REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2026/781 AL COMISIEI

din 8 aprilie 2026

de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele aplicabile echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și utilizarea acestor echipamente pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 23, articolul 27 alineatul (1) și articolul 31 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele pentru utilizarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight Simulation Training Devices* – FSTD) în pregătirea, testarea și verificarea de tip a piloților.

(2) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([3]) stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene și, în special, cerințele pentru utilizarea FSTD în pregătirea periodică a operatorilor.

(3) Încă de la intrarea în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011, calificarea oficială a FSTD, astfel cum este caracterizată de tipurile și nivelurile FSTD, a determinat măsura în care un FSTD poate fi utilizat pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților. Având în vedere evoluția tehnologiei FSTD și inovațiile în acest domeniu, dispozițiile privind utilizarea FSTD pentru calificarea de tip și pregătirea periodică a operatorilor, după caz, ar trebui revizuite pentru a permite o anumită activitate de pregătire și utilizarea celui mai adecvat FSTD pe baza capacităților sale tehnice, la care se face referire drept „semnătură privind capacitatea FSTD” (*FSTD capability signature* – FCS).

(4) Dispozițiile privind utilizarea FSTD în pregătirea pentru obținerea calificărilor de tip și pregătirea periodică a operatorului din Regulamentele (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 ar trebui modificate pentru a stabili caracteristicile de simulare și nivelurile de fidelitate necesare pentru a sprijini activitățile de pregătire și pentru a permite o mai mare flexibilitate în determinarea FSTD adecvate pentru activitățile respective. Aceste modificări ar trebui să țină seama de materialele orientative publicate de Organizația Aviației Civile Internaționale, care recomandă fundamentarea calificării FSTD pe criterii legate de caracteristicile de simulare și de nivelurile de fidelitate.

(5) La introducerea FCS pentru FSTD calificate, trebuie instituite dispoziții tranzitorii adecvate pentru a asigura o tranziție lină de la cerințele actuale la cele aplicabile în viitor pentru FSTD existente, sprijinind în același timp punerea în aplicare a FCS de către întreprinderi cât mai curând posibil.

(6) Aplicarea modificărilor care introduc FCS ar trebui amânată, pentru a acorda autorităților competente ale statelor membre timpul necesar pregătirii pentru punerea lor în aplicare.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Întrucât cerințele Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 privind pregătirea, alta decât pregătirea pentru obținerea calificărilor de tip, vor continua să facă trimitere la anumite tipuri și niveluri de FSTD, ar trebui instituite cerințe pentru a determina echivalența dintre FSTD calificate cu tipuri și niveluri și FSTD calificate cu FCS-uri.

(8) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației a pregătit un proiect de norme de punere în aplicare pe care l-a înaintat Comisiei, împreună cu avizul nr. 01/2025, în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) literele (b) și (c) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„20. «echipament de pregătire sintetică pentru zbor (*flight simulation training device* – FSTD)» înseamnă un dispozitiv pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților al cărui certificat de calificare include o semnătură privind capacitatea FSTD sau o semnătură privind capacitatea FSTD atribuită sau un FSTD preexistent;";

(b) punctul 23 se înlocuiește cu următorul text:

„23. «ghid al testelor de calificare (*Qualification test guide* – QTG)» înseamnă un document elaborat pentru a demonstra că FSTD respectă toleranțele prevăzute și cerințele aplicabile ale documentului (documentelor) de referință primar(e) pentru simularea tipului de aeronavă sau a grupului de aeronave;";

(c) se adaugă următoarele puncte 26-43:

„26. «CS-FSTD» înseamnă specificațiile de certificare pentru FSTD emise de agenție în conformitate cu punctul ORA.FSTD.205 din anexa VII (partea ORA);

27. «semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)» înseamnă informațiile înscrise într-un certificat de calificare a FSTD, indicând caracteristicile și nivelurile de fidelitate ale acestora, precum și aeronava simulată de FSTD respectiv în conformitate cu CS-FSTD versiunea 1 sau cu o versiune ulterioară;

28. «semnătura privind capacitatea FSTD atribuită (FCS atribuită)» înseamnă informațiile înscrise în certificatul de calificare a FSTD, indicând caracteristicile și nivelurile de fidelitate, precum și aeronava simulată de FSTD respectiv, în cazul în care FSTD respectiv nu a fost calificat în conformitate cu CS-FSTD versiunea 1;

29. «listă de specificații ale echipamentelor (ESL)» înseamnă o listă care face parte din calificarea FSTD și care oferă informații exacte și cuprinzătoare privind calificarea dispozitivului și baza sa de calificare, echipamentele instalate, capacitățile și specificațiile;

30. «document de referință principal (PRD)» înseamnă specificația tehnică sau setul de specificații tehnice utilizate pentru a stabili baza de calificare pentru un FSTD;

31. «evaluare inițială» înseamnă prima evaluare efectuată de autoritatea competentă pentru a stabili dacă un FSTD respectă standardul bazei de calificare relevante;

32. «date de validare» înseamnă datele privind încercările la sol și în zbor, datele tehnice și alte surse aplicabile utilizate pentru a confirma în mod obiectiv că FSTD reflectă caracteristicile statice și dinamice de manevrare și de performanță ale aeronavei simulate și ale sistemelor sale relevante;

33. «verificare» înseamnă, în contextul FSTD, procesul prin care se asigură că un FSTD îndeplinește cerințele de calificare tehnică aplicabile;

34. «evaluare periodică» înseamnă evaluarea periodică efectuată de autoritatea competentă ulterior evaluării inițiale pentru a stabili dacă un FSTD continuă să îndeplinească standardul bazei de calificare relevante;

35. «evaluare specială» înseamnă orice evaluare a unui FSTD de către autoritatea competentă, alta decât evaluările inițiale și periodice;

36. «element» înseamnă, în contextul FSTD, neconformitatea unui FSTD cu cerințele aplicabile ale bazei sale de calificare;

37. «modificare» înseamnă, în contextul FSTD, o modificare a unui FSTD;

38. «validare», în contextul FSTD, înseamnă procesul de evaluare a capacităților unui FSTD de pregătire, testare și verificare;

39. «FSTD preexistent» înseamnă un FSTD al cărui certificat de calificare nu include o FCS sau o FCS atribuită și care este oricare dintre următoarele:

(a) pentru avioane, un simulator complet de zbor (*Full Flight Simulator* – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (*Flight Training Device* – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (*Flight and Navigation Procedures Trainer* – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (*Basic Instrument Training Device* – BITD);

(b) pentru elicoptere, un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT);

40. «grup de aeronave» înseamnă, în contextul FSTD, aeronave care au caracteristici de manipulare și operaționale similare;

41. «foaie de parcurs a datelor de validare» înseamnă un document care identifică, într-un format matricial, sursa sau sursele datelor pentru toate testele obiective necesare ale unui FSTD, împreună cu motivațiile sau explicațiile aplicabile;

42. «raport tehnic» înseamnă un document elaborat de producătorul FSTD pentru a descrie datele și metodele utilizate pentru proiectarea și verificarea unui FSTD în raport cu baza de calificare aplicabilă;

43. «*Fly-out*» înseamnă un zbor simulat efectuat în timpul desfășurării testelor funcționale și subiective ale unui FSTD conținute în QTG (MQTG) principal de către un pilot calificat corespunzător."

2. La articolul 10b se adaugă următoarele alineate:

„(2) Atunci când reînnoiesc certificate de calificare a FSTD în conformitate cu cerințele din anexa VI (partea ARA) pentru FSTD care au fost calificate în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile înainte de 30 aprilie 2028, statele membre și AESA iau următoarele măsuri:

(a) la cererea titularului certificatului, completarea secțiunii «semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)» a certificatului:

(i) în cazul FFS care au fost calificate în conformitate cu amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau cu versiunea inițială a JAR-STD 1H sau ulterior, în cazul FTD de nivel 2 (FTD 2) și de nivel 3 (FTD 3) care au fost calificate în conformitate cu versiunea inițială a JAR-STD 2A sau cu versiunea inițială a JAR-STD 2H sau ulterior și în cazul FNPT care au fost calificate în conformitate cu modificarea 1 a JAR-STD 3A sau cu versiunea inițială a JAR-STD 3H sau ulterior, cu oricare dintre următoarele:

1. o FCS atribuită în conformitate cu apendicele IX la anexa VI (partea ARA);

2. FCS, după o evaluare a FSTD în conformitate cu CS-FSTD aplicabil începând cu 30 aprilie 2028;

(ii) în cazul FFS, FTD 2, FTD 3 și al FNPT, altele decât cele specificate la litera (a) punctul (i), cu oricare dintre următoarele:

1. o FCS atribuită în conformitate cu apendicele IX la anexa VI (partea ARA), după o evaluare a FSTD în conformitate cu specificațiile de certificare menționate la litera (a) punctul (i), după caz;

2. FCS, după o evaluare a FSTD în conformitate cu CS-FSTD aplicabil începând cu 30 aprilie 2028;

(iii) în cazul FTD de nivel 1 (FTD 1), cu FCS, după o evaluare a FSTD în conformitate cu CS-FSTD aplicabil începând cu 30 aprilie 2028;

(iv) în orice caz, dacă un FSTD a fost calificat pentru utilizarea unor condiții speciale în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 litera (h) punctul 1 din anexa VI (partea ARA), cu FCS, după o evaluare a FSTD în conformitate cu CS-FSTD aplicabil începând cu 30 aprilie 2028;

(b) în toate celelalte cazuri, atunci când nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la litera (a) punctele (i)-(iv):

(i) reînnoirea certificatului de calificare a FSTD fără a completa secțiunea «semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)»;

(ii) la reînnoirea certificatelor de calificare a FSTD pentru BITD, includerea specificațiilor FSTD prevăzute în apendicele IV la anexa VI (partea ARA), astfel cum se aplică până la 29 aprilie 2028;

(c) înainte de reînnoirea unui certificat de calificare a FSTD cu o FCS în conformitate cu litera (a), informarea solicitantului cu privire la rezultatul reevaluării.

(3) Atunci când acționează în conformitate cu alineatul (2) litera (a), în cazurile în care un FSTD este calificat pentru mai multe tipuri și niveluri de calificare a FSTD care simulează același tip de aeronavă, statele membre și AESA integrează respectivele certificate de calificare a FSTD într-un singur certificat de calificare a FSTD cu o FCS sau cu o FCS atribuită. În astfel de cazuri, statele membre și AESA iau următoarele măsuri:

(a) dacă un FSTD îndeplinește baza de calificare menționată la alineatul (2) litera (a) punctul (i), efectuează una dintre următoarele:

(i) acționarea la cel mai înalt nivel de fidelitate pentru fiecare caracteristică, rezultată dintr-o comparație a FCS atribuite pentru fiecare calificare;

(ii) dacă titularul certificatului FSTD solicită FCS, stabilirea FCS după o evaluare a FSTD;

(b) dacă un FSTD nu îndeplinește baza de calificare menționată la alineatul (2) litera (a) punctul (i) pentru fiecare certificat de calificare, statul membru și AESA eliberează certificatul de calificare a FSTD cu o FCS sau o FCS atribuită, stabilită în conformitate cu alineatul (2) litera (a) punctul (ii), (iii) sau (iv), după caz.

(4) Statele membre și AESA înlocuiesc, cel târziu până la 30 octombrie 2029, certificatele de calificare FSTD existente cu certificate care respectă formatul prevăzut în apendicele IV la anexa VI (partea ARA), cu condiția să fi primit și să fi revizuit următoarele:

(a) ESL;

(b) o declarație care să confirme că organizația a stabilit conformitatea cu partea ORA subpartea FSTD, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/781 al Comisiei (*).

Atunci când înlocuiesc certificatele de calificare a FSTD existente în conformitate cu primul paragraf de la prezentul alineat, statele membre și AESA acționează în conformitate cu alineatul (2). Atunci când statele membre și AESA eliberează certificatul de calificare a FSTD în conformitate cu formatul prevăzut în apendicele IV la anexa VI (partea ARA), ESL elaborată pentru certificatul FSTD respectiv devine parte integrantă a calificării FSTD.

(5) Titularii de certificate de calificare a FSTD elaborează, pentru fiecare certificat de calificare a FSTD, altul decât cele pentru BITD, o ESL și o prezintă autorității competente, împreună cu o declarație care confirmă că organizația a stabilit conformitatea cu subpartea FSTD din anexa VII (partea ORA), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/781, în următoarele cazuri:

(a) atunci când solicită reînnoirea certificatului în conformitate cu cerințele din anexa VII (partea ORA);

(b) atunci când se intenționează ca FSTD să fie utilizat pentru desfășurarea pregătirii în conformitate cu anexa I (partea FCL) la prezentul regulament sau cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 965/2012, în conformitate cu un program de pregătire nou sau modificat;

(c) cel târziu la 30 aprilie 2029.

(6) Un certificat de calificare BITD rămâne valabil sub rezerva unor evaluări periodice, care sunt efectuate de autoritatea competentă o dată la 3 ani.

(7) Cerințele prezentului regulament care includ o trimitere la tipurile și nivelurile de FSTD se aplică FSTD-urilor cu o FCS sau o FCS atribuită în conformitate cu punctul FCL.036 din anexa I (partea FCL).

_____

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/781 al Comisiei din 8 aprilie 2026 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1178/2011 și (UE) nr. 965/2012 în ceea ce privește cerințele aplicabile echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și utilizarea acestor echipamente pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților (JO L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).”

3. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

4. Anexa VI se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

5. Anexa VII se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

6. Anexa VIII se modifică în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament.

Articolul 2

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.

2. Anexa III se modifică în conformitate cu anexa VI la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 30 aprilie 2028.

Cu toate acestea, punctele 5 [FCL.740.H], 6 [punctul FCL.930.TRI] și 7 [punctul FCL.935.TRI] din anexa I se aplică de la 30 aprilie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 8 aprilie 2026.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Modificări aduse anexei I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. La punctul FCL.010, definiția pentru „echipament de pregătire pentru zbor" (*Flight Training Device* – FTD) se înlocuiește cu următorul text:
„«Echipament de pregătire pentru zbor» (*Flight Training Device* – FTD) înseamnă o reproducere la scară a instrumentelor, echipamentelor, panourilor și comenzilor unui tip specific de aeronavă dintr-o cabină de pilotaj deschisă sau dintr-o cabină de pilotaj închisă, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula aeronava la sol sau în condiții de zbor în limita tuturor sistemelor instalate pe echipament."

2. Se introduce următorul punct FCL.036:

„**FCL.036 Utilizarea FSTD pentru pregătire, testare și verificare**

Solicitanții au dreptul de a respecta cerințele referitoare la tipurile și nivelurile FSTD utilizând FSTD ale căror certificate de calificare includ FCS sau FCS atribuite, cu condiția aplicării tuturor condițiilor următoare:

(a) pentru fiecare caracteristică, FCS sau FCS atribuită indică un nivel de fidelitate care este egal cu sau mai mare decât echivalentul stabilit în tabelele de mai jos:

1. pentru avioane:

Referință pentru tipul și nivelul de FSTD	FCS echivalent													
	1. Configurația și structura cabinei de pilotaj	2. Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor	3. Operarea sistemelor de comenzi de zbor	4. Sisteme de aeronave	5. Performanță și manevrare la sol	6. Performanță și manevrare cu efect de sol	7. Performanță și manevrare în afara efectului de sol	8. Simularea sunetului	9. Simularea vibrației	10. Simularea mișcării	11. Simulare vizuală	12. Navigație	13. Atmosferă și condiții meteorologice	14. Locuri de operare și teren
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 calificat la un standard echivalent cu nivelul B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS nivel C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS nivel intermediar C	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S intermediar	S	S	S	S
FFS nivel D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Notă: «S», specific; «R», reprezentativ; «G», generic; «N», niciuna.

2. pentru elicoptere:

Referință pentru tipul și nivelul de FSTD	FCS echivalent													
	1. Configurația și structura cabinei de pilotaj	2. Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor	3. Operarea sistemelor de comenzi de zbor	4. Sisteme de aeronave	5. Performanță și manevrare la sol	6. Performanță și manevrare cu efect de sol	7. Performanță și manevrare în afara efectului de sol	8. Simularea sunetului	9. Simularea vibrației	10. Simularea mișcării	11. Simulare vizuală	12. Navigație	13. Atmosferă și condiții meteorologice	14. Locuri de operare și teren
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 nivel C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS nivel D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

(b) FSTD au:

1. hardware tactil;

2. comenzi primare de zbor ale căror forțe se schimbă în funcție de diferitele condiții de zbor pentru exercițiile care implică zbor manual, cu excepția FSTD ale căror FCS sau FCS atribuite sunt sub echivalentul unui FNPT II;

3. în cazul în care este utilizată pentru pregătirea MCC, capacitatea suplimentară pentru MCC indicată în certificatul de calificare a FSTD.”

3. Punctul FCL.110.H se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Solicitanții unei LAPL(H) trebuie să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe elicoptere, iar pe FSTD în măsura și în condițiile specificate la litera (aa). Instruirea practică include cel puțin toate elementele prevăzute în continuare:

1. 20 ore de instruire practică în dublă comandă;

2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare;

3. 35 de ore de instruire practică efectuate pe același tip de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare.”;

(b) se introduce următoarea literă (aa):

„(aa) Din cele 20 de ore de instruire practică în dublă comandă specificate la litera (a) punctul 1, solicitanții pot efectua maximum 5 ore pe un FSTD, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare:

1. FSTD reprezintă tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare;

2. organizația de pregătire a demonstrat autorității competente care este responsabilă cu supravegherea organizației de pregătire respective caracterul adecvat între specificațiile FSTD și programul de pregătire LAPL(H). Organizația de pregătire este reprezentată de oricare dintre următoarele:

(i) o organizație de pregătire aprobată (ATO);

(ii) o organizație de pregătire declarată (DTO), cu condiția ca autoritatea competentă să fi autorizat utilizarea respectivului FSTD pentru pregătirea LAPL(H).”

4. Punctul FCL.210.H se modifică după cum urmează:

(a) Litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Solicitanții unei PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, iar pe FSTD în măsura și în condițiile specificate la litera (aa). Instruirea practică include cel puțin toate elementele prevăzute în continuare:

1. 25 ore de instruire practică în dublă comandă;

2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 185 km (100 MN), cu aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

3. 35 de ore de instruire practică efectuate pe tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare.”;

(b) se introduce următoarea literă (aa):

„(aa) Din cele 25 de ore de instruire practică în dublă comandă specificate la litera (a) punctul 1, solicitanții pot efectua unul dintre următoarele programe pe FSTD:

1. maximum 5 ore;

2. maximum 10 ore, cu condiția să respecte toate cerințele următoare:

(i) să efectueze cel puțin 5 din cele 10 ore pe un FSTD care reprezintă tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare;

(ii) să finalizeze cursul de pregătire în cadrul unei organizații de pregătire care, în ceea ce privește FSTD specificat la punctul (i), a demonstrat autorității competente care este responsabilă cu supravegherea organizației de pregătire respective caracterul adecvat între specificațiile FSTD și programul de pregătire PPL(H). Organizația de pregătire este reprezentată de oricare dintre următoarele:

(A) o organizație de pregătire aprobată (ATO);

(B) o organizație de pregătire declarată (DTO), cu condiția ca autoritatea competentă să fi autorizat utilizarea respectivului FSTD pentru pregătirea PPL(H).”

5. La punctul FCL.740.H(c), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Verificarea competenței sau actualizarea competențelor se efectuează, după caz, de fiecare dată pentru un tip diferit. Noua perioadă de valabilitate a tuturor calificărilor de tip revalidate în conformitate cu prezentul punct începe odată cu perioada de valabilitate a calificării de tip pentru care se efectuează verificarea competenței sau pregătirea de actualizare a competențelor.”

6. La punctul FCL.930.TRI, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (ab) punctul 1.”

7. La punctul FCL.935.TRI se adaugă litera (c) cu următorul text:

„(c) Prin derogare de la litera (b), evaluarea competenței:

1. în cazul TRI pentru elicopterele necomplexe, se poate desfășura pe o combinație între FSTD și aeronavă, chiar dacă un FFS este disponibil și accesibil;

2. în cazul TRI pentru elicoptere menționate în secțiunea A punctul 1e litera (c) din apendicele 9, se poate desfășura în conformitate cu punctul FCL.935.TRI litera (b) punctul 1, 2 sau 3, indiferent de disponibilitatea și accesibilitatea unui FFS sau FSTD."

8. Apendicele 9 se modifică după cum urmează:

(a) secțiunea A se modifică după cum urmează:

(i) punctul 1f se înlocuiește cu următorul text:

„1f. În cazul utilizării FSTD în timpul pregătirii, testării sau verificării, se aplică următoarele:

(a) un FSTD se utilizează pentru un anumit exercițiu numai dacă FSTD posedă caracteristicile și nivelurile de fidelitate aferente pentru a simula caracteristicile relevante ale aeronavei, ale mișcării și ale mediului în cadrul exercițiului respectiv, în măsura în care acest lucru este necesar pentru ca respectivul candidat:

(i) să dezvolte competențele necesare pentru etapa corespunzătoare de pregătire;

(ii) să demonstreze competențele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a aeronavei în cauză în timpul exercițiului relevant de testare și verificare;

(b) în plus, se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu «Tabelul de funcții și teste subiective» aplicabil și cu «Tabelul testelor de validare a FSTD» aplicabil, incluse în PRD (documentul principal de referință) aplicabil dispozitivului utilizat.

Trebuie luate în considerare toate restricțiile și limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului sau în ESL asociată.";

(ii) se introduce următorul punct 1g:

„1g. În cazul în care se specifică astfel în tabelele prevăzute în secțiunile B-E din prezentul apendice, OTD pot fi utilizate pentru a îndeplini sarcinile de pregătire ale unui program de pregătire pentru calificarea de tip. Cu toate acestea, timpul de pregătire efectuat pe astfel de dispozitive nu se ia în considerare la calcularea timpului minim de pregătire FSTD specificat în programul relevant de pregătire pentru calificarea de tip.";

(iii) punctul 18 se modifică după cum urmează:

— teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, «eveniment de angajare» înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS nivel C sau nivel D poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, dacă ambele condiții menționate în continuare sunt îndeplinite:";

— litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerințele speciale de evaluare din CS-FSTD(A) versiunea 2 sau în conformitate cu cea mai recentă bază de calificare aplicabilă;";

(b) secțiunea B se modifică după cum urmează:

(i) punctul 5 se modifică după cum urmează:

— literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC sau copilot, precum și ca PF și PM

X = Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion

P# = În completarea pregătirii, se efectuează inspecția avionului sub supraveghere

(b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (→).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = avion

FFS = simulator complet de zbor

FSTD = echipament de pregătire sintetică pentru zbor

OTD = alt echipament de pregătire";

— tabelul de după litera (l) se înlocuiește cu următorul text:

„TMG-uri ȘI AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE / VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
Manevre/proceduri		OTD	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
	SECȚIUNEA 1						
1 1.1	Plecare Proceduri înainte de zbor incluzând: — documentație; — masa și centrajul; — informare meteo și — informare NOTAM.	P					
1.2	Verificări înainte de pornire						
1.2.1	Pe exterior	P#		P		M	
1.2.2	Pe interior	P#	P#	P		M	
1.3	Pornirea motorului: normală defecțiuni		P	→		M	
1.4	Rulaj		P	→		M	
1.5	Verificări înainte de decolare: încălzirea motoarelor (dacă este cazul)		P	→		M	
1.6	Procedura de decolare: — normală cu configurația din manual a flapsurilor și — cu vânt lateral (în cazul în care condițiile permit).		P	→		M	
1.7	Procedura de urcare: — V_x/V_y — viraj pe cap și — menținere nivel.		P	→		M	
1.8	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		P			M	

	SECȚIUNEA 2						
2 2.1	Lucru aerian [condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC)] Urcare la nivel la diferite viteze, incluzând zborul la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flapsuri (incluzând apropiere de V_{mca}, după caz)		P	→			
2.2	Viraje strânse (360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 45°)		P	→		M	
2.3	Angajare și revenire: (i) cu tren și flaps escamotat; (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de coborâre, în configurație de apropiere și cu putere corespunzătoare; (iii) apropiere de viteza de angajare, în configurație de aterizare și cu putere corespunzătoare; și (iv) apropiere de viteza de angajare, în viraj în urcare cu flapsuri pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane monomotor).		P	→		M	
2.4	Manevrarea avionului cu pilotul automat și sistemul director de zbor (*flight director*) (se poate efectua în secțiunea 3), dacă este posibil		P	→		M	
2.5	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		P	→		M	
	SECȚIUNEA 3A						
3A 3A.1	Proceduri VFR pe rută [a se vedea B.5 literele (c) și (d)] Planul de zbor, navigație estimată și citirea hărților		P	→			
3A.2	Menținerea altitudinii, a capului magnetic și a vitezei		P	→			
3A.3	Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire		P	→			
3A.4	Folosirea mijloacelor de radionavigație (dacă este cazul)		P	→			
3A.5	Managementul zborului (jurnal de bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)		P	→			
3A.6	Legătura – conformarea cu ATC, procedura R/T		P	→			
	SECȚIUNEA 3B						
3B 3B.1*	Zbor instrumental Plecare IFR		P	→		M	
3B.2*	IFR pe rută		P	→		M	

3B.3*	Proceduri de așteptare		P	→		M	
3B.4*	Operațiuni 3D până la altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere (pilotul automat poate fi folosit la interceptarea traiectoriei verticale a segmentului de apropiere finală)		P	→		M	
3B.5*	Operațiuni 2D până la altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Exerciții de zbor incluzând defecțiuni simulate ale busolei și altimetrului: — viraje cu rată 1 și — reveniri din atitudini neobișnuite.		P	→		M	
3B.7*	Defecțiuni ale indicatorului de direcție sau pantă		P	→			
3B.8*	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		P	→		M	
	Spațiu lăsat intenționat liber						
	SECȚIUNEA 4						
4 4.1	Sosire și aterizări Procedură de sosire la aerodrom		P	→		M	
4.2	Aterizare normală		P	→		M	
4.3	Aterizare fără flapsuri		P	→		M	
4.4	Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adecvate)		P	→			
4.5	Apropiere și aterizare, cu motorul la ralanti, de la o altitudine de maximum 2 000 ft deasupra pistei (numai pentru avioane monomotor)		P	→			
4.6	Ratare de la înălțimea minimă		P	→		M	
4.7	Ratare pe timp de noapte și aterizare (după caz)		P	→			
4.8	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		P	→		M	
	SECȚIUNEA 5						
5	Proceduri anormale și de urgență (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4.)						
5.1	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		P	→		M	

5.2	Simularea cedării unui motor după decolare (numai avioane monomotor)			P		M	
5.3	Simularea aterizării forțate, fără putere (numai avioane monomotor)			P		M	
5.4	Simularea procedurilor de urgență: (i) foc sau fum în zbor și (ii) defectarea sistemelor, după caz		P	→			
5.5	Numai pregătire TMG și avioane ME: oprirea și repornirea motorului (la o altitudine de siguranță dacă se execută pe aeronavă)		P	→			
5.6	Legătura – conformarea cu ATC, procedura R/T						
	SECȚIUNEA 6						
6 6.1*	Simularea zborului asimetric (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5.) Simularea cedării unui motor în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, cu excepția efectuării într-un FFS sau într-un FNPT II)		P	→		M	
6.2*	Apropiere în zbor asimetric și ratare		P	→		M	
6.3*	Apropiere în zbor asimetric și aterizare cu oprire completă		P	→		M	
6.4	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		P	→		M	
	SECȚIUNEA 7						
7	UPRT						
7.1	Manevre și proceduri de zbor						
7.1.1	Zbor manual cu și fără sisteme directoare de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/automanetă, precum și la diferite legi de comandă, dacă este cazul)		P	→			
7.1.1.1	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) și altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD		P	→			
7.1.1.2	Viraje strânse de 180° și 360°, stânga/dreapta, utilizând o înclinare de 45°		P	→			
7.1.1.3	Viraje cu și fără spoilere		P	→			

7.1.1.4	Proceduri de zbor și manevrare instrumentale, inclusiv plecare și sosire instrumentală, precum și apropiere la vedere		P	→			
7.2 7.2.1	Pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor Revenire în urma unor evenimente de angajare în: — configurație de decolare; — configurație de zbor de croazieră la altitudine joasă; — configurație de zbor de croazieră în apropierea altitudinii maxime de funcționare; și — configurație de aterizare.		P	→			
7.2.2	Următoarele exerciții de restabilire a atitudinii normale de zbor: — revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare și — revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare.		P	→			
7.3	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* din diferite etape ale unei apropieri instrumentale		P	→			
7.4	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în funcțiune: — de la diverse înălțimi sub DH/MDH 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei; — după contactul cu pista (aterizare ratată); — pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), aterizarea întreruptă cu toate motoarele în funcțiune se inițiază sub MDA/H sau după contactul cu pista.		P	→”			

(ii) punctul 6 se modifică după cum urmează:

— literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC sau copilot și ca PF și PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz

X = Pentru acest exercițiu nu se folosește un avion

P → = Exercițiul se finalizează într-un FSTD calificat în mod corespunzător

P# = În completarea pregătirii, se efectuează inspecția avionului sub supraveghere

(b) Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (→).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = avion

FFS = simulator complet de zbor

FSTD = echipament de pregătire sintetică pentru zbor

OTD = alt echipament de pregătire”;

— tabelul de după litera (j) se înlocuiește cu următorul text:

„AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI PENTRU CALIFICARE DE TIP / ATPL / MPL	
Manevre/proceduri		OTD	FSTD	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe A	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
	SECȚIUNEA 1						
1 1.1	Pregătirea zborului Calcularea performanțelor	P					
1.2	Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	P#	P#	P			
1.3	Inspecția cabinei de conducere		P	→			
1.4	Folosirea listei de verificare înaintea pornirii motoarelor, procedurile de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații		P	→		M	
1.5	Rulajul în conformitate cu instrucțiunile ATC sau cu instrucțiunile unui instructor		P	→			
1.6	Verificări înaintea decolării		P	→		M	
	SECȚIUNEA 2						
2 2.1	Decolări Decolări normale cu diferite configurații ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă		P	→			
2.2*	Decolare instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă		P	→			
2.3	Decolare cu vânt lateral		P	→			

2.4	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)		P	→			
2.5 2.5.1*	Decolări cu simularea cedării unui motor: imediat după atingerea vitezei V_2		P	→			
	(Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria commuter, nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălțime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în privința masei la decolare și altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea motorului la scurt timp după atingerea vitezei V_2.)						
2.5.2*	între V_1 și V_2		P	X		M Numai FFS	
2.6	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V_1		P	→		M	
	SECȚIUNEA 3						
3 3.1	Manevre și proceduri de zbor Zbor manual cu și fără sisteme directoare de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/ automanetă, precum și la diferite legi de comandă, dacă este cazul)		P	→			
3.1.1	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) și altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD		P	→			
3.1.2	Viraje strânse de 180° și 360°, stânga/dreapta, utilizând o înclinare de 45°		P	→			
3.1.3	Viraje cu și fără spoilere		P	→			
3.1.4	Proceduri de zbor și manevrare instrumentale, inclusiv plecare și sosire instrumentală, precum și apropiere la vedere		P	→			

3.2	Tuck under și Mach Buffet (dacă este cazul), precum și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. ruliu olandez)		P	X		Numai FFS	
3.3	Operarea normală a sistemelor și a comenzilor panoului inginerului-mecanic de bord (dacă este cazul)	P	→	→			
3.4	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme:					M	Un minim obligatoriu de 3 exerciții anormale trebuie selectate de la 3.4.0 la 3.4.14 inclusiv
3.4.0	Motorul (dacă este necesar, elicea)	P	→	→			
3.4.1	Presurizarea și sistemul de condiționare a aerului	P	→	→			
3.4.2	Sistemul Pitot/static	P	→	→			
3.4.3	Sistemul de alimentare	P	→	→			
3.4.4	Sistemul electric	P	→	→			
3.4.5	Sistemul hidraulic	P	→	→			
3.4.6	Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	→	→			
3.4.7	Sistemul antigivraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	P	→				
3.4.8	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	→			M (doar pentru un singur pilot)	
3.4.9	Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și dispozitivele de creștere a stabilității	P	→				
3.4.10	Sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol, radarul meteo, radio-altimetrul, transponderul		P				
3.4.11	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor, FMS	P	→				
3.4.12	Trenul de aterizare și sistemul de frânare	P	→	→			
3.4.13	Sistemul de flapsuri și voleți de bord de atac	P	→	→			
3.4.14	Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	P	→	→			
	Spațiu lăsat intenționat liber						

3.6	Proceduri anormale și de urgență:					M	Un minim obligatoriu de 3 exerciții trebuie selectate de la 3.6.1 până la 3.6.9 inclusiv.
3.6.1	Simulări de incendiu, de ex. motor, APU, cabină, compartiment cargo, cabina de pilotaj, aripă și sistemul electric, incluzând evacuarea		P	→			
3.6.2	Controlul și evacuarea fumului		P	→			
3.6.3	Cedări ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță		P	→			
3.6.4	Largare combustibil (simulare)		P	→			
3.6.5	Vânt de forfecare la decolare/ aterizare		P	X		Numai FFS	
3.6.6	Depresurizarea simulată a cabinei / coborâre de urgență		P	→			
3.6.7	Incapacitatea unui membru al echipajului		P	→			
3.6.8	Alte proceduri de urgență, așa cum sunt prezentate în manualul de zbor al avionului (AFM)		P	→			
3.6.9	Sistem de evitare a coliziunilor și alertare a traficului (TCAS)	P →	→	X		Numai FFS	
3.7 3.7.1	Pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor Revenire în urma unor evenimente de angajare în: — configurație de decolare; — configurație de zbor de croazieră la altitudine joasă; — configurație de zbor de croazieră în apropierea altitudinii maxime de funcționare; și — configurație de aterizare.		P FFS calificat numai pentru sarcina de pregă-tire	X			
3.7.2	Următoarele exerciții de restabilire a atitudinii normale de zbor: — revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare și — revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare.		P FFS calificat numai pentru sarcina de pregă-tire	X		Numai FFS	

3.8	Proceduri de zbor instrumental						
3.8.1*	Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC		P	→		M	
3.8.2*	Proceduri de așteptare		P	→			
3.8.3*	Operațiuni 3D până la DA/H de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere						
	Notă: Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, alegând o procedură ILS pentru 3.8.3.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).						
3.8.3.1*	Manual, fără sistemul director de zbor		P	→		M (numai test de îndemânare)	
3.8.3.2*	Manual, cu sistemul director de zbor		P	→			
3.8.3.3*	Cu pilotul automat		P	→			
3.8.3.4*	Manual, cu un motor simulat inoperant în timpul apropierii finale, fie până la contactul cu pista, fie pe durata întregii proceduri de apropiere întreruptă (după caz), începând: (i) înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului și (ii) după ce s-au depășit 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului. Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria *commuter* (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării unui motor și procedura subsecventă de ratare se inițiază împreună cu apropierea 2D în conformitate cu 3.8.4. Procedura de ratare se inițiază în momentul atingerii înălțimii/altitudinii publicate de trecere este obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei MDA/H de 500 ft deasupra cotei pragului pistei. Pe avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea motorului în conformitate cu exercițiul 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4*	Operațiuni 2D până la MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	Apropiere cu manevre la vedere (*circling*) în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru aerodromul în cauză, în conformitate cu facilitățile locale de apropiere instrumentală, în condiții de zbor instrumental simulat; urmată de: (b) apropiere cu manevre la vedere până la o altă pistă poziționată la cel puțin 90° față de axul apropierii finale folosit la litera (a), la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere. *Observație:* Dacă (a) și (b) nu sunt posibile din motive ATC, se poate simula un exercițiu în condiții de vizibilitate redusă.		P*	→			
3.8.6	Apropieri la vedere		P	→			
	SECȚIUNEA 4						
4	Proceduri de apropiere întreruptă		P*	→			
4.1	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* în timpul unei operațiuni 3D la atingerea înălțimii de decizie		P*	→			
4.2	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* din diferite etape ale unei apropieri instrumentale		P*	→			
4.3	Alte proceduri de apropiere întreruptă		P*	→			
4.4*	Procedura manuală de ratare cu simularea motorului critic inoperant după o apropiere instrumentală la atingerea DH, MDH sau MAPt		P*	→		M	
4.5	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în funcțiune: — de la diferite înălțimi sub DH/MDH; — după contactul cu pista (aterizare ratată). Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca		P	→			

	avioane din categoria commuter (SFAR 23), aterizarea întreruptă cu toate motoarele în funcțiune se inițiază sub MDA/H sau după contactul cu pista.						
	SECȚIUNEA 5						
5 5.1	Rampe de descărcare Aterizări normale* cu stabilirea reperelor vizuale la atingerea DA/H în urma unei proceduri de apropiere instrumentală		P				
5.2	Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție out-of-trim		P	X		Numai FFS	
5.3	Aterizări cu vânt lateral (aeronave, dacă este posibil)		P	→			
5.4	Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flapsuri și voleți de bord de atac sau cu flapsuri și voleți de bord de atac parțial extinși		P	→			
5.5	Aterizare cu simularea motorului critic inoperant		P	→		M	
5.6	Aterizare cu două motoare inoperante: — avioane cu trei motoare: motorul central și un motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu datele AFM; și — avioane cu patru motoare: două motoare de pe aceeași parte.		P	X		M Numai FFS (numai test de îndemânare)”	

(c) secțiunea C se modifică după cum urmează:

(i) subpunctele 5 și 6 se înlocuiesc cu următorul text:

„5. Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere cu un singur pilot (SPH) sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PM pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)

X = Pentru acest exercițiu nu se folosește un elicopter

P → = Exercițiul se finalizează într-un FSTD calificat în mod corespunzător

P# = În completarea pregătirii, se efectuează inspecția elicopterului sub supraveghere.

6. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfășura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (→).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = simulator complet de zbor

FTD = echipament de pregătire pentru zbor

H = elicopter

OTD = alt echipament de pregătire.”;

(ii) tabelul de după punctul 12 se înlocuiește cu următorul tabel:

„ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/proceduri		OTD	FSTD	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Testate sau verificate pe FSTD sau pe H	Inițialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat
	SECȚIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor						
1.1	Inspecția vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	P#	P#	P		M (dacă se efectuează pe elicopter)	
1.2	Inspecția cabinei de conducere		P	→		M	
1.3	Proceduri de pornire, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații		P	→		M	
1.4	Rulaj / rulaj aerian în conformitate cu instrucțiunile ATC sau cu instrucțiunile unui instructor		P	→		M	
1.5	Proceduri și verificări înainte de decolare		P	→		M	
	SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor						
2.1	Decolări (diferite profiluri)		P	→		M	
2.2	Decolări și aterizări (de) pe terenuri înclinate sau cu vânt lateral		P	→			
2.3	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)		P	→			
2.4	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat înainte de atingerea TDP sau DPATO		P	→		M	
2.4.1	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat după atingerea TDP sau DPATO		P	→		M	

2.5	Viraje în urcare și coborâre spre cap specificat		P	→		M	
2.5.1	Viraje de 180°-360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 30°, numai cu ajutorul instrumentelor		P	→		M	
2.6	Coborâre în autorotație		P	→		M	
2.6.1	Pentru elicoptere monomotor (SEH): — aterizare în autorotație; sau — recuperarea puterii, cu condiția ca, în anul precedent, solicitanții să fi absolvit o pregătire care să includă o aterizare în autorotație, iar această pregătire să fi fost înscrisă și semnată în carnetele de zbor ale solicitanților de către instructor. Pentru elicoptere multimotor (MEH): recuperarea puterii.		P	→		M	
2.7	Aterizări, diferite profiluri		P	→		M	
2.7.1	Ratare sau aterizare în urma simulării cedării unui motor înainte de LDP sau DPBL		P	→		M	
2.7.2	Aterizare în urma simulării cedării unui motor după LDP sau DPBL		P	→		M	
	SECȚIUNEA 3 – Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:						
3	Operațiuni normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:					M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
3.1	Motor	P	→	→			
3.2	Sistemul de condiționare a aerului (încălzire, ventilație)	P	→	→			
3.3	Sistemul Pitot/static	P	→	→			
3.4	Sistemul de alimentare	P	→	→			
3.5	Sistemul electric	P	→	→			

3.6	Sistemul hidraulic	P	→	→			
3.7	Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	→	→			
3.8	Sistemul de degivrare și antigivraj (dacă este cazul)	P	→	→			
3.9	Pilotul automat/ dispozitivele de creștere a stabilității/sistemul director de zbor	P	→	→			
3.10	Sistemul îmbunătățit de avertizare a apropierii periculoase de sol (EGPWS)/Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului pentru elicoptere (HTAWS) (dacă este cazul)	P	→	→			
3.11	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul	P	→	→			
3.12	Sistemul de navigație de suprafață	P	→	→			
3.13	Sistemul trenului de aterizare	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Echipamentele radio, de navigație, instrumentele de zbor și FMS	P	→	→			
	SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență						
4	Proceduri anormale și de urgență					M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
4.1	Simulări de incendiu (inclusiv evacuarea dacă este cazul)		P	→			
4.2	Controlul și evacuarea fumului		P	→			
4.3	Cedări ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță		P	→			
4.4	Largarea combustibilului (simulată, dacă este posibil)		P	→			
4.5	Defectarea comenzii rotorului anticuplu (dacă este posibil)		P	→			

4.5.1	Pierderea rotorului anticuplu (dacă este posibil)		P	X			
4.6	Incapacitatea unui membru al echipajului – doar pentru MPH și SPH operate în operațiuni multipilot		P	→			
4.7	Defecțiuni în sistemul de transmisie		P	→			
4.8	Eveniment TCAS (dacă este cazul)	P →	→	X			
4.9	Alte proceduri de urgență, așa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător		P	→			
	SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)						
5.1	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol		P*	→*			
5.1.1	Simularea cedării unui motor în timpul plecării		P*	→*		M*	
5.2	Respectarea rutelor de plecare și de sosire și a instrucțiunilor ATC		P*	→*		M*	
5.3	Proceduri de așteptare		P*	→*			
5.4	Operațiuni 3D până la DA/H de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere		P*	→*			
5.4.1	Manual, fără sistemul director de zbor *Notă:* Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, alegând o procedură ILS pentru 5.4.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).		P*	→*		M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.2 este finalizat)	

5.4.2	Manual, cu sistemul director de zbor		P*	→*		M* (cu excepția cazului în care exercițiul 5.4.1 este finalizat)	
5.4.3	Prin cuplarea pilotului automat		P*	→*			
5.4.4	Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăși 1 000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă		P*	→*		M*	
5.5	Operațiuni 2D până la MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH		P*	→*			
5.6.1	Alte proceduri de apropiere întreruptă		P*	→*			
5.6.2	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH		P*	→*		M*	
5.7	Autorotație în condiții IMC cu recuperarea puterii		P*	→*		M*	
5.8	Revenire manuală din atitudini neobișnuite și, dacă este cazul, cu mod de revenire automată		P*	→*		M*	
	SECȚIUNEA 6 – Utilizarea echipamentelor opționale						
6	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→”			

ANEXA II

Modificări aduse anexei VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

AnexaVI la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. Punctul ARA.FSTD.100 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.100 Procedura de evaluare**

(a) La primirea unei cereri de certificat de calificare a unui FSTD, autoritatea competentă:

1. verifică faptul că organizația care exploatează respectivul FSTD este în conformitate cu cerințele aplicabile;

2. evaluează dacă datele de validare alese sunt adecvate pentru a sprijini fiecare test obiectiv;

3. revizuiește ESL în ceea ce privește conformitatea cu cerințele aplicabile;

4. evaluează dacă FSTD respectă baza de calificare aplicabilă prin desfășurarea de teste obiective, funcționale și subiective;

5. evaluează FSTD în privința aspectelor esențiale pentru realizarea cursurilor de pregătire și a procesului de testare și de verificare a membrilor echipajului de zbor, după caz.

(b) Autoritatea competentă îndeplinește sarcinile prevăzute la litera (a) punctele 3, 4 și 5 în cazul evaluării periodice a unui FSTD.

(c) În cazul unei modificări majore a unui FSTD, autoritatea competentă îndeplinește sarcinile enumerate la litera (a) pe care le consideră relevante, ținând seama de natura modificării.

(d) Autoritatea competentă furnizează un raport și notifică organizației care operează FSTD rezultatele evaluării.

(e) În cazul în care, în cursul unei evaluări sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă constată că FSTD nu funcționează în conformitate cu baza sa de calificare sau că ESL conține informații inexacte despre FSTD, autoritatea competentă semnalează un element, îl înregistrează și îl comunică în scris organizației care exploatează FSTD. Cu excepția cazului în care natura elementului impune aplicarea unor măsuri de executare în conformitate cu punctul ARA.FSTD.135 litera (b), autoritatea competentă ia toate măsurile următoare:

1. acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii elementului, care nu depășește în niciun caz 30 de zile. La finalul perioadei respective și în funcție de natura elementului, autoritatea competentă poate prelungi perioada de punere în aplicare sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea competentă;

2. evaluează dacă planul de acțiuni corective propus de organizație soluționează elementul respectiv;

3. evaluează dacă punerea în aplicare a planului de acțiuni corective soluționează elementul respectiv.

(f) QTG care rezultă din evaluarea inițială se aprobă de către autoritatea competentă numai după ce toate elementele au fost soluționate într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă. În urma aprobării respective, acesta este denumit ghidul principal al testelor de calificare (*Master Qualification Test Guide* – MQTG) și reprezintă baza pentru calificarea FSTD și pentru evaluările periodice ale FSTD.

(g) Autoritatea competentă califică FSTD numai după ce a validat faptul că, în conformitate cu punctul ORA.FSTD.120 litera (d) din anexa VII, echipamentele suplimentare ale FSTD, dacă este cazul, nu afectează în mod negativ capacitatea de pregătire a FSTD.

(h) Baza de calificare și condiții speciale

1. Autoritatea competentă poate să prevadă condiții speciale pentru baza de calificare a FSTD atunci când sunt îndeplinite cerințele de la punctul ORA.FSTD.210 litera (a) din anexa VII și când s-a demonstrat că respectivele condiții speciale asigură un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în specificația de certificare aplicabilă.

2. Atunci când autoritatea competentă, alta decât agenția, a stabilit condiții speciale pentru baza de calificare a unui FSTD, aceasta îi trimite agenției o notificare în acest sens, fără întârzieri nejustificate. La notificare se anexează o descriere completă a condițiilor speciale prevăzute și o evaluare a siguranței care demonstrează că se atinge un nivel de siguranță echivalent cu cel stabilit în specificația de certificare aplicabilă."

2. Punctul ARA.FSTD.110 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.110 Eliberarea unui certificat de calificare a FSTD**

Autoritatea competentă eliberează un certificat de calificare a FSTD pe o durată nelimitată, utilizând formularul prevăzut în apendicele IV, numai după ce a finalizat evaluarea FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 și a verificat dacă:

(a) organizația care exploatează FSTD îndeplinește cerințele aplicabile ale anexei VII (partea ORA);

(b) FSTD respectă baza de calificare aplicabilă în conformitate cu punctul ORA.FSTD.210."

3. Punctul ARA.FSTD.115 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.115 Calificarea provizorie a FSTD**

(a) În cazul introducerii unor noi programe de aeronave, când nu este posibilă conformitatea cu cerințele stabilite în prezenta subparte pentru calificarea FSTD, autoritatea competentă poate elibera un certificat de calificare cu o calificare provizorie a FSTD.

(b) Respectiva calificare provizorie este valabilă pentru o perioadă de cel mult trei ani."

4. Punctul ARA.FSTD.120 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. seria completă de teste din MQTG se reia progresiv, în conformitate cu cerințele specificate la punctul ORA.FSTD.105 litera (a) punctele 2 și 3 din anexa VII;";

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Autoritatea competentă realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la punctul ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc în fiecare an. Începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni este sfârșitul lunii calificării inițiale, cu excepția cazului în care autoritatea competentă și organizația care operează FSTD convin asupra unei alte date. Fiecare evaluare recurentă a FSTD are loc în termen de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începutul fiecărei perioade recurente de 12 luni.";

(c) la litera (c), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Autoritatea competentă poate prelungi perioada de evaluare periodică a unui FSTD specificat la punctul ARA.FSTD.120 litera (b) la maximum 36 de luni, cu condiția să se aplice toate condițiile următoare:"

5. Se introduce următorul punct ARA.FSTD.125:

„**ARA.FSTD.125 Transferul unui FSTD**

(a) Atunci când este notificată cu privire la un transfer al unui FSTD de la o organizație la alta în conformitate cu punctul ORA.FSTD.235 din anexa VII, autoritatea competentă poate decide să efectueze o evaluare specială în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD, cu excepția cazului în care certificatul de calificare a FSTD este revocat ori se renunță la acesta.

(b) Autoritatea competentă verifică dacă organizația gazdă respectă cerințele aplicabile ale anexei VII (partea ORA).

(c) Atunci când transferul unui FSTD în conformitate cu punctul ORA.FSTD.235 din anexa VII implică două autorități competente, autoritățile respective coordonează transferul.”

6. Punctul ARA.FSTD.130 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.130 Modificări**

(a) La primirea unei cereri de aprobare a unei modificări majore a FSTD, astfel cum se specifică la punctul ORA.FSTD.110 litera (a) din anexa VII, autoritatea competentă verifică conformitatea respectivei modificări majore cu baza de calificare a FSTD. Dacă autoritatea competentă consideră necesar, o astfel de verificare poate include o evaluare specială a FSTD. Dacă a constatat că modificarea majoră a FSTD este în conformitate cu baza sa de calificare, autoritatea competentă aprobă modificarea, cu excepția cazului în care organizația care exploatează FSTD acționează în conformitate cu punctul ORA.FSTD.110 litera (b) punctul 2 din anexa VII.

(b) La primirea unei cereri din partea unei organizații care exploatează FSTD, autoritatea competentă poate aproba o procedură prin care organizația respectivă să pună în aplicare modificări majore, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. procedura este conformă cu punctul ORA.FSTD.110 litera (b) punctul 2 din anexa VII;

2. în cursul ultimelor 36 de luni, organizația care exploatează FSTD a demonstrat că a gestionat modificările în conformitate cu punctul ORA.GEN.200 litera (a) punctul 3 din anexa VII.

(c) Atunci când autoritatea competentă detectează neconformitatea unei modificări majore cu baza de calificare, aceasta acționează în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 litera (e).

(d) În cazul în care o modificare a unui FSTD necesită utilizarea unei baze de calificare diferite de baza de calificare originală, autoritatea competentă documentează calificarea unor astfel de modificări și specificația de certificare utilizată.

(e) Atunci când un FSTD existent sau un FSTD cu o FCS atribuită în conformitate cu apendicele IX trebuie să fie calificat pentru UPRT, evaluarea specială se efectuează utilizând CS-FSTD(A) versiunea 2.”

7. Punctul ARA.FSTD.135 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.135 Certificat de calificare a FSTD – limitare, suspendare și revocare**

(a) Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de calificare a unui FSTD în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea:

1. certificatul de calificare a FSTD a fost obținut prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

2. organizația care exploatează FSTD nu mai îndeplinește cerințele aplicabile ale anexei VII (partea ORA).

(b) Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de calificare a unui FSTD după semnalarea unui element în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 litera (e) și constatarea faptului că:

1. FSTD nu își respectă baza de calificare, iar neconformitatea afectează în mod negativ pregătirea, testarea sau verificarea;

2. o organizație care exploatează FSTD nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil pentru a soluționa elementul (elementele) semnalat(e) în cursul unei evaluări sau prin orice alte mijloace sau nu execută acțiunile corective într-un mod satisfăcător și în termenul convenit de autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 litera (e).”

8. Punctul ARA.FSTD.140 se înlocuiește cu următorul text:

„**ARA.FSTD.140 Evidența documentelor**

Pe lângă înregistrările prevăzute la punctul ARA.GEN.220, autoritatea competentă păstrează și actualizează toate elementele următoare:

(a) documentația referitoare la evaluările inițiale, periodice sau speciale ale FSTD calificate aflate sub supravegherea sa, inclusiv planificarea, executarea și rezultatul evaluărilor respective;

(b) ESL.”

9. Apendicele IV se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele IV la ANEXA VI (partea ARA) – Certificat de calificare a echipamentului de pregătire sintetică pentru zbor

Uniunea Europeană (*)

[Autoritatea competentă]

CERTIFICAT DE CALIFICARE PENTRU ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD)

În temeiul Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei și sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate mai jos, [autoritatea competentă] certifică prin prezenta că

FSTD [IDENTIFICARE]

[PRODUCĂTORUL ȘI NUMĂRUL DE SERIE AL FSTD]
amplasat la
[LOCALIZAREA ECHIPAMENTULUI]
exploatat de
[TITULARUL CERTIFICATULUI DE CALIFICARE]

a îndeplinit cerințele de calificare în conformitate cu documentul de referință primar aplicabil al echipamentului și cu anexa VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, sub rezerva îndeplinirii condițiilor din specificațiile FSTD anexate.

Prezentul certificat de calificare rămâne valabil cu condiția ca FSTD să respecte cerințele aplicabile ale bazei de calificare și titularul certificatului de calificare să respecte în continuare cerințele aplicabile ale părții ORA, cu excepția cazurilor în care certificatul a fost înlocuit, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta.

Data eliberării inițiale:
Revizuire:
Data revizuirii:
Pentru [autoritatea competentă]
Semnătura:

(*) «Uniunea Europeană» se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE sau al AESA.

Formular AESA 145 Versiunea 3 – pagina 1/2

CERTIFICAT DE CALIFICARE A FSTD: [Referință]

SPECIFICAȚIE FSTD

A.	Documentul de referință principal (PRD)	
B.	(Numai pentru FSTD existente) Tipul și nivelul FSTD Grupul de aeronave/tipul/tipul și varianta	
C.	Capacități suplimentare:	
D.	Limitări:	
E.	Observații:	

SEMNĂTURA PRIVIND CAPACITATEA FSTD (FCS)

F.	CARACTERISTICA FSTD	NIVELUL DE FIDELITATE	AERONAVA SIMULATĂ
1.	Configurația și structura cabinei de pilotaj (FDK)		
2.	Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor (CLH)		
3.	Operarea sistemelor de comenzi de zbor (CLO)		
4.	Sisteme de aeronave (SYS)		
5.	Performanță și manevrare la sol (GND)		
6.	Performanță și manevrare cu efect de sol (IGE)		
7.	Performanță și manevrare în afara efectului de sol (OGE)		
8.	Simularea sunetului (SND)		
9.	Simularea vibrației (VIB)		
10.	Simularea mișcării (MTN)		
11.	Simulare vizuală (VIS)		
12.	Navigație (NAV)		
13.	Atmosferă și condiții meteorologice (ATM)		
14.	Locuri de operare și teren (OST)		

Instrucțiuni pentru eliberarea certificatului de calificare a FSTD

(a) Pentru certificatul de calificare a FSTD, se utilizează formularul AESA 145.

Acest document trebuie să conțină specificațiile FSTD și FCS sau FCS atribuită, după caz, inclusiv orice limitare (limitări) care se aplică FSTD în cauză.

(b) Certificatul de calificare se tipărește în limba engleză și în orice altă limbă stabilită (alte limbi stabilite) de autoritatea competentă.

(c) Se eliberează certificate de calificare separate pentru:

1. fiecare FCS sau FCS atribuită;

2. fiecare combinație de cabină de pilotaj și platformă în cazul ansamblurilor interschimbabile majore;

3. fiecare cabină de pilotaj care trebuie utilizată ca FSTD în cazul ansamblurilor interschimbabile majore.

Certificatul de calificare a FSTD trebuie să specifice numărul de serie al cabinei de pilotaj.

(d) Identificarea fiecărei cabine de pilotaj și a fiecărei platforme se stabilește prin utilizarea plăcuțelor cu numere de serie, iar fiecare combinație de cabină de pilotaj și platformă trebuie să dețină un certificat de calificare cu un singur număr de serie FSTD care conține numărul de identificare/serie al cabinei de pilotaj și al platformei.

(e) Montarea de motoare diferite și calificările alternative de propulsie pe un FSTD nu necesită certificate de calificare separate atât timp cât FCS sau FCS atribuită nu se modifică.

(f) Echipamentele diferite, cum ar fi montarea sistemelor electronice de bord, incluse într-un FSTD nu necesită certificate de calificare separate. Cu toate acestea, diferențele majore în ceea ce privește sistemele electronice de bord pot duce la variante de aeronave, care pot necesita sarcini software separate. În astfel de cazuri, se eliberează certificate separate de calificare a FSTD.

(g) FSTD indicat în certificatul de calificare este prevăzut cu un număr de serie precedat de un cod format din litere. Codul alfabetic este specific autorității competente emitente.

(h) În tabelul «Specificații FSTD», FSTD este definit de PRD, care este definit în MQTG și indică orice limitări ale FSTD, dacă este cazul. În cazul unui FSTD existent, tabelul de specificații FSTD trebuie să specifice toate elementele următoare:

1. tipul și nivelul FSTD;

2. tipul aeronavei simulate sau tipul și varianta de aeronavă sau grupul de aeronave (de exemplu, categoria aeronavei, configurația motorului, categoria turbulenței de siaj, după caz).

(i) Autoritatea competentă precizează în tabelul «Specificații FSTD» la rubrica «Capacități suplimentare» că un FSTD cu o FCS sau cu o FCS atribuită este calificat pentru MCC în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

1. FSTD îndeplinește cerințele pentru MCC specificate în PRD aplicabil;

2. FSTD deține o FCS sau o FCS atribuită care este egală cu sau mai mare decât cele stabilite în tabelul următor:

	1. Configurația și structura cabinei de pilotaj	2. Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor	3. Operarea sistemelor de comenzi de zbor	4. Sisteme de aeronave	5. Performanță și manevrare la sol	6. Performanță și manevrare cu efect de sol	7. Performanță și manevrare în afara efectului de sol	8. Simularea sunetului	9. Simularea vibrației	10. Simularea mișcării	11. Simulare vizuală	12. Navigație	13. Atmosferă și condiții meteorologice	14. Locuri de operare și teren
FSTD pentru avioane	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD pentru elicoptere	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

(j) Autoritatea competentă precizează în tabelul «Specificații FSTD» la rubrica «Capacități suplimentare» că un FSTD pentru avioane este calificat pentru UPRT și indică dacă este vorba de «apropiere de viteza de angajare» sau de «angajare totală».

(k) În tabelul «Semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)», FSTD este definit de propria FCS, cu excepția cazului în care este un FSTD preexistent. În cazul unui FSTD care intră sub incidența articolului 10b alineatul (2) litera (a) punctul (i) subpunctul (1) și a articolului 10b alineatul (2) litera (a) punctul (ii) subpunctul (1), tabelul «Semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)» se completează cu FCS atribuită în conformitate cu apendicele IX la anexa VI (partea ARA).

(l) Completarea certificatului de calificare pentru FSTD cu FCS.

1. Atunci când procesul de calificare a FSTD validează FCS declarată în cerere, nivelurile de fidelitate relevante ale caracteristicii FSTD (N, G, R sau S) se introduc în certificatul de calificare a FSTD în coloana «nivelul de fidelitate» din tabelul «Semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)» pentru fiecare caracteristică în parte. Nivelurile de fidelitate sunt definite după cum urmează:

   (i) specifică (S) este cel mai înalt nivel de fidelitate pentru o anumită caracteristică a FSTD;

   (ii) reprezentativă (R) este nivelul intermediar de fidelitate pentru o anumită caracteristică a FSTD;

   (iii) generică (G) este cel mai scăzut nivel de fidelitate pentru o anumită caracteristică a FSTD;

   (iv) niciuna (N) înseamnă oricare dintre următoarele:

      (a) caracteristica FSTD nu este instalată, funcțională sau disponibilă pentru a fi utilizată în cadrul pregătirii;

      (b) o caracteristică este instalată, dar nu este necesară și, în acest caz, nu trebuie să distragă atenția de la celelalte caracteristici pentru utilizarea preconizată a dispozitivului sau să le afecteze.

2. În cazul în care o caracteristică FCS fie nu se aplică, fie nu este disponibilă pentru calificarea FSTD, în coloana «nivelul de fidelitate» se introduce nivelul de fidelitate «N».

3. În cazul în care caracteristica FSTD «sisteme de aeronave» reflectă sisteme de aeronave diferite care se află la niveluri de fidelitate diferite, se introduce cel mai înalt nivel de fidelitate și se marchează cu un asterisc (*). Sistemele aeronavei simulate și nivelul de fidelitate aferent se specifică în ESL. În acest caz, în coloana «Observații» se face următoarea mențiune: «Nu toate sistemele aeronavei sunt simulate și/sau la același nivel de fidelitate. Vă rugăm să consultați ESL.»

4. În cazul în care caracteristica FSTD «forțele și hardware-ul comenzilor de zbor» reflectă comenzi de zbor care se află la niveluri de fidelitate diferite, se introduce cel mai înalt nivel de fidelitate și se marchează cu un asterisc (*). Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor simulate, precum și nivelul de fidelitate aferent se specifică în ESL. În acest caz, în coloana «Observații» se face următoarea mențiune: «Nu toate forțele și hardware-ul comenzilor de zbor sunt simulate și/sau la același nivel de fidelitate. Vă rugăm să consultați ESL.»

5. În cazul unei calificări provizorii în conformitate cu punctul ARA.FSTD.115, certificatul de calificare trebuie să indice nivelul de fidelitate și să includă mențiunea «provizorie» în coloana «Nivelul de fidelitate» pentru caracteristicile aplicabile din tabelul «Semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)».

(m) Completarea certificatului de calificare pentru FSTD cu FCS și FCS atribuită.

Pentru caracteristicile de simulare ale aeronavei (1-7) și/sau caracteristicile de simulare (8-9), aeronava simulată se înscrie în certificatul de calificare FSTD în coloana «aeronavă simulată» din tabelul «Semnătura privind capacitatea FSTD (FCS)». Pentru fiecare caracteristică, aeronava simulată se indică după cum urmează:

(i) dacă nivelul de fidelitate este «S», un tip și o variantă de aeronavă (marcă, model și serie);

(ii) dacă nivelul de fidelitate este «R», un tip de aeronavă (marcă și model);

(iii) dacă nivelul de fidelitate este «G», un grup de aeronave, indicând toate elementele următoare

(a) categoria aeronavei;

(b) configurația motorului;

(c) categoria turbulenței de siaj pentru caracteristici, dacă este cazul.”

10. Se adaugă următorul Apendice IX (FCS atribuită pentru FSTD):

„Apendicele IX la ANEXA VI (Partea ARA)

FCS atribuite pentru FSTD

Atunci când articolul 10b face trimitere la prezentul apendice, autoritățile competente atribuie o FCS în conformitate cu tabelul de mai jos atunci când reînnoiesc certificate de calificare a FSTD. Atunci când un FSTD care este indicat în coloana (A) îndeplinește cerințele în conformitate cu PRD specificat în coloana (B) de pe același rând și nu prezintă nicio limitare, acesta primește o FCS atribuită, astfel cum se specifică în coloana (C) de pe rândul respectiv.

	(A)	(B)	(C)												
			FCS ATRIBUITĂ												
	Nivelul FSTD	PRD	1. Configurația și structura cabinei de pilotaj	2. Forțele și hardware-ul comenzilor de zbor	3. Operarea sistemelor de comenzi de zbor	4. Sisteme de aeronave	5. Performanță și manevrare la sol	6. Performanță și manevrare cu efect de sol	7. Performanță și manevrare în afara efectului de sol	8. Simularea sunetului	9. Simularea vibrației	10. Simularea mișcării	11. Simulare vizuală	12. Navigație	13. Atmosferă și condiții meteorologice	14. Locuri de operare și teren
(1)	FFS nivel D	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior cu calificarea UPRT în temeiul CS-FSTD(A) versiunea 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
(2)	FFS nivel D	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			Cu limitare pentru lipsa pregătirii, testării și verificării UPRT													
(3)	FFS nivel C	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior cu calificarea UPRT în temeiul CS-FSTD(A) versiunea 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
(4)	FFS nivel C	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			Cu limitare pentru lipsa pregătirii, testării și verificării UPRT													
(5)	FFS nivel B	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

(6)	FFS nivel A	Amendamentul 3 al JAR-STD 1A sau un amendament ulterior	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
(7)	FTD nivel 2	JAR-STD 2A versiunea inițială sau o versiune ulterioară	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
(8)	FNPT nivel II MCC	JAR-STD 3A modificarea 1 sau o modificare ulterioară	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
(9)	FNPT nivel II	JAR-STD 3A modificarea 1 sau o modificare ulterioară	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
(10)	FNPT nivel I	JAR-STD 3A modificarea 1 sau o modificare ulterioară	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
(11)	FFS nivel D	JAR-STD 1H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
(12)	FFS nivel C	JAR-STD 1H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
(13)	FFS nivel B	JAR-STD 1H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
(14)	FFS nivel A	JAR-STD 1H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
(15)	FTD nivel 3 MCC	JAR-STD 2H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
(16)	FTD nivel 3	JAR-STD 2H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
(17)	FTD nivel 2 MCC	JAR-STD 2H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
(18)	FTD nivel 2	JAR-STD 2H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

(19)	FNPT nivel III MCC	JAR-STD 3H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
(20)	FNPT nivel III	JAR-STD 3H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
(21)	FNPT nivel II MCC	JAR-STD 3H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
(22)	FNPT nivel II	JAR-STD 3H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
(23)	FNPT nivel I	JAR-STD 3H versiunea inițială sau o versiune ulterioară	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

ANEXA III

Modificări aduse anexei VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

Anexa VII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. La punctul ORA.ATO.135 litera (b), punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. caracterul adecvat al specificațiilor FSTD pentru programul de pregătire asociat, pe baza certificatului de calificare a FSTD și a ESL;"

2. Punctul ORA.FSTD.100 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.100 Generalități**

(a) Organizația care exploatează FSTD dovedește autorității competente că a instituit un sistem de management în conformitate cu subpartea GEN secțiunea II. Această dovadă asigură faptul că solicitantul deține, în mod direct sau prin contract, capacitatea de a menține performanța, funcțiile și alte caracteristici specificate în baza de calificare aplicabilă pentru FSTD și de a controla instalațiile FSTD.

(b) Organizația care exploatează FSTD furnizează autorității competente documentația care demonstrează modul în care aceasta se conformează cerințelor stabilite în prezentul regulament. Această documentație include o procedură care descrie modul în care este stabilită și menținută ESL.

(c) Dacă organizația care exploatează FSTD este notificată de autoritatea competentă cu privire la neconformitatea FSTD cu baza sa de calificare în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 litera (e) din anexa VI, organizația:

1. elaborează un plan de acțiuni corective care abordează toate elementele și, în cazul elementelor recurente, sistemice sau critice, identifică principala cauză a neconformității (neconformităților);

2. prezintă planul de acțiuni corective, care este pus în aplicare într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă și în termenul specificat la punctul ARA.FSTD.100 litera (e) punctul 1 din anexa VI;

3. demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, furnizând dovezile aferente.

(d) În fiecare an, organizația care exploatează FSTD furnizează autorității competente indicatori FSTD pentru a demonstra performanța, utilizarea și alte caracteristici ale FSTD."

3. Punctul ORA.FSTD.105 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.105 Menținerea calificării FSTD**

(a) Organizația care exploatează FSTD trebuie să efectueze toate operațiunile următoare pentru a menține calificarea FSTD:

1. să mențină FSTD într-o stare în care funcționează în permanență în conformitate cu baza de calificare, inclusiv prin efectuarea de verificări funcționale înainte de zbor în cele 24 de ore anterioare utilizării FSTD pentru pregătire, testare sau verificare;

2. să efectueze seria completă de teste obiective cuprinse în MQTG în mod progresiv pe parcursul unui ciclu de 12 luni. Rezultatele testelor respective se evaluează, se datează, se marchează ca analizate și se păstrează în conformitate cu punctul ORA.FSTD.240 pentru a demonstra menținerea conformității cu baza de calificare a FSTD;

3. să efectueze seria completă de funcții și teste subiective cuprinse în MQTG în mod progresiv pe parcursul unui ciclu de 24 de luni. Rezultatele fiecărui zbor efectuat trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:

   (i) să fie însoțite de o declarație care să ateste că FSTD a fost testat;

   (ii) să demonstreze că se menține conformitatea cu baza de calificare a FSTD;

   (iii) să fie păstrate în conformitate cu punctul ORA.FSTD.240;

4. să mențină integritatea hardware-ului și a software-ului FSTD și să instituie și să mențină un sistem de control al configurației, inclusiv gestionarea bazei de date.

(b) Dacă în timpul testelor menționate la litera (a) punctele 2 și 3 se identifică o neconformitate, organizația pune în aplicare acțiuni corective pentru a remedia neconformitatea. Dovezile privind acțiunile corective puse în aplicare se păstrează în conformitate cu punctul ORA.FSTD.240.

(c) Dacă o organizație plănuiește să dezactiveze un FSTD pe o perioadă îndelungată, organizația ia următoarele măsuri:

1. notifică autoritatea competentă;

2. instituie controale adecvate în perioada în care FSTD este inactiv.

Organizația convine cu autoritatea competentă asupra unui plan pentru dezactivare și pentru depozitare și reactivare pentru a se asigura că FSTD poate fi reactivat la nivelul său de calificare original.”

4. Punctul ORA.FSTD.110 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.110 Gestionarea modificărilor**

(a) O modificare a FSTD care afectează oricare dintre următoarele elemente este considerată o modificare majoră și este pusă în aplicare sub rezerva condițiilor prevăzute la litera (b) și în conformitate cu literele (c), (d), (e) și, dacă este cazul, (f):

1. certificatul de calificare a FSTD;

2. orice modificare adusă calificării FSTD, care afectează pregătirea, testarea sau verificarea.

(b) Organizația care exploatează FSTD implementează o modificare majoră a unui FSTD numai dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

1. obține aprobarea modificării din partea autorității competente în conformitate cu punctul ARA.FSTD.130 litera (a) din anexa VI;

2. gestionează modificarea în conformitate cu o procedură aprobată de autoritatea competentă în conformitate cu punctul ARA.FSTD.130 litera (b) din anexa VI. Procedura trebuie să includă toate elementele următoare:

   (i) domeniul de aplicare al fiecărei modificări majore;

   (ii) gestionarea modificării;

   (iii) notificarea autorității competente.

(c) În cazul unei modificări majore a FSTD, organizația care exploatează FSTD ia toate măsurile următoare:

1. elaborează și evaluează orice modificare, inclusiv toate testele obiective, funcționale și subiective aplicabile, pentru a determina impactul asupra criteriilor de calificare originale;

2. solicită aprobarea prealabilă și transmite autorității competente documentația referitoare la activitățile specificate la litera (c) punctul 1 și orice altă documentație relevantă, cu excepția cazului în care organizația care exploatează FSTD are dreptul să acționeze în conformitate cu litera (b) punctul 2;

3. gestionează orice modificări ale FSTD în conformitate cu sistemul său de management al organizației;

4. declară autorității competente că FSTD respectă baza sa de calificare atunci când modificarea este pusă în aplicare.

(d) Organizația care exploatează FSTD instituie și menține un sistem pentru identificarea, evaluarea și încorporarea oricăror modificări în FSTD pe care le exploatează, în special:

1. modificările aduse aeronavelor, care sunt esențiale pentru pregătire, testare și verificare, indiferent dacă acestea sunt sau nu este impuse de o directivă privind navigabilitatea;

2. modificările aduse unui FSTD care afectează FCS sau FCS atribuită, certificatul de calificare, ESL, MQTG sau hardware-ul sau software-ul FSTD, sau ambele, inclusiv sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare, manevrarea, performanța și operarea sistemului;

3. orice alte modificări aduse FSTD, care sunt esențiale pentru pregătire, testare și verificare.

(e) Organizația care exploatează FSTD validează:

1. orice modificare a MQTG și, în cazul unor modificări majore, informează autoritatea competentă;

2. orice modificare a ESL și, în cazul unor modificări majore care afectează ESL, transmite ESL actualizată autorității competente.

(f) În cazul unei modificări a FSTD care este gestionată în conformitate cu litera (b) punctul 2 și care afectează certificatul de calificare, organizația care exploatează FSTD solicită autorității competente eliberarea unui nou certificat de calificare."

5. Punctul ORA.FSTD.115 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.115 Instalații**

(a) Organizația care exploatează FSTD se asigură că:

1. FSTD este găzduit într-un mediu adecvat, care permite o operare sigură și fiabilă;

2. toți ocupanții FSTD și personalul de întreținere sunt informați cu privire la siguranța FSTD, pentru a se asigura că aceștia sunt familiarizați cu întregul echipament de siguranță și cu toate procedurile de siguranță din FSTD în cazul unei urgențe;

3. FSTD și instalațiile sale sunt conforme cu reglementările locale privind sănătatea și siguranța;

4. certificatul de calificare și ESL sunt afișate și accesibile tuturor utilizatorilor de FSTD și autorităților.

(b) Evaluarea caracteristicilor de siguranță ale FSTD, precum opririle de urgență și iluminatul de urgență, trebuie să facă parte din sistemul de management al organizației, să se verifice cel puțin anual și să se consemneze pentru asigurarea desfășurării operațiunilor în condiții de siguranță."

6. Punctul ORA.FSTD.120 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.120 ESL**

(a) Organizația care exploatează FSTD elaborează și menține o ESL pentru fiecare certificat de calificare a FSTD.

(b) ESL include informații exacte și cuprinzătoare privind calificarea FSTD și baza sa de calificare, echipamentele instalate, capacitățile și specificațiile și este concepută astfel încât să permită toate elementele următoare:

1. evaluarea adecvării FSTD pentru utilizarea prevăzută;

2. evaluări ale FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.100 din anexa VI;

3. menținerea calificării FSTD în conformitate cu punctul ORA.FSTD.105.

(c) Organizația care exploatează FSTD validează și verifică dacă informațiile din ESL menționate la litera (b) sunt exacte și cuprinzătoare.

(d) Organizația care exploatează FSTD adaugă la FSTD echipamente suplimentare pentru care nu este necesară calificarea numai dacă, în urma unei evaluări, ajunge la concluzia că respectivele echipamente nu afectează în mod negativ pregătirea."

7. Punctul ORA.FSTD.200 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.200 Cererea de certificat de calificare a FSTD**

Cererea de certificat de calificare a unui FSTD se realizează de către organizația care exploatează FSTD în forma și modul stabilite de autoritatea competentă. Aceasta include toate elementele următoare:

(a) formularul de cerere inițial, împreună cu toate elementele următoare:

1. un tabel cu datele de validare alese, specificând sursa unică de date pentru fiecare test obiectiv;

2. o ESL;

(b) o declarație conform căreia organizația care exploatează FSTD a efectuat toate testele obiective obligatorii ale FSTD și îndeplinește criteriile din baza de calificare aplicabilă, împreună cu QTG, inclusiv foaia de parcurs privind datele de validare și raportul tehnic;

(c) o declarație care să indice faptul că sunt îndeplinite următoarele cerințe:

1. au fost finalizate toate testele obiective, funcționale și subiective și au fost îndeplinite cerințele generale pentru FCS solicitată;

2. FSTD respectă cerințele aplicabile și aeronava simulată sau grupul de aeronave simulat, după caz, pentru fiecare caracteristică a FSTD.”

8. La punctul ORA.FSTD.210, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Baza de calificare este aplicabilă pentru evaluările periodice ale FSTD, cu excepția cazului în care o modificare a FSTD necesită utilizarea unei baze de calificare diferite.”

9. Punctul ORA.FSTD.225 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care autoritatea competentă a prelungit perioada de evaluare recurentă pentru un FSTD în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (c) din anexa VI (partea ARA), organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane cu experiență adecvată, care trebuie să facă toate demersurile următoare într-o perioadă de 60 de zile înainte și de 30 de zile după începerea fiecărei perioade recurente de 12 luni în conformitate cu punctul ARA.FSTD.120 litera (b) din anexa VI:”;

(b) litera (c) se elimină.

10. Punctul ORA.FSTD.230 se elimină.

11. Punctul ORA.FSTD.235 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.235 Transferul unui FSTD**

(a) Atunci când are loc o schimbare a organizației care exploatează un FSTD:

1. organizația gazdă notifică autoritatea competentă în prealabil pentru a conveni asupra unui plan pentru transferul FSTD;

2. organizația care efectuează transferul informează autoritatea competentă înainte de transfer și la predarea certificatului de calificare a FSTD.

(b) Atunci când FSTD nu mai este conform cu baza sa de calificare, organizația solicită un nou certificat de calificare a FSTD.”

12. Punctul ORA.FSTD.240 se înlocuiește cu următorul text:

„**ORA.FSTD.240 Evidența documentelor**

Titularul unui certificat de calificare a FSTD ține evidența tuturor elementelor următoare:

(a) toate documentele care descriu și dovedesc baza de calificare și nivelul FSTD, inclusiv FCS sau FCS atribuită, dacă este cazul, și ESL inițială a FSTD pe întreaga durată de viață a FSTD;

(b) versiunile înlocuite ale MQTG și ESL pe durata de viață a FSTD;

(c) orice documente și rapoarte periodice referitoare la fiecare FSTD și activitățile de monitorizare a conformității pentru o perioadă de cel puțin 5 ani.”

ANEXA IV

Modificări aduse anexei VIII (partea DTO) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011

La punctul DTO.GEN.240 din anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se inserează următoarea literă (aa):

„(aa) DTO utilizează FSTD în conformitate cu litera (a) numai atunci când demonstrează autorității competente caracterul adecvat al specificațiilor FSTD pentru programul de pregătire asociat, pe baza certificatului de calificare a FSTD și a ESL.”

ANEXA V

Modificări aduse anexei I (Definiții) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. Definiția 50 se înlocuiește cu următorul text:

„50. «echipament de pregătire sintetică pentru zbor (*flight simulation training device* – FSTD)» înseamnă un dispozitiv pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților al cărui certificat de calificare include o semnătură privind capacitatea FSTD (FCS) sau o semnătură privind capacitatea FSTD atribuită sau un FSTD preexistent;”.

2. Se adaugă următoarele definiții 144 și 145:

„144. «FSTD preexistent» înseamnă un FSTD al cărui certificat de calificare nu include o FCS sau o FCS atribuită și care este oricare dintre următoarele:

(a) pentru avioane, un simulator complet de zbor (*Full Flight Simulator* – FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (*Flight Training Device* – FTD), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (*Flight and Navigation Procedures Trainer* – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (*Basic Instrument Training Device* – BITD);

(b) pentru elicoptere, un simulator complet de zbor (FFS), un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT);

145. «listă de specificații ale echipamentelor (ESL)» înseamnă o listă care face parte din calificarea FSTD și care oferă informații exacte și cuprinzătoare privind calificarea dispozitivului și baza sa de calificare, echipamentele instalate, capacitățile și specificațiile.”

ANEXA VI

Modificări aduse anexei III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012

La punctul ORO.FC.145 litera (d) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Operatorul utilizează un FSTD adecvat care respectă toate cerințele următoare:

1. este calificat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011;
2. reproduce, în măsura posibilului, aeronava folosită de operator;
3. este utilizat pentru un anumit exercițiu numai dacă FSTD posedă caracteristicile și nivelurile de fidelitate aferente pentru a simula aeronava relevantă în cadrul exercițiului respectiv, în măsura necesară pentru ca membrul echipajului de zbor să dezvolte sau să mențină competența necesară pentru operarea eficace, eficientă și în condiții de siguranță a aeronavelor.

Operatorul verifică adecvarea unui FSTD pentru utilizarea preconizată pe baza certificatului de calificare a FSTD și a ESL.

Atunci când cerințele prezentului regulament fac trimitere la anumite tipuri și niveluri de FSTD, operatorul poate utiliza FSTD în conformitate cu punctul FCL.036 din anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

Diferențele dintre FSTD și aeronavă trebuie descrise și abordate printr-un instructaj sau un curs de pregătire, după caz.”