'inviluppo operativo del FSTD		P	→			
7.1.1.2	Virate strette con 45° di inclinazione, da 180° a 360° a sinistra e a destra		P	→			
7.1.1.3	Virate con e senza spoiler		P	→			

7.1.1.4	Volo e manovre strumentali procedurali, compresi partenza e arrivo strumentali e avvicinamento a vista		P	→			
7.2 7.2.1	Addestramento alle manovre di recupero dell'assetto Uscita dallo stallo nella: — configurazione di decollo; — configurazione pulita a bassa altitudine; — configurazione pulita vicino all'altitudine operativa massima; e — configurazione di atterraggio		P	→			
7.2.2	Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione		P	→			
7.3	Riattaccata con tutti i motori operativi* da varie fasi durante un avvicinamento strumentale		P	→			
7.4	Atterraggio ridotto con tutti i motori operativi: — da varie altezze inferiori alla DH/MDH di 15 m (50 piedi) sopra la soglia pista; — dopo l'atterraggio (mancato atterraggio); — sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23) l'atterraggio ridotto con tutti i motori operativi deve essere eseguito sotto la MDA/A o dopo il contatto		P	→»;			

ii) il punto 6 è così modificato:

— le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«a) I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo, a seconda dei casi

X = Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un velivolo

P→ = L'esercitazione deve essere completata in un FSTD debitamente qualificato

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione del velivolo.

b) L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (→).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

A = Velivolo

FFS = Simulatore completo del volo

FSTD = Dispositivo di addestramento al volo simulato

OTD = Altri dispositivi di addestramento»;

— la tabella dopo la lettera j) è sostituita dalla seguente:

«VELIVOLI A EQUIPAGGIO PLURIMO E VELIVOLI COMPLESSI AD ALTE PRESTAZIONI A EQUIPAGGIO SINGOLO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE ATPL/MPL/ABILITAZIONE PER TIPO O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FSTD	A	Iniziali dell'istruttore ad addestramento terminato	Verificato o controllato in FSTD o A	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
	SEZIONE 1						
1 1.1	Preparazione del volo Calcolo delle prestazioni	P					
1.2	Ispezione visiva dell'esterno del velivolo; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	P	P	P			
1.3	Ispezione della cabina di pilotaggio		P	→			
1.4	Uso della lista dei controlli prima della messa in moto, procedura di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione		P	→		M	
1.5	Rullaggio in conformità con le istruzioni ATC o dell'istruttore		P	→			
1.6	Controlli pre-decollo		P	→		M	
	SEZIONE 2						
2 2.1	Decolli Decolli normali con differenti estensioni di flap, incluso decollo in corsa di rullaggio		P	→			
2.2*	Decollo strumentale; il passaggio al volo strumentale è richiesto durante la rotazione o subito dopo il decollo		P	→			
2.3	Decollo con vento al traverso		P	→			

2.4	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulata)		P	→			
2.5 2.5.1*	Decolli con avaria motore simulata: subito dopo la V_2		P	→			
	(Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto o nella categoria da collegamento, l'avaria motore non deve essere simulata prima di aver raggiunto un'altezza minima di 500 piedi sopra la fine pista. Sui velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e l'altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore subito dopo aver raggiunto la V_2)						
2.5.2*	tra la V_1 e la V_2		P	X		M Solo FFS	
2.6	Interruzione del decollo a una velocità ragionevole prima di aver raggiunto la V_1		P	→		M	
	SEZIONE 3						
3 3.1	Manovre e procedure di volo Pilotaggio manuale con e senza l'ausilio dei flight director (senza pilota automatico, autothrust/ autothrottle, e a diverse leggi di controllo, se del caso)		P	→			
3.1.1	A velocità diverse (compreso il volo lento) e altitudini diverse nei limiti dell'inviluppo operativo del FSTD		P	→			
3.1.2	Virate strette con 45° di inclinazione, da 180° a 360° a sinistra e a destra		P	→			
3.1.3	Virate con e senza spoiler		P	→			
3.1.4	Volo e manovre strumentali procedurali, compresi partenza e arrivo strumentali e avvicinamento a vista		P	→			

3.2	Effetto picchiante e stallo di alta velocità (se del caso) e altre caratteristiche di volo specifiche del velivolo (per esempio Dutch Roll)		P	X		Solo FFS	
3.3	Operazioni normali degli impianti e dei comandi sul pannello del tecnico di volo (se applicabile)	P	→	→			
3.4	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti:					M	Obbligo di selezionare almeno 3 voci anormali da 3.4.0 a 3.4.14 incluso
3.4.0	Motore (se necessario, elica)	P	→	→			
3.4.1	Pressurizzazione e condizionamento	P	→	→			
3.4.2	Pitot/impianto delle prese statiche	P	→	→			
3.4.3	Impianto carburante	P	→	→			
3.4.4	Impianto elettrico	P	→	→			
3.4.5	Impianto idraulico	P	→	→			
3.4.6	Comandi di volo e trim	P	→	→			
3.4.7	Impianto antighiaccio e sghiacciamento, riscaldamento parabrezza	P	→				
3.4.8	Autopilota/flight director	P	→			M (solo equipaggio singolo)	
3.4.9	Dispositivi di avviso stallo o idonei ad evitare lo stallo e per aumentare la stabilità	P	→				
3.4.10	Impianto di avviso di prossimità del terreno, radar meteo, radio altimetro, transponder		P				
3.4.11	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti, sistemi di gestione del volo (FMS)	P	→				
3.4.12	Carrello di atterraggio e freni	P	→	→			
3.4.13	Impianto slat e flap	P	→	→			
3.4.14	Unità di potenza ausiliaria (APU)	P	→	→			
	Lasciata intenzionalmente in bianco						

3.6	Procedure anormali e di emergenza:					M	Obbligo di selezionare almeno 3 voci da 3.6.1 a 3.6.9 incluso
3.6.1	Simulazione di incendio per esempio motore, APU, cabina, compartimento bagagli, cabina di pilotaggio, ali e fuochi di natura elettrica inclusa l'evacuazione		P	→			
3.6.2	Rilevamento e rimozione fumo		P	→			
3.6.3	Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di sicurezza		P	→			
3.6.4	Scarico rapido carburante (simulato)		P	→			
3.6.5	Turbolenza per variazione di velocità del vento (Windshear) in decollo e in atterraggio		P	X		Solo FFS	
3.6.6	Avaria simulata della pressurizzazione in cabina/discesa di emergenza		P	→			
3.6.7	Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio		P	→			
3.6.8	Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo del velivolo (Aeroplane Flight Manual, AFM)		P	→			
3.6.9	Evento TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System).	P→	→	X		Solo FFS	
3.7 3.7.1	Addestramento alle manovre di recupero dell'assetto Uscita dallo stallo nella: — configurazione di decollo; — configurazione pulita a bassa altitudine; — configurazione pulita vicino all'altitudine operativa massima; e — configurazione di atterraggio		P FFS qualificato solo per l'addestramento	X			
3.7.2	Le seguenti esercitazioni in relazione all'assetto: — recupero dall'assetto cabrato a vari angoli di inclinazione; e — recupero dall'assetto picchiato a vari angoli di inclinazione		P FFS qualificato solo per l'addestramento	X		Solo FFS	

3.8	Procedure di volo strumentale						
3.8.1*	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo e alle istruzioni del controllo del traffico aereo		P	→		M	
3.8.2*	Procedure d'attesa		P	→			
3.8.3*	Operazioni 3D alla DA/H di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento						
	Nota: conformemente al manuale di volo del velivolo, le procedure RNP APCH possono richiedere l'utilizzo dell'autopilota o del flight director. La procedura da seguire manualmente è scelta tenendo conto di tali limitazioni (ad esempio scegliendo un ILS per 3.8.3.1 in caso di detta limitazione nel manuale di volo del velivolo).						
3.8.3.1*	Manualmente, senza l'ausilio del flight director		P	→		M (solo test di abilita-zione)	
3.8.3.2*	Manualmente, con l'ausilio del flight director		P	→			
3.8.3.3*	Avvicinamento con l'autopilota		P	→			
3.8.3.4*	Manualmente, con avaria simulata a un motore durante l'avvicinamento finale, fino all'atterraggio o fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento (a seconda dei casi), iniziando: i) prima di superare i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto; e ii) dopo aver superato i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto. Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da collegamento (SFAR 23), l'avvicinamento con avaria simulata a un motore e la conseguente riattaccata devono essere iniziati unitamente all'avvicinamento 2D conformemente al punto 3.8.4. La riattaccata deve essere iniziata quando viene raggiunta l'altezza/altitudine di separazione dagli ostacoli pubblicata (OCH/A), e comunque non oltre una MDA/H di 500 piedi sopra la soglia pista. Sui velivoli che hanno le stesse prestazioni di un velivolo della categoria da trasporto per ciò che riguarda la massa al decollo e l'altitudine di densità, l'istruttore può simulare l'avaria motore conformemente all'esercizio 3.8.3.4		P	→		M	

3.8.4*	Operazioni 2D fino alla MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	Avvicinamento con circuito a vista nelle seguenti condizioni: a)* avvicinamento alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista sull'aeroporto, secondo le procedure di avvicinamento strumentale locali in condizioni di volo strumentale simulate; seguito da: b) avvicinamento con circuito a vista verso un'altra pista spostata di almeno 90° rispetto all'asse pista usata per l'avvicinamento finale condotto nel modo illustrato alla lettera a), alla minima altitudine autorizzata di avvicinamento con circuito a vista *Osservazioni:* se le manovre di cui alle lettere a) e b) non possono essere effettuate per motivi ATC, può essere simulata una procedura con bassa visibilità.		P*	→			
3.8.6	Avvicinamenti a vista		P	→			
	SEZIONE 4						
4	Procedure di mancato avvicinamento		P*	→			
4.1.	Riattaccata con tutti i motori operativi* durante un'operazione 3D fino all'altezza di decisione		P*	→			
4.2.	Riattaccata con tutti i motori operativi* da varie fasi durante un avvicinamento strumentale		P*	→			
4.3.	Altre procedure di mancato avvicinamento		P*	→			
4.4*	Riattaccata manuale con la simulazione del motore critico inoperativo a seguito di un avvicinamento strumentale al raggiungimento della DH, MDH o MAPt		P*	→		M	
4.5.	Atterraggio ridotto con tutti i motori operativi: — da varie altezze sotto la DH/MDH; — dopo l'atterraggio (mancato atterraggio); Sui velivoli che non sono certificati nella categoria da trasporto (JAR/FAR 25) o nella categoria da		P	→			

	collegamento (SFAR 23) l'atterraggio ridotto con tutti i motori operativi deve essere eseguito sotto la MDA/H o dopo il contatto						
	SEZIONE 5						
5 5.1.	Atterraggi Atterraggi normali* con riferimenti visivi stabiliti quando viene raggiunta la DA/H a seguito di un'operazione di avvicinamento strumentale		P				
5.2.	Atterraggio con avaria simulata allo stabilizzatore orizzontale, bloccato fuori posizione e trim non regolato		P	X		Solo FFS	
5.3.	Atterraggi con vento al traverso (su aeromobile, se possibile)		P	→			
5.4.	Circuito di traffico ed atterraggio con flap e slat non estesi o parzialmente estesi		P	→			
5.5.	Atterraggio con motore critico in avaria simulata		P	→		M	
5.6.	Atterraggio con due motori in avaria: — velivoli con tre motori: l'avaria del motore riguarda quello centrale e un motore esterno per quanto possibile secondo i dati del manuale di volo del velivolo, e — velivoli con quattro motori: la simulazione dell'avaria riguarda due motori sullo stesso lato		P	X		M Solo FFS (solo test di abilita-zione)»;	

c) la sezione C è così modificata:

i) i punti 5 e 6 sono sostituiti dai seguenti:

«5. I seguenti simboli significano:

P = Addestrato come pilota in comando per il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio singolo (SPH) o addestrato come pilota in comando o copilota e come PF e PM per il rilascio di un'abilitazione per tipo per elicotteri a equipaggio plurimo (MPH).

X = Per questa esercitazione non deve essere utilizzato un elicottero

P→ = L'esercitazione deve essere completata in un FSTD debitamente qualificato.

P# = L'addestramento deve essere integrato dall'ispezione sotto supervisione dell'elicottero.

6. L'addestramento pratico deve essere effettuato almeno con i mezzi indicati con la lettera (P), o può anche essere effettuato fino al più alto livello indicato con una freccia (→).

Le seguenti abbreviazioni sono usate per indicare l'equipaggiamento di addestramento impiegato:

Solo = Simulatore integrale di volo

FTD = Dispositivo di addestramento al volo

H = Elicottero

OTD = Altro dispositivo di addestramento»;

ii) la tabella dopo il punto 12 è sostituita dalla seguente:

«ELICOTTERI A EQUIPAGGIO SINGOLO/PLURIMO		ADDESTRAMENTO PRATICO				TEST DI ABILITAZIONE O CONTROLLI DI PROFESSIONALITÀ	
Manovre/procedure		OTD	FSTD	H	Iniziali dell'istruttore ad addestra-mento terminato	Verificato o controllato in FSTD o H	Iniziali dell'esaminatore a verifica o controllo terminato
	SEZIONE 1 — Preparazione e controlli pre-volo						
1.1	Ispezione visiva dell'esterno dell'elicottero; localizzazione di ciascun componente e scopo dell'ispezione	P	P	P		M (se effettuato sull'elicottero)	
1.2	Ispezione della cabina di pilotaggio		P	→		M	
1.3	Procedure di avviamento, controllo degli apparati radio e di radionavigazione, selezione e inserimento delle frequenze di navigazione e comunicazione		P	→		M	
1.4	Rullaggio/rullaggio in aria secondo le istruzioni ATC o secondo quelle dell'istruttore		P	→		M	
1.5	Procedure e controlli pre-decollo		P	→		M	
	SEZIONE 2 — Manovre e procedure di volo						
2.1	Decolli (vari profili)		P	→		M	
2.2	Decolli ed atterraggi da/su terreni inclinati o con vento al traverso		P	→			
2.3	Decollo alla massa massima al decollo (reale o simulata)		P	→			
2.4	Decollo con avaria motore simulata immediatamente prima del TDP o DPATO		P	→		M	
2.4.1	Decollo con avaria motore simulata immediatamente dopo il TDP o DPATO		P	→		M	

2.5	Virate in salita e in discesa verso prue determinate		P	→		M	
2.5.1	Virate con 30° di inclinazione, da 180° a 360° a sinistra e a destra, con il solo riferimento agli strumenti		P	→		M	
2.6	Discesa in autorotazione		P	→		M	
2.6.1	Per gli elicotteri monomotore (SEH): — atterraggio dall'autorotazione; o — recupero della potenza, a condizione che i richiedenti, nell'anno precedente, abbiano completato un addestramento comprendente un atterraggio dall'autorotazione e che tale addestramento sia stato riportato e firmato nei registri dei richiedenti dall'istruttore. Per gli elicotteri plurimotore (MEH): recupero della potenza		P	→		M	
2.7	Atterraggi, vari profili		P	→		M	
2.7.1	Riattaccata o atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata prima del punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	→		M	
2.7.2	Atterraggio a seguito di un'avaria motore simulata dopo il punto di decisione per l'atterraggio (LDP) o del DPBL		P	→		M	
	SEZIONE 3 — Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure						
3	Operazioni normali e anormali dei seguenti impianti e procedure:					M	Obbligo di selezionare almeno 3 parti di questa sezione
3.1	Motore	P	→	→			
3.2	Condizionamento (riscaldamento, ventilazione)	P	→	→			
3.3	Pitot/impianto delle prese statiche	P	→	→			
3.4	Impianto carburante	P	→	→			
3.5	Impianto elettrico	P	→	→			

3.6	Impianto idraulico	P	→	→			
3.7	Comandi di volo e trim	P	→	→			
3.8	Impianto antighiaccio e sghiacciamento (se applicabile)	P	→	→			
3.9	Autopilota/dispositivi per aumentare la stabilità/flight director	P	→	→			
3.10	Impianto avanzato di avviso di prossimità del terreno (EGPWS)/Impianto di avviso e rappresentazione del terreno per elicotteri (HTAWS) (se applicabile)	P	→	→			
3.11	Radar meteo, radio altimetro, transponder	P	→	→			
3.12	Sistema di navigazione d'area	P	→	→			
3.13	Impianto carrello di atterraggio	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Impianti radio, impianti di navigazione, strumenti e sistemi di gestione del volo (FMS)	P	→	→			
	SEZIONE 4 — Procedure anormali e di emergenza						
4	Procedure anormali e di emergenza					M	Obbligo di selezionare almeno 3 parti di questa sezione
4.1	Procedure antincendio (inclusa l'evacuazione, se applicabile)		P	→			
4.2	Rilevamento e rimozione fumo		P	→			
4.3	Avaria motore, spegnimento e riavviamento ad altezza di sicurezza		P	→			
4.4	Scarico rapido carburante (simulato, se applicabile)		P	→			
4.5	Avaria del rotore di coda (se applicabile)		P	→			

4.5.1	Perdita del rotore di coda (se applicabile)		P	X			
4.6	Incapacità di un membro dell'equipaggio – soltanto MPH e SPH utilizzati in operazioni a equipaggio plurimo		P	→			
4.7	Avaria all'impianto di trasmissione		P	→			
4.8	Evento TCAS (se applicabile)	P→	→	X			
4.9	Altre procedure d'emergenza come specificate nel corrispondente manuale di volo		P	→			
	SEZIONE 5 — Procedure di volo strumentale (devono essere effettuate in IMC reale o simulato)						
5.1	Decollo strumentale; la transizione al volo strumentale è richiesta appena possibile una volta in volo		P*	→*			
5.1.1	Avaria motore simulata durante la partenza		P*	→*		M*	
5.2	Aderenza alle rotte di partenza e di arrivo e alle istruzioni del controllo del traffico aereo		P*	→*		M*	
5.3	Procedure d'attesa		P*	→*			
5.4	Operazioni 3D alla DA/H di 200 piedi (60 m) o ai minimi operativi più elevati, se richiesto dalla procedura di avvicinamento		P*	→*			
5.4.1	Manualmente, senza l'ausilio del flight director *Nota:* conformemente al manuale di volo del velivolo, le procedure RNP APCH possono richiedere l'utilizzo dell'autopilota o del flight director. La procedura da seguire manualmente deve essere scelta tenendo conto di tali limitazioni (ad esempio, scegliendo un ILS per 5.4.1 in caso di detta limitazione nel manuale di volo del velivolo).		P*	→*		M* (a meno che non sia completato l'esercizio 5.4.2)	

5.4.2	Manualmente, con l'ausilio del flight director		P*	→*		M* (a meno che non sia completato l'esercizio 5.4.1)	
5.4.3	Avvicinamento con l'autopilota inserito		P*	→*			
5.4.4	Manualmente, con avaria simulata a un motore; l'avaria del motore deve essere simulata durante l'avvicinamento finale prima di superare i 1 000 piedi al di sopra del livello dell'aeroporto, fino all'atterraggio oppure fino al completamento della procedura di mancato avvicinamento		P*	→*		M*	
5.5	Operazioni 2D fino alla MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Riattaccata con tutti i motori operativi dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH		P*	→*			
5.6.1	Altre procedure di mancato avvicinamento		P*	→*			
5.6.2	Riattaccata con un motore in avaria simulata dopo il raggiungimento della DA/H o MDA/MDH		P*	→*		M*	
5.7	Autorotazione in IMC con recupero di potenza		P*	→*		M*	
5.8	Uscita da assetti inusuali e, se applicabile, con modalità di recupero automatico		P*	→*		M*	
	SEZIONE 6 — Uso di equipaggiamento opzionale						
6	Uso di equipaggiamento opzionale		P	→».			

ALLEGATO II

Modifiche dell'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011

L'allegato VI del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) la norma ARA.FSTD.100 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.100 Procedura di valutazione**

a) Al ricevimento di una richiesta di certificato di qualificazione FSTD, l'autorità competente:

1) verifica che l'organizzazione che utilizza l'FSTD sia conforme ai requisiti applicabili;

2) valuta se i dati di convalida scelti siano idonei a supportare ciascuna verifica oggettiva;

3) riesamina l'ESL per verificarne la conformità ai requisiti applicabili;

4) valuta se l'FSTD sia conforme alla base di qualificazione applicabile eseguendo prove di funzionalità e verifiche oggettive e soggettive;

5) valuta l'FSTD negli ambiti che risultano essenziali al completamento del processo di addestramento, prove e controlli dei membri dell'equipaggio di condotta, come opportuno.

b) L'autorità competente esegue i compiti di cui alla lettera a), punti 3, 4 e 5, in caso di valutazione periodica di un FSTD.

c) In caso di modifica importante di un FSTD, l'autorità competente esegue i compiti che ritiene adeguati tra quelli elencati alla lettera a), tenendo conto della natura della modifica.

d) L'autorità competente produce una relazione e notifica i risultati della valutazione all'organizzazione che utilizza l'FSTD.

e) Qualora, durante una valutazione o con qualsiasi altro mezzo, l'autorità competente riscontri prove che dimostrano un funzionamento dell'FSTD non conforme alla relativa base di qualificazione o la presenza nell'ESL di informazioni inesatte sull'FSTD, l'autorità competente formula un'obiezione, la registra e la comunica per iscritto all'organizzazione che utilizza l'FSTD. A meno che la natura dell'obiezione non richieda l'applicazione di provvedimenti attuativi in conformità alla norma ARA.FSTD.135, lettera b), l'autorità competente procede nel modo seguente:

1) concede all'organizzazione un periodo di tempo per attuare un'azione correttiva adeguata alla natura dell'obiezione, che in ogni caso non supera i 30 giorni. Alla fine di detto periodo, e a seconda della natura dell'obiezione, l'autorità competente può prorogare il periodo a condizione che sia concordato con essa un piano soddisfacente di azioni correttive;

2) valuta se il piano di azioni correttive proposto dall'organizzazione risponde all'obiezione;

3) valuta se l'attuazione del piano di azioni correttive risponde all'obiezione.

f) Il QTG risultante dalla valutazione iniziale è approvato dall'autorità competente solo dopo che a tutte le obiezioni è stata data risposta giudicata soddisfacente dall'autorità competente. Dopo tale approvazione, il QTG è denominato «guida base per le prove di qualificazione» (MQTG) e costituisce la base per la qualificazione degli FSTD e le valutazioni periodiche degli FSTD.

g) L'autorità competente attribuisce la qualificazione all'FSTD solo dopo aver accertato che, in conformità all'allegato VII, norma ORA.FSTD.120, lettera d), gli equipaggiamenti supplementari dell'FSTD, ove applicabile, non incidano negativamente sulla capacità di addestramento dell'FSTD.

h) Base di qualificazione e condizioni speciali

1) L'autorità competente può stabilire condizioni speciali per la base di qualificazione FSTD quando i requisiti di cui all'allegato VII, norma ORA.FSTD.210, lettera a), sono soddisfatti ed è dimostrato che le condizioni speciali garantiscono un livello di sicurezza equivalente a quello stabilito nella specifica di certificazione applicabile.

2) Nei casi in cui l'autorità competente non è l'Agenzia e ha stabilito condizioni speciali per la base di qualificazione di un FSTD, l'autorità competente ne dà notifica all'Agenzia senza alcun indugio. La notifica è accompagnata da una descrizione completa delle condizioni speciali stabilite e da una valutazione della sicurezza che dimostri che è raggiunto un livello di sicurezza equivalente a quello stabilito nella specifica di certificazione applicabile.»;

2) la norma ARA.FSTD.110 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.110 Rilascio di un certificato di qualificazione FSTD**

L'autorità competente rilascia un certificato di qualificazione FSTD di durata illimitata, utilizzando il modulo di cui all'appendice IV, solo dopo aver completato la valutazione dell'FSTD in conformità alla norma ARA.FSTD.100 e aver verificato che:

a) l'organizzazione che utilizza l'FSTD soddisfa i requisiti applicabili di cui all'allegato VII (parte ORA);

b) l'FSTD soddisfa la base di qualificazione applicabile in conformità alla norma ORA.FSTD.210.»;

3) la norma ARA.FSTD.115 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.115 Qualificazione FSTD provvisoria**

a) Quando sono introdotti programmi per nuovi aeromobili, se non è possibile conseguire la conformità ai requisiti stabiliti nel presente capitolo per la qualificazione FSTD, l'autorità competente può rilasciare un certificato di qualificazione con una qualificazione FSTD provvisoria.

b) Tale qualificazione provvisoria rimane valida per non più di 3 anni.»;

4) la norma ARA.FSTD.120 è così modificata:

a) alla lettera a), il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1) la serie completa di verifiche di cui all'MQTG sia eseguita nuovamente in maniera progressiva in conformità ai requisiti di cui all'allegato VII, norma ORA.FSTD.105, lettera a), punti 2 e 3;»;

b) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) L'autorità competente esegue valutazioni periodiche degli FSTD conformemente alle procedure descritte alla norma ARA.FSTD.100. Le valutazioni sono eseguite a cadenza annuale. L'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi coincide con la fine del mese della qualificazione iniziale, a meno che non sia concordata un'altra data tra l'autorità competente e l'organizzazione che utilizza l'FSTD. Ogni valutazione periodica degli FSTD è effettuata entro un periodo compreso tra i 60 giorni precedenti e i 30 giorni successivi l'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi.»;

c) alla lettera c), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«L'autorità competente può prolungare il periodo di valutazione periodica di un FSTD di cui alla norma ARA.FSTD.120, lettera b), fino a un massimo di 36 mesi, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:»;

5) è inserita la norma ARA.FSTD.125 seguente:

«**ARA.FSTD.125 Trasferimento di un FSTD**

a) Al ricevimento della notifica di un trasferimento di un FSTD da un'organizzazione a un'altra in conformità all'allegato VII, norma ORA.FSTD.235, l'autorità competente può decidere di eseguire una valutazione speciale in conformità alla base di qualificazione iniziale dell'FSTD, a meno che il certificato di qualificazione FSTD non sia ceduto o revocato.

b) L'autorità competente verifica che l'organizzazione ricevente soddisfi i requisiti applicabili di cui all'allegato VII (parte ORA).

c) Qualora il trasferimento di un FSTD, in conformità all'allegato VII, norma ORA.FSTD.235, coinvolga due autorità competenti, queste ultime coordinano il trasferimento.»;

6) la norma ARA.FSTD.130 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.130 Modifiche**

a) Al ricevimento di una domanda di approvazione di una modifica importante dell'FSTD di cui all'allegato VII, norma ORA.FSTD.110, lettera a), l'autorità competente verifica la conformità di tale modifica importante alla base di qualificazione dell'FSTD. Se ritenuto necessario dall'autorità competente, tale verifica può comprendere una valutazione speciale dell'FSTD. Se soddisfatta della conformità della modifica importante dell'FSTD alla relativa base di qualificazione, l'autorità competente approva la modifica, a meno che l'organizzazione che utilizza l'FSTD non stia agendo in conformità all'allegato VII, norma ORA.FSTD.110, lettera b), punto 2.

b) Al ricevimento di una richiesta presentata da un'organizzazione che utilizza l'FSTD, l'autorità competente può approvare una procedura per l'attuazione di modifiche importanti da parte di tale organizzazione, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

1) la procedura è conforme all'allegato VII, norma ORA.FSTD.110, lettera b), punto 2;

2) nel corso dei 36 mesi precedenti, l'organizzazione che utilizza l'FSTD ha dimostrato di aver gestito le modifiche in conformità all'allegato VII, norma ORA.GEN.200, lettera a), punto 3.

c) Qualora rilevi la non conformità di una modifica importante alla base di qualificazione, l'autorità competente agisce in conformità alla norma ARA.FSTD.100, lettera e).

d) Se una modifica di un FSTD rende necessario l'uso di una base di qualificazione diversa dalla base di qualificazione iniziale, l'autorità competente documenta la qualificazione di tali modifiche e la specifica di certificazione utilizzata.

e) Se un FSTD preesistente o un FSTD con FCS assegnato in conformità all'appendice IX deve essere qualificato per l'UPRT, la valutazione speciale è effettuata utilizzando le CS-FSTD(A), versione 2.»;

7) la norma ARA.FSTD.135 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.135 Certificato di qualificazione FSTD: limitazione, sospensione e revoca**

a) L'autorità competente limita, sospende o revoca, come opportuno, un certificato di qualificazione FSTD in conformità alla norma ARA.GEN.350, per esempio nei casi seguenti:

1) se il certificato di qualificazione FSTD è stato ottenuto mediante la falsificazione dei documenti probatori presentati;

2) se l'organizzazione che utilizza l'FSTD non soddisfa più i requisiti applicabili di cui all'allegato VII (parte ORA).

b) L'autorità competente limita, sospende o revoca, a seconda dei casi, un certificato di qualificazione FSTD dopo aver formulato un'obiezione in conformità alla norma ARA.FSTD.100, lettera e), e aver rilevato che:

1) l'FSTD non è conforme alla propria base di qualificazione e la non conformità incide negativamente sull'addestramento, sulle prove o sui controlli;

2) un'organizzazione che utilizza l'FSTD non presenta un piano di azioni correttive accettabile per rispondere alle obiezioni formulate durante una valutazione o con qualsiasi altro mezzo, o non esegue le azioni correttive in modo soddisfacente ed entro il periodo concordato dall'autorità competente in conformità alla norma ARA.FSTD.100, lettera e).»;

8) la norma ARA.FSTD.140 è sostituita dalla seguente:

«**ARA.FSTD.140 Tenuta delle registrazioni**

Oltre alle registrazioni prescritte alla norma ARA.GEN.220, l'autorità competente mantiene e aggiorna tutti gli elementi seguenti:

a) la documentazione relativa alle valutazioni iniziali, periodiche o speciali degli FSTD qualificati sotto la sua sorveglianza, comprendente la pianificazione, l'esecuzione e l'esito di tali valutazioni;

b) l'ESL.»;

9) L'appendice IV è sostituita dalla seguente:

«*Appendice IV dell'ALLEGATO VI (parte ARA) – Certificato di qualificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato*

Unione europea (*)

[Autorità competente]

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE DEI DISPOSITIVI DI ADDESTRAMENTO AL VOLO SIMULATO (FSTD)

Ai sensi del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione e alle condizioni specificate di seguito, l'[autorità competente] certifica che il seguente dispositivo

FSTD [IDENTIFICATIVO]

[COSTRUTTORE E NUMERO DI SERIE DELL'FSTD]
situato in
[UBICAZIONE DEL DISPOSITIVO]
utilizzato da
[TITOLARE DEL CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE]

ha soddisfatto i requisiti di qualificazione in conformità al documento di riferimento primario applicabile del dispositivo e all'allegato VII (parte ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011, fatte salve le condizioni delle specifiche FSTD allegate.

Il presente certificato di qualificazione rimane valido a condizione che il dispositivo FSTD sia conforme ai requisiti applicabili della base di qualificazione e che il titolare del certificato di qualificazione mantenga la conformità ai requisiti applicabili della parte ORA, a meno che non sia ceduto, sostituito, sospeso o revocato.

Data del primo rilascio:
Revisione:
Data della modifica:
Per l'[autorità competente]
Firma:

(*) Cancellare "Unione europea" per gli Stati membri non appartenenti all'Unione europea o all'AESA.
Modulo 145 AESA, Versione 3 – pagina 1/2

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE FSTD: [Riferimento]

SPECIFICA FSTD

A.	Documento di riferimento principale (PRD)	
B.	(Solo per gli FSTD preesistenti) Tipo e livello dell'FSTD Gruppo di aeromobili/tipo/tipo e variante	
C.	Capacità aggiuntive:	
D.	Limitazioni:	
E.	Osservazioni:	

PROFILO DELLE CAPACITÀ DELL'FSTD (FCS)

F.	CARATTERISTICA FSTD	LIVELLO DI FEDELTÀ	AEROMOBILE SIMULATO
1.	Configurazione e struttura della cabina di pilotaggio (FDK)		
2.	Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi (CLH)		
3.	Funzionamento dei sistemi di controllo del volo (CLO)		
4.	Sistemi dell'aeromobile (SYS)		
5.	Prestazioni e manovrabilità a terra (GND)		
6.	Prestazioni e manovrabilità durante l'effetto suolo (IGE)		
7.	Prestazioni e manovrabilità fuori effetto suolo (OGE)		
8.	Segnali acustici (SND)		
9.	Segnali vibratori (VIB)		
10.	Segnali motori (MTN)		
11.	Segnali visivi (VIS)		
12.	Navigazione (NAV)		
13.	Atmosfera e condizioni meteorologiche (ATM)		
14.	Siti operativi e terreno (OST)		

Istruzioni per il rilascio del certificato di qualificazione FSTD.

a) Per il certificato di qualificazione FSTD deve essere utilizzato il modulo 145 AESA.

In tale documento devono figurare la specifica dell'FSTD e l'FCS o l'FCS assegnato, se del caso, comprese le eventuali limitazioni a seconda dell'FSTD in questione.

b) Il certificato di qualificazione deve essere scritto in inglese e in tutte le lingue stabilite dall'autorità competente.

c) Devono essere rilasciati certificati di qualificazione distinti per:

1) ogni FCS o FCS assegnato;

2) ogni combinazione di cabina di pilotaggio e piattaforma nel caso di insiemi modulari intercambiabili di grandi dimensioni;

3) ogni cabina di pilotaggio da utilizzare come FSTD nel caso di insiemi modulari intercambiabili di grandi dimensioni.

Nel certificato di qualificazione FSTD deve essere specificato il numero di serie della cabina di pilotaggio.

d) Tutte le cabine di pilotaggio e le piattaforme devono essere identificate mediante targhette con i numeri di serie e ogni combinazione di cabina di pilotaggio e piattaforma deve essere munita di un certificato di qualificazione con un numero di serie FSTD unico recante l'identificativo/numero di serie della cabina di pilotaggio e della piattaforma.

e) Tipi di motori diversi e parametri di spinta alternativi su un FSTD non rendono necessari certificati di qualificazione distinti fintantoché non è modificato l'FCS o l'FCS assegnato.

f) Equipaggiamenti diversi, come le installazioni avioniche, inclusi in un FSTD non rendono necessari certificati di qualificazione distinti. Differenze sostanziali in termini di avionica possono tuttavia dar luogo a varianti di aeromobili, per le quali possono rendersi necessari pacchetti software distinti. In tali casi devono essere rilasciati certificati di qualificazione FSTD distinti.

g) L'FSTD indicato nel certificato di qualificazione deve recare un numero di serie preceduto da un codice a lettere. Il codice a lettere è proprio dell'autorità competente che rilascia il certificato.

h) Nella tabella "Specifica FSTD", l'FSTD è definito dal PRD, che è definito a sua volta nell'MQTG e indica eventuali limitazioni dell'FSTD, se del caso. Nel caso di un FSTD preesistente, nella tabella delle specifiche FSTD devono essere indicati tutti gli elementi seguenti:

1) il tipo e il livello dell'FSTD;

2) il tipo di aeromobile simulato o il tipo e la variante o il gruppo di aeromobili (ad esempio categoria di aeromobile, configurazione del motore, categoria della turbolenza di scia, a seconda dei casi).

i) L'autorità competente deve specificare nella tabella "Specifica FSTD", alla voce "Capacità aggiuntive", che un FSTD con un FCS o un FCS assegnato è qualificato per l'MCC se sono soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

1) l'FSTD soddisfa i requisiti per l'MCC specificati nel PRD applicabile;

2) l'FCS o FCS assegnato all'FSTD è pari o superiore a quelli indicati nella tabella seguente:

	1. Configurazione e struttura della cabina di pilotaggio	2. Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi	3. Funzionamento dei sistemi di controllo del volo	4. Sistemi dell'aeromobile	5. Prestazioni e manovrabilità a terra	6. Prestazioni e manovrabilità durante l'effetto suolo	7. Prestazioni e manovrabilità fuori effetto suolo	8. Segnali acustici	9. Segnali vibratori	10. Segnali motori	11. Segnali visivi	12. Navigazione	13. Atmosfera e condizioni meteorologiche	14. Siti operativi e terreno
FSTD per velivoli	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD per elicotteri	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

j) L'autorità competente deve specificare, nella tabella "Specifica FSTD", alla voce "Capacità aggiuntive", che un FSTD per velivoli è qualificato per l'UPRT e indicare se prevede un "avvicinamento allo stallo" o uno "stallo completo".

k) Nella tabella "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)", l'FSTD deve essere definito dal relativo FCS, a meno che non si tratti di un FSTD preesistente. Nel caso di un FSTD di cui all'articolo 10 *ter*, paragrafo 2, lettera a), punto i).1, e all'articolo 10 *ter*, paragrafo 2, lettera a), punto ii).1, la tabella "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)" deve essere compilata con l'FCS assegnato, in conformità all'allegato VI (parte ARA), appendice IX.

l) Compilazione del certificato di qualificazione per FSTD con FCS.

1) Quando il processo di qualificazione FSTD convalida l'FCS dichiarato nella richiesta, i livelli di fedeltà (N, G, R o S) della caratteristica FSTD in questione devono essere indicati nel certificato di qualificazione FSTD, nella colonna "Livello di fedeltà" della tabella "Profilo delle capacità FSTD (FCS)", di volta in volta per ciascuna caratteristica. I livelli di fedeltà sono così definiti:

i) specifico (S) è il livello di fedeltà più elevato per una determinata caratteristica dell'FSTD;

ii) rappresentativo (R) è il livello di fedeltà intermedio per una determinata caratteristica dell'FSTD;

iii) generico (G) è il livello di fedeltà più basso per una determinata caratteristica dell'FSTD;

iv) nessuno (N) indica una delle situazioni seguenti:

a) la caratteristica FSTD non è installata, non funziona o non è disponibile per essere utilizzata nell'addestramento;

b) una caratteristica è installata ma non è necessaria e, in tal caso, non deve distrarre dalle altre caratteristiche né pregiudicarle ai fini dell'uso cui è destinato il dispositivo.

2) Se una caratteristica FCS non è applicabile o non è disponibile ai fini della qualificazione dell'FSTD, nella colonna "Livello di fedeltà" deve essere indicato il livello di fedeltà "N".

3) Se la caratteristica FSTD "Sistemi dell'aeromobile" riproduce sistemi di aeromobili diversi che presentano livelli di fedeltà diversi, deve essere indicato e contrassegnato con un asterisco (*) il livello di fedeltà più elevato. Nell'ESL devono essere specificati i sistemi dell'aeromobile simulati e il relativo livello di fedeltà. In tal caso, nella colonna "Osservazioni" dev'essere riportata la seguente dicitura: "Non tutti i sistemi dell'aeromobile sono simulati e/o hanno lo stesso livello di fedeltà. Fare riferimento all'ESL.".

4) Se la caratteristica dell'FSTD "Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi (CLH)" riproduce comandi di volo che presentano livelli di fedeltà diversi, deve essere indicato e contrassegnato con un asterisco (*) il livello di fedeltà più elevato. Nell'ESL devono essere specificati le forze sui comandi di volo e l'hardware dei comandi simulati e i livelli di fedeltà correlati. In tal caso, nella colonna "Osservazioni" dev'essere riportata la seguente dicitura: "Le forze sui comandi di volo e l'hardware dei comandi non sono simulati integralmente e/o non hanno lo stesso livello di fedeltà. Fare riferimento all'ESL.".

5) In caso di qualificazione provvisoria, conformemente alla norma ARA.FSTD.115, il certificato di qualificazione deve indicare il livello di fedeltà e includere "provvisorio" nella colonna "Livello di fedeltà" per le caratteristiche applicabili nella tabella "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)".

m) Compilazione del certificato di qualificazione per FSTD con FCS e con FCS assegnato.

Per le caratteristiche di simulazione dell'aeromobile (1-7) e/o le caratteristiche di riproduzione dei segnali (8-9), l'aeromobile simulato deve essere indicato nel certificato di qualificazione FSTD, nella colonna "Aeromobile simulato" della tabella "Profilo delle capacità dell'FSTD (FCS)". Per ciascuna caratteristica, l'aeromobile simulato deve essere specificato nel modo seguente:

i) se il livello di fedeltà è "S", un tipo e una variante di aeromobile (marca, modello e serie);

ii) se il livello di fedeltà è "R", un tipo di aeromobile (marca e modello);

iii) se il livello di fedeltà è "G", un gruppo di aeromobili, indicando tutti gli elementi seguenti:

a) la categoria dell'aeromobile;

b) la configurazione del motore;

c) la categoria della turbolenza di scia per le caratteristiche, ove applicabile.»;

10) è aggiunta l'appendice IX (FCS assegnato per gli FSTD) seguente:

"*Appendice IX DELL'ALLEGATO VI (PARTE ARA)*

FCS assegnati agli FSTD

Nel riemettere certificati di qualificazione FSTD, quando l'articolo 10 *ter* fa riferimento alla presente appendice, le autorità competenti devono assegnare un FCS in conformità alla tabella seguente. Un FSTD elencato nella colonna A, che soddisfa i requisiti conformemente al PRD specificato nella colonna B della stessa riga e non presenta alcuna limitazione, deve ricevere un FCS assegnato come specificato nella colonna C di tale riga.

	(A)	(B)	(C)												
			FCS ASSEGNATO												
	Livello FSTD	PRD	1. Configurazione e struttura della cabina di pilotaggio	2. Forze sui comandi di volo e hardware dei comandi	3. Funzionamento dei sistemi di controllo del volo	4. Sistemi dell'aeromobile	5. Prestazioni e manovrabilità a terra	6. Prestazioni e manovrabilità durante l'effetto suolo	7. Prestazioni e manovrabilità fuori effetto suolo	8. Segnali acustici	9. Segnali vibratori	10. Segnali motori	11. Segnali visivi	12. Navigazione	13. Atmosfera e condizioni meteorologiche	14. Siti operativi e terreno
1)	FFS di livello D	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva, con qualificazione UPRT secondo le CS-FSTD(A) versione 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS di livello D	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			Con limitazione relativa all'assenza di addestramento, prove e controlli UPRT													
3)	FFS di livello C	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva, con qualificazione UPRT secondo le CS-FSTD(A) versione 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS di livello C	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			Con limitazione relativa all'assenza di addestramento, prove e controlli UPRT													
5)	FFS di livello B	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

6)	FFS di livello A	JAR-STD 1A, modifica 3 o successiva	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD di livello 2	JAR-STD 2A versione iniziale o successiva	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT di livello II MCC	JAR-STD 3A, modifica 1 o successiva	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT di livello II	JAR-STD 3A, modifica 1 o successiva	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT di livello I	JAR-STD 3A, modifica 1 o successiva	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS di livello D	JAR-STD 1H, versione iniziale o successiva	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS di livello C	JAR-STD 1H, versione iniziale o successiva	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS di livello B	JAR-STD 1H, versione iniziale o successiva	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS di livello A	JAR-STD 1H, versione iniziale o successiva	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD di livello 3 MCC	JAR-STD 2H, versione iniziale o successiva	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD di livello 3	JAR-STD 2H, versione iniziale o successiva	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD di livello 2 MCC	JAR-STD 2H, versione iniziale o successiva	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD di livello 2	JAR-STD 2H, versione iniziale o successiva	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT di livello III MCC	JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT di livello III	JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT di livello II MCC	JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT di livello II	JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT di livello I	JAR-STD 3H, versione iniziale o successiva	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N».

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

ALLEGATO III

Modifiche dell'allegato VII (parte ORA) del regolamento (UE) n. 1178/2011

L'allegato VII del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) alla norma ORA.ATO.135, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) l'adeguatezza delle specifiche degli FSTD al relativo programma di addestramento, sulla base del certificato di qualificazione FSTD e dell'ESL;»;

2) la norma ORA.FSTD.100 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.100 Disposizioni generali**

a) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve dimostrare all'autorità competente di aver istituito un sistema di gestione conformemente al capitolo GEN, sezione II. Tale dimostrazione deve assicurare che il richiedente abbia, direttamente o per mezzo di appalto, la capacità di preservare le prestazioni, le funzioni e altre caratteristiche specificate nella base di qualificazione applicabile per l'FSTD e di controllare le installazioni dell'FSTD.

b) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve fornire all'autorità competente la documentazione che dimostri come soddisfa i requisiti stabiliti nel presente regolamento. Questa documentazione deve includere una procedura che descriva come è stabilito e mantenuto l'ESL.

c) Se l'autorità competente notifica all'organizzazione che gestisce l'FSTD la non conformità dell'FSTD alla relativa base di qualificazione in conformità all'allegato VI, norma ARA.FSTD.100, lettera e), l'organizzazione deve:

1) elaborare un piano di azioni correttive che risponda a tutte le obiezioni e, in caso di obiezioni periodiche, sistemiche o critiche, individuare le cause che sono alla base delle non conformità;

2) presentare il piano di azioni correttive, che deve essere attuato in modo giudicato soddisfacente dall'autorità competente entro il termine specificato all'allegato VI, norma ARA.FSTD.100, lettera e), punto 1;

3) dimostrare l'attuazione delle azioni correttive in modo giudicato soddisfacente dall'autorità competente fornendo le relative prove.

d) Ogni anno, l'organizzazione che utilizza l'FSTD deve fornire all'autorità competente i parametri dell'FSTD che ne dimostrino le prestazioni, l'uso e altre caratteristiche.»;

3) la norma ORA.FSTD.105 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.105 Mantenimento della qualificazione FSTD**

a) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve eseguire tutte le operazioni seguenti per mantenere la qualificazione FSTD:

1) mantenere l'FSTD in una condizione tale da permettere costantemente prestazioni conformi alla base di qualificazione, anche effettuando controlli funzionali pre-volo entro le 24 ore che precedono l'uso dell'FSTD per l'addestramento, le prove o i controlli;

2) eseguire progressivamente, nell'arco di un ciclo di 12 mesi, la serie completa di verifiche oggettive contenute nell'MQTG. I risultati delle suddette verifiche devono essere valutati, datati, contrassegnati come analizzati e conservati in conformità alla norma ORA.FSTD.240 al fine di dimostrare il mantenimento della conformità alla base di qualificazione FSTD;

3) eseguire progressivamente, nell'arco di un ciclo di 24 mesi, la serie completa di prove funzionali e verifiche soggettive contenute nell'MQTG. I risultati di ciascun fly-out devono soddisfare tutti i requisiti seguenti:

i) essere accompagnati da una dichiarazione attestante che l'FSTD è stato sottoposto a prova;

ii) dimostrare che la conformità alla base di qualificazione FSTD è mantenuta;

iii) essere conservati in conformità alla norma ORA.FSTD.240;

4) preservare l'integrità dell'hardware e del software dell'FSTD e istituire e mantenere un sistema di controllo della configurazione, che comprenda la gestione della banca dati.

b) Se durante le prove di cui alla lettera a), punti 2 e 3, è individuata una non conformità, l'organizzazione deve attuare azioni correttive per porvi rimedio. Le prove delle azioni correttive attuate devono essere conservate in conformità alla norma ORA.FSTD.240.

c) Se prevede di togliere un FSTD dallo stato attivo per un periodo di tempo prolungato, un'organizzazione deve adottare le misure seguenti:

1) trasmettere una notifica all'autorità competente:

2) istituire controlli idonei per il periodo di inattività dell'FSTD.

L'organizzazione deve concordare con l'autorità competente un piano per la disattivazione, l'immagazzinamento e la riattivazione, per far sì che l'FSTD possa essere riportato allo stato attivo e alla sua qualificazione iniziale.»;

4) la norma ORA.FSTD.110 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.110 Gestione delle modifiche**

a) Una modifica dell'FSTD è considerata una modifica importante e deve essere attuata nel rispetto delle condizioni di cui alla lettera b) in e conformità alle lettere c), d), e) e, ove applicabile, f), se incide su uno qualsiasi degli elementi seguenti:

1) il certificato di qualificazione FSTD;

2) qualsiasi modifica della qualificazione FSTD che incida sull'addestramento, sulle prove o sui controlli.

b) L'organizzazione che utilizza l'FSTD attua una modifica importante di un FSTD solo se è soddisfatta una delle condizioni seguenti:

1) ottiene l'approvazione della modifica da parte dell'autorità competente in conformità all'allegato VI, norma ARA.FSTD.130, lettera a);

2) gestisce la modifica secondo una procedura approvata dall'autorità competente in conformità all'allegato VI, norma ARA.FSTD.130, lettera b). La procedura deve includere tutti gli elementi seguenti:

i) la portata di ciascuna modifica importante;

ii) la gestione della modifica;

iii) la notifica all'autorità competente.

c) In caso di modifica importante dell'FSTD, l'organizzazione che lo utilizza deve adottare tutte le misure seguenti:

1) preparare e valutare qualsiasi modifica, comprese tutte le prove funzionali e le verifiche oggettive e soggettive applicabili, per determinarne gli effetti sui criteri di qualificazione iniziali;

2) chiedere l'approvazione preventiva e presentare all'autorità competente la documentazione relativa alle attività di cui alla lettera c), punto 1, e ogni altro documento pertinente, a meno che l'organizzazione che utilizza l'FSTD non sia autorizzata ad agire in conformità alla lettera b), punto 2;

3) gestire eventuali modifiche dell'FSTD in conformità al proprio sistema di gestione dell'organizzazione;

4) dichiarare all'autorità competente che l'FSTD è conforme alla relativa base di qualificazione una volta attuata la modifica.

d) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve istituire e mantenere un sistema inteso a individuare, valutare e integrare tutte le modifiche nell'FSTD utilizzato, in particolare:

1) le modifiche relative all'aeromobile che sono essenziali per l'addestramento, le prove e i controlli, a prescindere dal fatto che siano imposte da una prescrizione di aeronavigabilità;

2) le modifiche di un FSTD che incidono sull'FCS o sull'FCS assegnato, sul certificato di qualificazione, sull'ESL, sull'MQTG o sull'hardware o sul software dell'FSTD, o su entrambi, compresi i sistemi di movimento e visivo, le manovre, le prestazioni e l'uso dei sistemi;

3) qualsiasi altra modifica dell'FSTD essenziale per l'addestramento, le prove e i controlli.

e) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve convalidare:

1) qualsiasi modifica dell'MQTG, anche informando, in caso di modifiche importanti, l'autorità competente;

2) qualsiasi modifica dell'ESL, anche trasmettendo l'ESL aggiornato all'autorità competente in caso di modifiche importanti che incidono sull'ESL.

f) Nel caso delle modifiche dell'FSTD gestite conformemente alla lettera b), punto 2, che incidono sul certificato di qualificazione, l'organizzazione che utilizza l'FSTD deve chiedere all'autorità competente il rilascio di un nuovo certificato di qualificazione.»;

5) la norma ORA.FSTD.115 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.115 Installazioni**

a) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve provvedere affinché:

1) l'FSTD sia posto in un ambiente idoneo che ne consenta un impiego sicuro e affidabile;

2) tutti gli occupanti dell'FSTD e il personale adibito alla manutenzione siano stati informati sulla sicurezza dell'FSTD in modo che siano a conoscenza delle attrezzature e delle procedure di sicurezza dell'FSTD in caso di emergenza;

3) l'FSTD e le sue installazioni ottemperino alla normativa locale in materia di salute e sicurezza;

4) il certificato di qualificazione e l'ESL siano visibili e accessibili a chi utilizza l'FSTD e alle autorità.

b) La valutazione delle caratteristiche di sicurezza degli FSTD, quali gli arresti di emergenza e le luci di emergenza, deve far parte del sistema di gestione dell'organizzazione e deve essere verificata almeno su base annuale e registrata per garantire la sicurezza delle operazioni.»;

6) la norma ORA.FSTD.120 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.120 ESL**

a) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve elaborare e mantenere un ESL per ciascun certificato di qualificazione FSTD.

b) L'ESL deve includere informazioni accurate ed esaustive in merito alla qualificazione dell'FSTD e alla relativa base di qualificazione, agli equipaggiamenti installati, alle capacità e alle specifiche, e deve essere concepito in modo da permettere l'inserimento di tutti gli elementi seguenti:

1) la valutazione dell'idoneità dell'FSTD all'uso previsto;

2) le valutazioni dell'FSTD in conformità all'allegato VI, norma ARA.FSTD.100;

3) il mantenimento della qualificazione FSTD in conformità alla norma ORA.FSTD.105.

c) L'organizzazione che utilizza l'FSTD deve convalidare e verificare il carattere accurato ed esaustivo delle informazioni contenute nell'ESL di cui alla lettera b).

d) L'organizzazione che utilizza l'FSTD può aggiungere all'FSTD equipaggiamenti supplementari per i quali non è necessaria la qualificazione solo se, dopo una valutazione, conclude che tali equipaggiamenti non incidono negativamente sull'addestramento.»;

7) la norma ORA.FSTD.200 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.200 Richiesta di un certificato di qualificazione FSTD**

La richiesta di un certificato di qualificazione FSTD deve essere presentata dall'organizzazione che utilizza l'FSTD nella forma e nelle modalità stabilite dall'autorità competente. Detta richiesta deve includere tutti gli elementi seguenti:

a) il modulo di richiesta iniziale, unitamente a tutti gli elementi seguenti:

1) una tabella dei dati di convalida scelti, in cui sia indicata la fonte unica di dati per ciascuna verifica oggettiva;

2) un ESL;

b) una dichiarazione attestante che l'organizzazione che utilizza l'FSTD ha effettuato tutte le verifiche oggettive dell'FSTD prescritte e soddisfa i criteri di cui alla base di qualificazione applicabile, unitamente al QTG, comprendente la tabella di marcia dei dati di convalida e la relazione tecnica;

c) una dichiarazione attestante il rispetto dei requisiti seguenti:

1) tutte le verifiche oggettive, le prove di funzionalità e le verifiche soggettive sono state completate e i requisiti generali per l'FCS richiesto sono risultati soddisfatti;

2) l'FSTD è conforme ai requisiti applicabili e all'aeromobile o al gruppo di aeromobili simulato, come appropriato per ciascuna caratteristica dell'FSTD.»;

8) alla norma ORA.FSTD.210, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) La base di qualificazione è applicabile alle valutazioni periodiche dell'FSTD, a meno che una modifica dell'FSTD non richieda l'uso di una base di qualificazione diversa.»;

9) la norma ORA.FSTD.225 è così modificata:

a) alla lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Se l'autorità competente ha prolungato il periodo di valutazione periodica di un FSTD in conformità all'allegato VI (parte ARA), norma ARA.FSTD.120, lettera c), l'organizzazione incarica una persona o un gruppo di persone, aventi adeguata esperienza, che provvederanno a quanto indicato di seguito entro un periodo compreso tra i 60 giorni precedenti e i 30 giorni successivi l'inizio di ciascun periodo ricorrente di 12 mesi in conformità all'allegato VI, norma ARA.FSTD.120, lettera b):»;

b) la lettera c) è soppressa;

10) la norma ORA.FSTD.230 è soppressa;

11) la norma ORA.FSTD.235 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.235 Trasferimento di un FSTD**

a) Qualora cambi l'organizzazione che utilizza l'FSTD:

1) l'organizzazione che riceve l'FSTD informa preventivamente l'autorità competente al fine di concordare un piano per il trasferimento dell'FSTD;

2) l'organizzazione che trasferisce l'FSTD informa l'autorità competente prima del trasferimento e al momento della cessione del certificato di qualificazione FSTD.

b) Se l'FSTD non è più conforme alla relativa base di qualificazione, l'organizzazione presenta richiesta di un nuovo certificato di qualificazione FSTD.»;

12) la norma ORA.FSTD.240 è sostituita dalla seguente:

«**ORA.FSTD.240 Tenuta delle registrazioni**

Il titolare di un certificato di qualificazione FSTD registra tutti gli elementi seguenti:

a) tutti i documenti che descrivono e dimostrano la base e il livello di qualificazione dell'FSTD, compreso l'FCS o l'FCS assegnato, ove applicabile, e l'ESL iniziale dell'FSTD per la durata del ciclo di vita dell'FSTD;

b) versioni sostituite dell'MQTG e dell'ESL per la durata del ciclo di vita dell'FSTD;

c) tutti i documenti e le relazioni periodiche in merito a ciascun FSTD e alle attività di monitoraggio della conformità per un periodo di almeno 5 anni.».

ALLEGATO IV

Modifiche dell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011

All'allegato VIII del regolamento (UE) n. 1178/2011, norma DTO.GEN.240, è aggiunta la lettera a *bis*) seguente:

«a *bis*) La DTO utilizza gli FSTD in conformità alla lettera a) solo quando dimostra all'autorità competente l'adeguatezza delle specifiche FSTD al relativo programma di addestramento, sulla base del certificato di qualificazione FSTD e dell'ESL.».

ALLEGATO V

Modifiche dell'allegato I (definizioni) del regolamento (UE) n. 965/2012

L'allegato I del regolamento (UE) n. 965/2012 è così modificato:

1) la definizione 50 è sostituita dalla seguente:

«50) "dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD)", un dispositivo per l'addestramento, le prove e i controlli dei piloti il cui certificato di qualificazione comprende un profilo delle capacità dell'FSTD (FCS) o un profilo delle capacità dell'FSTD assegnato, o un FSTD preesistente;»

2) sono aggiunte le definizioni 144 e 145 seguenti:

«144) "FSTD preesistente", un FSTD il cui certificato di qualificazione non comprende un FCS o un FCS assegnato ed è uno dei seguenti:

a) per i velivoli, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD), un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT) o un dispositivo di addestramento strumentale di base (BITD);

b) per gli elicotteri, un simulatore integrale di volo (FFS), un dispositivo di addestramento al volo (FTD) o un addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT);

145) "elenco delle specifiche degli equipaggiamenti (ESL)", un elenco che fa parte della qualificazione FSTD e reca informazioni accurate ed esaustive in merito alla qualificazione del dispositivo e alla relativa base di qualificazione, agli equipaggiamenti installati, alle capacità e alle specifiche.».

ALLEGATO VI

Modifiche dell'allegato III (parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012

All'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012, norma ORO.FC.145, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

«d) L'operatore deve utilizzare un FSTD idoneo che soddisfi tutti i requisiti seguenti:

1) è qualificato in conformità al regolamento (UE) n. 1178/2011;

2) riproduce, per quanto possibile, l'aeromobile utilizzato dall'operatore;

3) è utilizzato per un'esercitazione specifica solo se possiede le caratteristiche e i relativi livelli di fedeltà per simulare l'aeromobile pertinente a tale esercitazione nella misura necessaria affinché il membro dell'equipaggio di condotta sviluppi o mantenga la competenza richiesta per l'esercizio sicuro, efficace ed efficiente dell'aeromobile.

L'operatore deve verificare l'idoneità di un FSTD all'uso previsto sulla base del certificato di qualificazione FSTD e dell'ESL.

Quando i requisiti del presente regolamento fanno riferimento a tipi e livelli specifici di FSTD, l'operatore può utilizzare gli FSTD in conformità all'allegato I (parte FCL), norma FCL.036, del regolamento (UE) n. 1178/2011.

Le differenze tra l'FSTD e l'aeromobile devono essere descritte e analizzate tramite un briefing o un addestramento, a seconda dei casi.»