Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/781

10.4.2026

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2026/781

av den 8 april 2026

om ändring av förordningarna (EU) nr 1178/2011 och (EU) nr 965/2012 vad gäller de krav som är tillämpliga på utbildningshjälpmedel för flygsimulering och användningen av dessa hjälpmedel för utbildning, provning och kontroll av piloter

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]) , särskilt artikel 23 , artikel 27.1 och artikel 31.1, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 ([2]) fastställs kraven för användning av utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) vid utbildning, provning och kontroll av piloter.

(2) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([3]) fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift, särskilt kraven för användning av utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) i operatörens återkommande utbildning.

(3) Ända sedan förordning (EU) nr 1178/2011 började tillämpas har den formella FSTD-kvalificeringen, som kännetecknas av FSTD-typer och FSTD-nivåer, fastställt i vilken utsträckning en FSTD kan användas för utbildning, provning och kontroll av piloter. Med tanke på utvecklingen av och innovationerna inom FSTD-teknik bör bestämmelserna om användning av FSTD för typbehörighet och operatörens återkommande utbildning, beroende på vad som är tillämpligt, ses över för att möjliggöra en särskild utbildningsuppgift och användning av den lämpligaste FSTD:n på grundval av dess tekniska kapacitet, kallad FSTD-kapacitetssignatur (*FCS, FSTD Capability Signature*).

(4) Bestämmelserna om användning av FSTD:er för typbehörighet och operatörens återkommande utbildning enligt förordningarna (EU) nr 1178/2011 och (EU) nr 965/2012 bör ändras för att fastställa de simuleringsfunktioner och tillförlitlighetsnivåer som krävs för att stödja utbildningsuppgifter och för att möjliggöra större flexibilitet vid fastställandet av lämpliga FSTD:er för dessa uppgifter. Dessa ändringar bör ta hänsyn till vägledande material som offentliggjorts av Internationella civila luftfartsorganisationen, som rekommenderar att FSTD-kvalificeringen baseras på kriterier som rör simuleringsfunktioner och tillförlitlighetsnivåer.

(5) När FCS införs för kvalificerade FSTD:er bör lämpliga övergångsbestämmelser införas för att säkerställa en smidig övergång från nuvarande till framtida tillämpliga krav för befintliga FSTD:er, samtidigt som man stöder att branschen börjar använda FCS så snart som möjligt.

(6) Tillämpningen av de ändringar som inför FCS bör skjutas upp så att medlemsstaternas behöriga myndigheter får den tid som krävs för att förbereda genomförandet.

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Eftersom kraven i förordningarna (EU) nr 1178/2011 och (EU) nr 965/2012 i fråga om annan utbildning än typbehörighetsutbildning även i fortsättningen kommer att hänvisa till särskilda FSTD-typer och -nivåer, bör krav införas för att fastställa likvärdigheten mellan FSTD:er som är kvalificerade med typer och nivåer och FSTD:er som är kvalificerade med FCS:er.

(8) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har utarbetat utkast till genomförandebestämmelser och överlämnat dem till kommissionen med yttrande nr 01/2025, i enlighet med artikel 75.2 b och 75.2 c samt artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

(9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 127.1 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 20 ska ersättas med följande:

”20. *utbildningshjälpmedel för flygsimulering (Flight Simulation Training Device, FSTD)*: utbildningshjälpmedel för utbildning, provning och kontroll av piloter vars kvalificeringscertifikat omfattar en FSTD-kapacitetssignatur, en tilldelad FSTD-kapacitetssignatur eller en äldre FSTD.”

b) Punkt 23 ska ersättas med följande:

”23. *kvalificeringsguide för kvalificeringsprov (Qualification Test Guide, QTG)*: dokument som upprättats för att visa att FSTD:n uppfyller de föreskrivna toleranserna och tillämpliga kraven i det eller de primära referensdokumenten för den simulerade luftfartygstypen eller gruppen av luftfartyg.”

c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 26–43:

”26. *CS-FSTD*: certifieringsspecifikationer för FSTD som utfärdas av byrån i enlighet med punkt ORA.FSTD.205 i bilaga VII (Del-ORA).

27. *FSTD-kapacitetssignatur (FSTD Capability Signature, FCS)*: information som är godkänd på ett FSTD-kvalificeringscertifikat och som anger funktionerna och deras tillförlitlighetsnivåer samt vilket luftfartyg som simuleras av den FSTD:n i enlighet med CS-FSTD utgåva 1 eller senare.

28. *tilldelad FSTD-kapacitetssignatur (tilldelad FCS)*: den information som anges på FSTD-kvalificeringscertifikatet och som anger funktioner och tillförlitlighetsnivåer samt det luftfartyg som simuleras av den FSTD:n, om den inte kvalificerats i enlighet med CS-FSTD utgåva 1.

29. *förteckning över utrustningsspecifikationer (Equipment specification list, ESL)*: en förteckning som är en del av FSTD-kvalificeringen och som ger korrekt och heltäckande information om kvalificeringen av hjälpmedlet och dess kvalificeringsgrund, installerad utrustning, kapacitet och specifikationer.

30. *primärt referensdokument (Primary Reference Document, PRD)*: den tekniska specifikation eller uppsättning tekniska specifikationer som används för att fastställa kvalificeringsgrunden för en FSTD.

31. *inledande utvärdering*: den behöriga myndighetens första bedömning för att avgöra om en FSTD uppfyller standarden för den relevanta kvalificeringsgrunden.

32. *valideringsdata*: mark- och flygtestdata, tekniska data och andra tillämpliga källor som används för att objektivt bekräfta att FSTD:n återspeglar de statiska och dynamiska egenskaperna för handhavande och prestanda hos det simulerade luftfartyget och dess relevanta system.

33. *verifiering*: i fråga om FSTD:er, processen för att säkerställa att en FSTD uppfyller tillämpliga tekniska kvalificeringskrav.

34. *löpande utvärdering*: den behöriga myndighetens regelbundna bedömning efter den inledande utvärderingen för att fastställa om en FSTD fortfarande uppfyller uppfylla standarden för den relevanta kvalificeringsgrunden.

35. *särskild utvärdering*: varje annan bedömning som den behöriga myndigheten gör av en FSTD förutom de inledande och löpande utvärderingarna.

36. *påpekande*: i fråga om FSTD:er, att en FSTD inte uppfyller de tillämpliga kraven i dess kvalificeringsgrund.

37. *modifiering*: i fråga om FSTD:er, en ändring av en FSTD.

38. *validering*: i fråga om FSTD:er, processen för att bedöma kapaciteten hos en FSTD på områdena utbildning, provning och kontroll.

39. *äldre FSTD*: en FSTD vars kvalificeringscertifikat inte omfattar en FCS eller tilldelad FCS och som är antingen

    a) för flygplan, en flygsimulator (Full Flight Simulator – FFS), ett flygutbildningshjälpmedel (Flight Training Device – FTD), ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) eller ett utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (Basic Instrument Training Device – BITD),

    b) för helikoptrar, en flygsimulator (Full Flight Simulator – FFS), ett flygutbildningshjälpmedel (Flight Training Device – FTD) eller ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT).

40. *grupp av luftfartyg*: i fråga om FSTD:er, luftfartyg som har liknande egenskaper i fråga om handhavande och drift.

41. *färdplan för valideringsdata*: ett dokument som i matrisformat identifierar datakällan eller datakällorna för alla nödvändiga objektiva tester av en FSTD tillsammans med tillämpliga skäl eller förklaringar.

42. *teknisk rapport*: ett dokument som utarbetas av FSTD-tillverkaren för att beskriva de data och metoder som används för att utforma och verifiera en FSTD mot den tillämpliga kvalificeringsgrunden.

43. *fly-out*: en simulerad flygning som utförs under utförandet av funktionstester och subjektiva tester av en FSTD som ingår i master-QTG (MQTG) och som genomförs av en pilot med lämpliga kvalifikationer.”

2. I artikel 10b ska följande punkter läggas till:

”2. Medlemsstaterna och Easa ska, när de på nytt utfärdar FSTD-kvalificeringscertifikat i enlighet med kraven i bilaga VI (Del-ARA) för FSTD:er som var kvalificerade i enlighet med de certifieringsspecifikationer som var tillämpliga före den 30 april 2028, vidta följande åtgärder:

a) I ansökan från certifikatinnehavaren ska avsnittet ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)” i certifikatet fyllas i

   i) när det gäller FFS som kvalificerades i enlighet med JAR-STD 1A ändring 3 eller JAR-STD 1H, första utgåva eller senare, när det gäller FTD:er nivå 2 (FTD 2) och nivå 3 (FTD 3) som kvalificerades i enlighet med JAR-STD 2A, första utgåva eller JAR-STD 2H, första utgåva eller senare, och när det gäller FNPT:er som kvalificerades i enlighet med JAR-STD 3A ändring 1 eller JAR-STD 3H, första utgåva eller senare, med antingen

      1. en tilldelad FCS i enlighet med tillägg IX till bilaga VI (Del-ARA), eller

      2. FCS, efter en utvärdering av FSTD:n i enlighet med de CS-FSTD:er som är tillämpliga från och med den 30 april 2028,

   ii) när det gäller andra FFS-system, FTD 2, FTD 3 och FNPT-system än de som anges i led a i, med antingen

      1. en tilldelad FCS i enlighet med tillägg IX till bilaga VI (Del-ARA), efter en utvärdering av FSTD i enlighet med de certifieringsspecifikationer som avses i led a i, beroende på vad som är tillämpligt, eller

      2. FCS, efter en utvärdering av FSTD:n i enlighet med de CS-FSTD:er som är tillämpliga från och med den 30 april 2028,

iii) när det gäller FTD:er nivå 1 (FTD 1), med FCS, efter en utvärdering av FSTD:n i enlighet med den CS-FSTD som är tillämplig från och med den 30 april 2028,

iv) i samtliga fall där en FSTD har kvalificerats enligt särskilda villkor i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 h (1) i bilaga VI (Del-ARA), med FCS, efter en utvärdering av FSTD:n i enlighet med det CS-FSTD som är tillämpligt från och med den 30 april 2028.

b) I alla övriga fall, om villkoren i led a i-iv inte är uppfyllda,

i) utfärda FSTD-kvalificeringscertifikatet på nytt utan att fylla i avsnittet ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)”,

ii) vid återutfärdande av FSTD-kvalificeringscertifikat för BITD inkludera de FSTD-specifikationer som anges i tillägg IV till bilaga VI (Del-ARA), beroende på vad som är tillämpligt till och med den 29 april 2028.

c) Innan ett FSTD-kvalificeringscertifikat utfärdas på nytt med en FCS i enlighet med led a, informera sökanden om resultatet av omprövningen.

3. När medlemsstaterna och Easa agerar i enlighet med punkt 2 a ska de, om en FSTD är kvalificerad för flera FSTD-kvalificeringstyper och FSTD-kvalificeringsnivåer som simulerar samma luftfartygstyp, slå samman dessa FSTD-kvalificeringscertifikat till ett enda FSTD-kvalificeringscertifikat med en FCS eller en tilldelad FCS. I sådana fall ska medlemsstaterna och Easa vidta följande åtgärder:

a) Om en FSTD uppfyller den kvalificeringsgrund som avses i punkt 2 a i göra ett av följande:

i) Ta den högsta tillförlitlighetsnivån för varje funktion, som är resultatet av en jämförelse av tilldelad FSC för varje kvalificering.

ii) Om innehavaren av FSTD-certifikatet ansöker om en FCS, fastställa FCS efter en utvärdering av FSTD:n.

b) Om en FSTD inte uppfyller den kvalificeringsgrund som avses i punkt 2 a i för varje kvalificeringscertifikat, utfärda FSTD-kvalificeringscertifikatet med en FCS eller tilldelad FCS som fastställts i enlighet med punkt 2 a, ii, iii eller iv, beroende på vad som är tillämpligt.

4. Medlemsstaterna och Easa ska senast den 30 oktober 2029 ersätta de befintliga FSTD-kvalificeringscertifikaten med certifikat som överensstämmer med det format som fastställs i tillägg IV till bilaga VI (Del-ARA), förutsatt att de har mottagit och granskat

a) ESL,

b) en förklaring som bekräftar att organisationen har fastställt uppfyllelse av Del-ORA, kapitel FSTD, i dess ändrade lydelse enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/781 (*).

När medlemsstaterna och Easa ersätter befintliga FSTD-kvalificeringscertifikat i enlighet med första stycket i denna punkt ska de agera i enlighet med punkt 2. När medlemsstaterna och Easa utfärdar FSTD-kvalificeringscertifikatet i enlighet med det format som fastställs i tillägg IV till bilaga VI (Del-ARA) ska det ESL som utarbetats för detta FSTD-certifikat bli en del av FSTD-kvalificeringen.

5. Innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat ska, för varje annat FSTD-kvalificeringscertifikat än de för BITD, utarbeta en ESL och lämna in det till den behöriga myndigheten, tillsammans med en förklaring som bekräftar att organisationen har fastställt överensstämmelse med kapitel FSTD i bilaga VII (Del-ORA), ändrat genom genomförandeförordning (EU) 2026/781,

a) vid ansökan om återutfärdande av certifikatet i enlighet med kraven i bilaga VII (Del-ORA),

b) när FSTD är avsett att användas för att genomföra utbildning i enlighet med bilaga I (Del-FCL) till denna förordning eller kraven i förordning (EU) nr 965/2012, i enlighet med ett nytt eller ändrat utbildningsprogram,

c) senast den 30 april 2029.

6. Ett BITD-kvalificeringscertifikat ska förbli giltigt med förbehåll för löpande utvärderingar, som ska utföras av den behöriga myndigheten vart tredje år.

7. De krav i denna förordning som innehåller en hänvisning till FSTD-typer och -nivåer ska tillämpas på FSTD:er med en FCS eller en tilldelad FCS i enlighet med punkt FCL.036 i bilaga I (Del-FCL).

_____

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/781 av den 8 april 2026 om ändring av förordningarna (EU) nr 1178/2011 och (EU) nr 965/2012 vad gäller de krav som är tillämpliga på utbildningshjälpmedel för flygsimulering och användningen av dessa hjälpmedel för utbildning, provning och kontroll av piloter (EUT L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).”

3. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

4. Bilaga VI ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

5. Bilaga VII ska ändras i enlighet med bilaga III till denna förordning.

6. Bilaga VIII ska ändras i enlighet med bilaga IV till denna förordning.

Artikel 2

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga V till den här förordningen.

2. Bilaga III ska ändras i enlighet med bilaga VI till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 30 april 2028.

Punkterna 5 [FCL.740.H], 6 [FCL.930.TRI] 7 [FCL.935.TRI] i bilaga I ska dock tillämpas från och med den 30 april 2026.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8 april 2026.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

Ändringar av bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011

Bilaga I till förordning 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

(1) I punkt FCL.010 ska definitionen av flygutbildningshjälpmedel (FTD, Flight Training Device) ersättas med följande:
"*flygutbildningshjälpmedel (FTD, Flight Training Device)*: återgivning i fullstorlek av instrument, utrustning, paneler och manöverorgan för en viss typ av luftfartyg i ett öppet cockpitområde eller i en sluten luftfartygscockpit, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget under mark- och flygförhållanden i den omfattning som systemen är installerade i anordningen."

(2) Följande punkt ska införas som punkt FCL.036:

"**FCL.036 Användning av FSTD:er för utbildning, provning och kontroll**

Sökande ska ha rätt att uppfylla kraven som rör FSTD-typer och -nivåer genom att använda FSTD:er vars kvalificeringscertifikat omfattar FCS:er eller tilldelade FCS:er, under förutsättning att

(a) FCS:n eller den tilldelade FCS:n för varje funktion indikerar en tillförlitlighetsnivå som minst lika hög som motsvarande nivå som fastställs i nedanstående tabeller:

(1) För flygplan:

FSTD-typ och nivåreferens	Motsvarande FCS													
	1. Cockpitens utformning och struktur	2. Styrorgan och deras maskinvara (flight control forces and hardware, CLH)	3. Drift av styrsystem	4. Luftfartygssystem	5. Prestanda och marktjänster	6. Prestanda och marktjänster (performance and handling in-ground effect, IGE)	7. Prestanda och marktjänster (performance and handling out-of-ground, OGE)	8. Ljudsignaler (sound cueing)	9. Vibrationssignaler (vibration cueing)	10. Rörelsesignaler (motion cueing)	11. Visuella signaler (visual cueing)	12. Navigering	13. Atmosfär och väder	14. Utelandningsplats och terräng
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 kvalificerat till en standard som motsvarar nivå B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS nivå C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS provisorisk nivå C	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S provisorisk	S	S	S	S
FFS nivå D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Anm.: S = specifik, R = representativ, G = generisk, N = ingen.

(2) För helikoptrar:

FSTD-typ och nivåreferens	Motsvarande FCS													
	1. Cockpitens utformning och struktur	2. Styrorgan och deras hårdvara (Flight control forces and hardware, CLH)	3. Drift av styrsystem	4. Luftfartygssystem	5. Prestanda och markkänsla	6. Prestanda och markkänsla (Performance and handling in-ground effect, IGE)	7. Prestanda och markkänsla (Performance and handling out-of-ground, OGE)	8. Ljudsignaler (sound cueing)	9. Vibrationssignaler (vibration cueing)	10. Rörelsesignaler (motion cueing)	11. Visuella signaler (visual cueing)	12. Navigering	13. Atmosfär och väder	14. Utelandningsplats och terräng
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 nivå C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS nivå D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

(b) FSTD:erna

(1) har taktil maskinvara,

(2) har primära styrorgan vars krafter ändras beroende på olika flygvillkor vid övningar som omfattar manuell flygning, förutom i fråga om FSTD:er vars FCS eller tilldelad FCS ligger under motsvarigheten för en FNPT II,

(3) om de användes för MCC-utbildning, har den ytterligare kapaciteten för MCC angiven i FSTD-kvalificeringscertifikatet."

(3) Punkt FCL.110.H ska ändras på följande sätt:

(a) Led a ska ersättas med följande:

"a) En sökande till ett LAPL(H) ska ha genomfört 40 timmars flygtid på helikopter och, i den omfattning och på de villkor som anges i led aa, i en FSTD. Flygtiden ska omfatta minst följande:

(1) 20 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

(2) 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 150 km (80 nautiska mil), under vilken en fullstoppslandning vid en annan flygplats än startflygplatsen ska göras,

(3) 35 timmars flygtid på samma typ av helikopter som används vid flygprovet."

(b) Följande led ska införas som led aa:

”aa) Av de 20 timmars utbildningstid i dubbelkommando som anges i led a 1, får sökande fullgöra högst 5 timmar i en FSTD, under förutsättning att samtliga följande krav är uppfyllda:

(1) FSTD:n representerar den typ av helikopter som används vid flygprovet.

(2) Utbildningsorganisationen har för den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen över den utbildningsorganisationen visat att FSTD-specifikationerna är adekvata i förhållande till utbildningsprogrammet för LAPL(H). Utbildningsorganisationen ska vara antingen

i) en ATO, eller

ii) en DTO, under förutsättning att den behöriga myndigheten har godkänt användningen av den FSTD:n för LAPL(H)-utbildning.”

(4) Punkt FCL.210.H ska ändras på följande sätt:

(a) Led a ska ersättas med följande:

”a) En sökande till ett PPL(H) ska ha genomfört 45 timmars flygtid på helikopter och, i den omfattning och på de villkor som anges i led aa, i en FSTD. Flygtiden ska omfatta minst följande:

(1) 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando,

(2) 10 timmars övervakad ensamflygning, inbegripet minst 5 timmars distansflygning på egen hand med minst en distansflygning på minst 185 km (100 nautiska mil), med fullstoppslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen,

(3) 35 timmars flygtid på samma typ av helikopter som används vid flygprovet.”

(b) Följande led ska införas som led aa:

”aa) Av de 25 timmars utbildningstid i dubbelkommando som anges i led a 1, får sökande fullgöra en av följande i en FSTD:

(1) Maximalt 5 timmar

(2) Maximalt 10 timmar, under förutsättning att de uppfyller samtliga följande krav:

i) De ska utföra 5 av dessa 10 timmar i en FSTD som representerar den typ av helikopter som används vid flygprovet.

ii) De fullgör utbildningskursen vid en utbildningsorganisation som, när det gäller den FSTD som anges i led i, för den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen över den utbildningsorganisationen har visat att FSTD-specifikationerna är adekvata i förhållande till utbildningsprogrammet för PPL(H). Utbildningsorganisationen ska vara antingen

(A) en ATO, eller

(B) en DTO, under förutsättning att den behöriga myndigheten har godkänt användningen av den FSTD:n för PPL(H)-utbildning.”

(5) I punkt FCL.740.Hc ska det andra stycket ersättas med följande:

”Kompetenskontrollen eller repetitionsutbildningen, beroende på vad som är tillämpligt, ska genomföras på olika typer varje gång. Den nya giltighetsperioden för samtliga relevanta typbehörigheter som förlängs i enlighet med denna punkt ska inledas tillsammans med giltighetsperioden för typbehörigheten för vilken kompetenskontrollen eller repetitionsutbildningen genomförs.”

(6) Punkt FCL.930.TRI b ska ersättas med följande:

”b) Sökande som innehar eller har innehaft en instruktörsbehörighet ska till fullo tillgodoräkna sig detta mot kravet under led ab 1.”

(7) I punkt FCL.935.TRI ska följande led läggas till som led c:

”c) Genom undantag från led b får kompetensbedömningen

(1) för TRI:er för icke-komplexa helikoptrar genomföras i en kombination av FSTD(:er) och luftfartyget även om en FFS är tillgänglig och åtkomlig,

(2) för TRI:er för helikoptrar som avses i avsnitt A, led 1e c i tillägg 9, genomföras i enlighet med punkterna FCL.935.TRI b 1, 2 eller 3, oavsett om en FFS eller en FSTD är tillgänglig och åtkomlig.”

(8) Tillägg 9 ska ändras på följande sätt:

(a) Avsnitt A ska ändras på följande sätt:

i) Led 1f ska ersättas med följande:

”1f. Om FSTD:er används vid utbildning, provning eller kontroll ska följande gälla:

a) En FSTD ska bara användas för en särskild övning om FSTD:n har de egenskaper och tillhörande tillförlitlighetsnivåer som krävs för att kunna simulera berört luftfartyg, signaler och omgivande miljöer i den övningen i den utsträckning som behövs för att den sökande ska kunna

i) utveckla de färdigheter som är nödvändiga för den avsedda utbildningsetappen,

ii) visa de färdigheter som krävs för att på ett säkert sätt kunna framföra luftfartyget under relevant övning för provning och kontroll.

b) Dessutom ska lämpligheten hos de FSTD:er som används kontrolleras med hjälp av tillämplig ”Table of functions and subjective tests” och tillämplig ”Table of FSTD validation tests” som finns i det primära referensdokument som är tillämpligt för det hjälpmedel som används.

Alla restriktioner och begränsningar som anges på kvalificeringscertifikatet för utbildningshjälpmedlet eller tillhörande ESL ska beaktas.”

ii) Följande led ska införas som led 1g:

”1g. Om det anges i tabellerna i avsnitt B-E i detta tillägg, får OTD:er användas för att utföra utbildningsuppgifterna i ett program för typbehörighetsutbildning. Den utbildningstid som genomförs på sådana hjälpmedel ska inte räknas av från den minsta FSTD-utbildningstid som anges i relevant program för typbehörighetsutbildning.”

iii) Punkt 18 ska ändras på följande sätt:

— Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

”För utbildning i återgång från oönskade flyglägen innebär ”stallhändelse” antingen begynnande stall eller stall. En FFS på nivå C eller D kan användas av ATO:n antingen för att träna återhämtning från stall eller demonstrera de typspecifika egenskaperna hos stall, eller bådadera, förutsatt att bägge följande villkor är uppfyllda:”

— Led a ska ersättas med följande:

”a) denna FFS är kvalificerad i enlighet med de särskilda utvärderingskraven i CS-FSTD(A) utgåva 2 eller i enlighet med den senaste tillämpliga kvalificeringsgrunden,”

(b) Avsnitt B ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 5 ska ändras på följande sätt:

— Leden a och b ska ersättas med följande:

”(a) Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM.

X = För denna övning får ej ett flygplan användas.

P# = Utbildningen ska kompletteras med en övervakad inspektion av flygplanet.

b) Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (→).

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

A = flygplan

FFS = flygsimulator

FSTD = utbildningshjälpmedel för flygsimulering

OTD = andra utbildningshjälpmedel".

— Tabellen efter punkt l) ska ersättas med följande:

"TMG OCH ENPILOTSFLYGPLAN, UTOM FÖR KOMPLEXA FLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL FÖR KLASS- ELLER TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
	SEKTION 1						
1	Avgång	P					
1.1	Åtgärder före flygning, inbegripet — dokumentation, — massa och balans, — väderbriefing, och — NOTAM.						
1.2	Kontroller före start						
1.2.1	Utvändiga	P#		P		M	
1.2.2	Invändiga	P#	P#	P		M	
1.3	Motorstart: normala funktionsfel.		P	→		M	
1.4	Taxning		P	→		M	
1.5	Kontroller före avgång: motoruppvärmning (i tillämpliga fall)		P	→		M	
1.6	Startprocedur: — Normal, med klaffinställningar enligt flyghandboken, och — i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden).		P	→		M	
1.7	Stigning: — V_x/V_y — svängar till givna kurser och — utplaning.		P	→		M	
1.8	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		P			M	

	SEKTION 2						
2 2.1	Manövrer under flygning (visuella väderförhållanden (VMC)) Planflykt vid olika farter, inbegripet flygning vid kritiskt låg fart med och utan klaffar V_{mca} i tillämpliga fall)		P	→			
2.2	Branta svängar (360° vänster- och högersväng med 45° bankning)		P	→		M	
2.3	Stall och urgång: (i) Stall med rent flygplan. (ii) Begynnande stall i sjunkande sväng med bankning i inflygningskonfiguration och med motoreffekt. (iii) Begynnande stall i landningskonfiguration och med motoreffekt. (iv) Begynnande stall, stigande sväng med klaffar i startläge och med stigeffekt (endast enmotoriga flygplan).		P	→		M	
2.4	Handhavande, med användning av autopilot och flygdirektor (kan genomföras i sektion 3) i tillämpliga fall		P	→		M	
2.5	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		P	→		M	
	SEKTION 3A						
3A 3A.1	Förfaranden på sträcka enligt VFR (se B.5 c och d) Färdplan, död räkning och kartläsning		P	→			
3A.2	Bibehållande av höjd, kurs och fart		P	→			
3A.3	Orientering, tidtagning och revidering av ETA		P	→			
3A.4	Användning av radionavigeringshjälpmedel (i tillämpliga fall)		P	→			
3A.5	Handhavanderutiner under flygning (driftfärdplan, rutinkontroller, inbegripet bränsle, system och isbildning)		P	→			
3A.6	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande		P	→			
	SEKTION 3B						
3B 3B.1*	Instrumentflygning Avgång enligt IFR		P	→		M	
3B.2*	Sträckflygning enligt IFR		P	→		M	

3B.3*	Förfaranden i väntläge		P	→		M	
3B.4*	3D-operationer till beslutshöjd (DA/H) på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs för inflygningsproceduren (autopilot får användas för att i höjdled fånga upp segmentet för slutlig inflygning)		P	→		M	
3B.5*	2D-operationer till lägsta planéhöjd (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Flygövningar inklusive simulerade fel på kompass och attitydindikator: — standardsvängar, och — återgång från ovanliga flyglägen		P	→		M	
3B.7*	Fel på kurssändare eller glidbana		P	→			
3B.8*	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		P	→		M	
	Avsiktligt blank						
	SEKTION 4						
4 4.1	Ankomst och landningar Förfarande vid ankomst till flygplats		P	→		M	
4.2	Normal landning		P	→		M	
4.3	Landning utan klaffar		P	→		M	
4.4	Landning i sidvind (i mån av lämpliga förhållanden)		P	→			
4.5	Inflygning och landning med motorn på tomgång från upp till 2 000 fot över landningsbanan (endast enmotoriga flygplan)		P	→			
4.6	Pådrag från minimihöjd		P	→		M	
4.7	Pådrag och landning under mörker (i tillämpliga fall)		P	→			
4.8	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		P	→		M	
	SEKTION 5						
5	Onormala procedurer och nödförfaranden (Denna sektion kan kombineras med sektion 1 till och med 4.)						
5.1	Avbruten start vid tillräcklig fart		P	→		M	

5.2	Simulerat motorbortfall efter start (endast enmotoriga flygplan)			P		M	
5.3	Simulerad nödlandning utan motoreffekt (endast enmotoriga flygplan)			P		M	
5.4	Simulerade nödlägen: (i) Brand eller rök under flygning. (ii) Funktionsfel i system, beroende på vad som är tillämpligt.		P	→			
5.5	Flermotoriga flygplan och endast TMG-utbildning: motoravstängning och återstart (på säker höjd om övningen utförs i luftfartyget)		P	→			
5.6	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfarande						
	SEKTION 6						
6 6.1*	Simulerad asymmetrisk flygning (Denna sektion kan kombineras med sektionerna 1 till och med 5) Simulerat motorbortfall under start (på säker höjd, såvida övningen inte utförs i en FFS eller en FNPT II)		P	→		M	
6.2*	Asymmetrisk inflygning och nytt varv		P	→		M	
6.3*	Asymmetrisk inflygning och fullstoppslandning		P	→		M	
6.4	ATC-förbindelse – beaktande, R/T-förfaranden		P	→		M	
	SEKTION 7						
7	UPRT						
7.1	Manövrer och förfaranden under flygning						
7.1.1	Manuell flygning utan flygdirektor (ingen autopilot, inget automatiskt drivkrafts-/gasreglage, och med olika styrlagar, i tillämpliga fall)		P	→			
7.1.1.1	Vid olika hastigheter (inklusive långsam flygning) och höjder inom ramen för FSTD-träningen.		P	→			
7.1.1.2	Branta svängar med 45° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng		P	→			
7.1.1.3	Svängar med och utan spoilrar		P	→			

7.1.1.4	Procedurmässig inflygning och manövrering inklusive utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR, och visuell inflygning		P	→			
7.2 7.2.1	Utbildning i återgång från oönskade flyglägen Återhämtning från stallhändelser i — startkonfiguration, — planflyktskonfiguration på låg höjd, — planflyktskonfiguration nära tjänstetopphöjd, och — landningskonfiguration.		P	→			
7.2.2	Följande övningar i oönskade flyglägen och återgång: — Återgång från högt nosläge vid olika bankningsvinklar, och — återgång från lågt nosläge vid olika bankningsvinklar.		P	→			
7.3	Nytt varv med alla motorer i funktion* från olika skeden under en instrumentinflygning		P	→			
7.4	Avbruten landning med alla motorer i funktion: — Från olika höjder under DH/MDH 15 m (50 fot) över bantröskeln. — Efter sättning (avbruten landning). — I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller flygplan av pendelkategori (SFAR 23) ska den avbrutna landningen med alla motorer i funktion inledas under MDA/H eller efter sättning.		P	→”			

ii) Punkt 6 ska ändras på följande sätt:

— Leden a och b ska ersättas med följande:

”a) Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM inför utfärdande av lämplig typbehörighet.

X = För denna övning får ej ett flygplan användas.

P→ = Övningen ska genomföras i en korrekt kvalificerad FSTD.

P# = Utbildningen ska kompletteras med en övervakad inspektion av flygplanet.

b) Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (→).

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

A = flygplan

FFS = flygsimulator

FSTD = utbildningshjälpmedel för flygsimulering

OTD = andra utbildningshjälpmedel”

— Tabellen efter punkt j ska ersättas med följande:

”FLERPILOTSFLYGPLAN OCH KOMPLEXA ENPILOTSFLYGPLAN MED HÖGA PRESTANDA		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV/ KOMPETENSKONTROLL FÖR ATPL/MPL/TYPBEHÖRIGHET	
Manövrer/förfaranden		OTD	FSTD	A	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller A	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
	SEKTION 1						
1 1.1	Flygförberedelser Prestandaberäkningar	P					
1.2	Utvändig visuell inspektion av flygplanet; lokalisering av varje detalj samt inspektionens syfte	P#	P#	P			
1.3	Inspektion av cockpit		P	→			
1.4	Genomgång av checklista före start av motorer, startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation		P	→		M	
1.5	Taxning i enlighet med instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC) eller instruktören		P	→			
1.6	Kontroller före start		P	→		M	
	SEKTION 2						
2 2.1	Start Normala starter med olika klaffinställningar, inbegripet omedelbar start		P	→			
2.2*	Instrumentstart, övergång till instrumentflygning ska ske vid rotering eller omedelbart efter lättning		P	→			
2.3	Start i sidvind		P	→			

2.4	Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad maximal startmassa)		P	→			
2.5 2.5.1*	Starter med simulerat motorbortfall: kort efter att V_2 uppnåtts		P	→			
	(I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori eller av pendelkategori får motorbortfallet inte simuleras förrän en lägsta höjd på 500 fot över banänden har nåtts. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd, kan instruktören simulera motorbortfall kort efter att V_2 uppnåtts).						
2.5.2*	mellan V_1 och V_2		P	X		M Enbart FFS	
2.6	Avbruten start vid tillräcklig fart innan V_1 har uppnåtts		P	→		M	
	SEKTION 3						
3 3.1	Manövrer och förfaranden under flygning Manuell flygning utan flygdirektor (ingen autopilot, inget automatiskt drivkrafts-/gasreglage, och med olika styrlagar, i tillämpliga fall)		P	→			
3.1.1	Vid olika hastigheter (inklusive långsam flygning) och höjder inom ramen för FSTD-träningen.		P	→			
3.1.2	Branta svängar med 45° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng		P	→			
3.1.3	Svängar med och utan spoilrar		P	→			
3.1.4	Procedurmässig inflygning och manövrering inklusive utflygnings- och inflygningsförfaranden enligt IFR, och visuell inflygning		P	→			

3.2	Kompensering för nossänkning och Machstöt (i tillämpliga fall) samt andra utmärkande flygegenskaper hos flygplanet (t.ex. ”Dutch Roll”)		P	X		Enbart FFS	
3.3	Normalt handhavande av system och kontroller på flygmaskinistens kontrollpanel (i tillämpliga fall)	P	→	→			
3.4	Normalt och onormalt handhavande av följande system:					M	Minst tre onormala punkter ska väljas från och med 3.4.0 till och med 3.4.14
3.4.0	Motor (propellermotor, om nödvändigt)	P	→	→			
3.4.1	Trycksättning och luftkonditionering	P	→	→			
3.4.2	Pitotsystem/statiskt system	P	→	→			
3.4.3	Bränslesystem	P	→	→			
3.4.4	Elektriska system	P	→	→			
3.4.5	Hydrauliska system	P	→	→			
3.4.6	Styr- och trimsystem	P	→	→			
3.4.7	System för förebyggande och rengörande avisning, bländskyddets värmesystem	P	→				
3.4.8	Autopilot/flygdirektor	P	→			M (endast enpilot)	
3.4.9	Stallvarningssystem eller system för hävning av stall samt stabiliseringssystem	P	→				
3.4.10	3.4.10 Terrängvarningssystem, väderradar, radiohöjdmätare, transponder		P				
3.4.11	3.4.11 Radioapparater, navigeringsutrustning, instrument, FMS	P	→				
3.4.12	3.4.12 Landningsställ och bromsar	P	→	→			
3.4.13	3.4.13 System för framkantsklaffar och klaffar	P	→	→			
3.4.14	3.4.14 Hjälpkraftsaggregat (APU)	P	→	→			
	Avsiktligt blank						

3.6	Onormala procedurer och nödförfaranden					M	Minst tre punkter ska väljas från och 3.6.1 till och med 3.6.9
3.6.1	Brandövningar, t.ex. för brand i motor, APU, kabin, lastutrymme, cockpit, vingar eller elektriska system, inklusive evakuering		P	→			
3.6.2	Kontroll över och bortledande av rök		P	→			
3.6.3	Motorbortfall, avstängning och återstart på säker höjd		P	→			
3.6.4	Bränsledumpning (simulerad)		P	→			
3.6.5	Vindskjuvning vid start/landning		P	X		Enbart FFS	
3.6.6	Simulerat tryckfall i kabinen/ nödplané		P	→			
3.6.7	Inkapacitet hos flygbesättningsmedlem		P	→			
3.6.8	Andra nödförfaranden, enligt tillämplig flyghandbok		P	→			
3.6.9	TCAS-händelse (Traffic Alert and Collision Avoidance)	P→	→	X		Enbart FFS	
3.7 3.7.1	Utbildning i återgång från oönskade flyglägen Återhämtning från stallhändelser i — startkonfiguration, — planflyktskonfiguration på låg höjd, — planflyktskonfiguration nära tjänstetopphöjd, och — landningskonfiguration.		P FFS kvalificerad för utbildnings-uppgiften enbart	X			
3.7.2	Följande övningar i oönskade flyglägen och återgång: — Återgång från högt nosläge vid olika bankningsvinklar, och — återgång från lågt nosläge vid olika bankningsvinklar.		P FFS kvalificerad för utbildnings-uppgiften enbart	X		Enbart FFS	

3.8	Förfaranden vid instrumentflygning						
3.8.1*	Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner		P	→		M	
3.8.2*	Förfaranden i väntläge		P	→			
3.8.3*	3D-operationer till DA/H på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs för inflygningsproceduren						
	Anm.: Enligt AFM kan RNP APCH-procedurer kräva användning av autopilot eller flygdirektor. Den procedur som ska flygas manuellt ska väljas med beaktande av sådana begränsningar (välj t.ex. en ILS för 3.8.3.1 om AFM föreskriver en sådan begränsning).						
3.8.3.1*	Manuellt, utan flygdirektor		P	→		M (Enbart flygprov)	
3.8.3.2*	Manuellt, med flygdirektor		P	→			
3.8.3.3*	Med autopilot		P	→			
3.8.3.4*	Manuellt, med en motor simulerat ur funktion under slutlig inflygning; antingen till sättning eller genom hela proceduren för avbruten inflygning (enligt vad som är tillämpligt), med början (i) innan 1 000 fot över flygplatsen passeras, och (ii) efter att 1 000 fot över flygplatsen passeras. I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller av pendelkategori (commuter category) (SFAR 23) ska inflygning med simulerat motorbortfall och ett påföljande pådrag inledas i samband med 2D-inflygningen i enlighet med övning 3.8.4. Ett pådrag ska inledas då publicerad hinderfrihetshöjd (OCH/A) nås, dock inte på en höjd som understiger en MDH/A på 500 fot över bantröskeln. På flygplan som har samma prestanda som ett flygplan av transportkategori med avseende på startmassa och täthetshöjd, kan instruktören simulera motorbortfall i överensstämmelse med övning 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4*	2D-operationer ned till MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	Cirklingsinflygning under följande förutsättningar: (a)* Inflygning i simulerade instrumentflygningsförhållanden till godkänd minimihöjd för cirklingsinflygning på flygplatsen i fråga, i överensstämmelse med de lokala hjälpmedlen för instrumentinflygning, följt av (b) cirklingsinflygning till en annan bana vars centrumlinje avviker minst 90° från centrumlinjen för den bana som används för slutlig inflygning i punkt a, på godkänd minimihöjd för cirklingsinflygning. *Anm.:* Om det inte är möjligt att genomföra a och b av ATC-skäl, kan ett varv i simulerade lågsiktsförhållanden genomföras.		P*	→			
3.8.6	Visuella inflygningar		P	→			
	SEKTION 4						
4	Förfaranden vid avbruten inflygning		P*	→			
4.1	Ett nytt varv med alla motorer i funktion*, under en 3D-operation, då beslutshöjd (DH) nås		P*	→			
4.2.	Nytt varv med alla motorer i funktion* från olika skeden under en instrumentinflygning		P*	→			
4.3	Andra förfaranden vid avbruten inflygning		P*	→			
4.4*	Manuellt nytt varv med kritisk motor simulerat ur funktion efter en instrumentinflygning då DH, MDH eller MAPt nås		P*	→		M	
4.5.	Avbruten landning med alla motorer i funktion: — Från olika höjder under DH/MDH. — Efter sättning (avbruten landning). I flygplan som inte är certifierade som flygplan av transportkategori (JAR/FAR 25) eller flygplan av		P	→			

	pendelkategori (SFAR 23) ska den avbrutna landningen med alla motorer i funktion inledas under MDA/H eller efter sättning.						
	SEKTION 5						
5 5.1.	Landningar Normala landningar* med visuell referens etablerad då DA/H nås, efter instrumentinflygning		P				
5.2.	Landning med simulerat blockerad horisontell stabilisator i ej trimbart läge		P	X		Enbart FFS	
5.3.	Landning i sidvind (luftfartyg, om möjligt)		P	→			
5.4.	Trafikvarv och landning utan klaffar och framkantsklaffar, eller med klaffar och framkantsklaffar endast delvis utfällda		P	→			
5.5.	Landning med kritisk motor simulerat ur funktion		P	→		M	
5.6.	Landning med två motorer ur funktion: — Flygplan med tre motorer: den centrumplacerade motorn och en yttre motor, under förutsättning att det är genomförbart enligt information från AFM. — Flygplan med fyra motorer: två motorer på en sida.		P	X		M Enbart FFS (enbart flygprov)”	

(c) Avsnitt C ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 5 och 6 ska ersättas med följande:

”5. Följande symboler används med följande betydelser:

P = Utbildad till befälhavare inför utfärdande av typbehörighet för enpilotshelikoptrar (SPH) eller utbildad till befälhavare eller biträdande pilot samt till PF och PM inför utfärdande av typbehörighet för flerpilotshelikoptrar (MPH).

X = För denna övning får ej en helikopter användas.

P→ = Övningen ska genomföras i en korrekt kvalificerad FSTD.

P# = Utbildningen ska kompletteras med en övervakad inspektion av helikoptern.

6. Den praktiska träningen ska genomföras med minst den typ av träningsutrustning som anges med (P), men den kan även genomföras med en mer avancerad typ av utrustning, vilket anges med en pil (→).

Följande förkortningar används för att ange träningsutrustning:

FFS = flygsimulator

FTD = flygutbildningshjälpmedel

H = helikopter

OTD = andra utbildningshjälpmedel”.

ii) Tabellen efter punkt 12 ska ersättas med följande:

”EN-/FLERPILOTSHELIKOPTRAR		PRAKTISK TRÄNING				FLYGPROV ELLER KOMPETENSKONTROLL	
Manövrer/förfaranden		OTD	FSTD	H	Instruktörens signatur, efter avslutad träning	Provat eller kontrollerat i FSTD eller H	Kontrollantens signatur, efter genomfört prov eller genomförd kontroll
	SEKTION 1 – Förberedelser och kontroller före flygning						
1.1	Utvändig visuell inspektion av helikoptern, lokalisering av varje detalj samt inspektionens syfte	P#	P#	P		M (om övningen utförs i helikopter)	
1.2	Inspektion av cockpit		P	→		M	
1.3	Startförfaranden, kontroll av radio- och navigeringsutrustning, val och inställning av frekvenser för navigering och kommunikation		P	→		M	
1.4	Taxning/lufttaxning i enlighet med ATC-instruktioner eller instruktioner från en instruktör		P	→		M	
1.5	Förfaranden och kontroller före start		P	→		M	
	SEKTION 2 – Flygmanövrer och procedurer						
2.1	Starter (olika profiler)		P	→		M	
2.2	Landningar och starter i sluttande terräng eller sidvind		P	→			
2.3	Start med maximal startmassa (faktisk eller simulerad maximal startmassa)		P	→			
2.4	Start med simulerat motorbortfall strax före TDP eller DPATO		P	→		M	
2.4.1	Start med simulerat motorbortfall strax efter TDP eller DPATO		P	→		M	

2.5	Stigande och sjunkande svängar till angivna kurser		P	→		M	
2.5.1	Svängar med 30° bankning, 180° till 360° vänster- och högersväng, enbart med hjälp av instrument		P	→		M	
2.6	Plané under autorotation		P	→		M	
2.6.1	För enmotoriga helikoptrar (SEH): — Autorotationslandningar eller — återgång till motordrift, förutsatt att sökande under det föregående året, genomgick utbildning som omfattade autorotationslandning och att instruktören förde in den utbildningen i sökandens loggbok och undertecknade den. För flermotoriga helikoptrar (MEH): återgång till motordrift.		P	→		M	
2.7	Landningar, olika profiler		P	→		M	
2.7.1	Pådrag eller landning efter simulerat motorbortfall före LDP eller DPBL		P	→		M	
2.7.2	Landning efter simulerat motorbortfall efter LDP eller DPBL		P	→		M	
	SEKTION 3 – Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden:						
3	Normalt och onormalt handhavande av följande system samt förfaranden:					M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
3.1	Motor	P	→	→			
3.2	Luftkonditionering (uppvärmning, ventilation)	P	→	→			
3.3	Pitotsystem/statiskt system	P	→	→			
3.4	Bränslesystem	P	→	→			
3.5	Elektriska system	P	→	→			

3.6	Hydrauliska system	P	→	→			
3.7	Styr- och trimsystem	P	→	→			
3.8	System för förebyggande och rengörande avisning (i tillämpliga fall)	P	→	→			
3.9	Autopilot/ stabiliseringssystem/ flygdirektor	P	→	→			
3.10	Förbättrat terrängvarningssystem (EGPWS)/ terrängvarningssystem för helikopter (HTAWS) (i tillämpliga fall)	P	→	→			
3.11	Väderradar, radiohöjdmätare, transponder	P	→	→			
3.12	System för områdesnavigering	P	→	→			
3.13	Landställssystem	P	→	→			
3.14	APU	P	→	→			
3.15	Radio, navigeringsutrustning, instrument och FMS	P	→	→			
	SEKTION 4 – Onormala procedurer och nödförfaranden						
4	Onormala procedurer och nödförfaranden					M	Minst tre punkter ska väljas från den här sektionen
4.1	Brandövningar (däribland evakuering, om tillämpligt)		P	→			
4.2	Kontroll över och bortledande av rök		P	→			
4.3	Motorbortfall, avstängning och återstart på säker höjd		P	→			
4.4	Bränsledumpning (simulerad, i tillämpliga fall)		P	→			
4.5	Bortfall av stjärtrotorns styrorgan (om tillämpligt)		P	→			

4.5.1	Förlust av stjärtrotordrivning (om tillämpligt)		P	X			
4.6	Inkapacitet hos besättningsmedlemmar – endast flerpilotshelikopter och enpilotshelikopter i flerpilotsverksamhet		P	→			
4.7	Fel på kraftöverföring		P	→			
4.8	TCAS-händelse (om tillämpligt)	P→	→	X			
4.9	Andra nödförfaranden, enligt tillämplig flyghandbok		P	---->			
	SEKTION 5 – Förfaranden vid instrumentflygning (ska utföras under IMC eller simulerad IMC)						
5.1	Instrumentstart: övergång till instrumentflygning ska ske så snart som möjligt efter lättning		P*	→*			
5.1.1	Simulerat motorbortfall under start		P*	→*		M*	
5.2	Beaktande av utpasserings- och inflygningsvägar samt av ATC-instruktioner		P*	→*		M*	
5.3	Förfaranden i väntläge		P*	→*			
5.4	3D-operationer till DA/H på 200 fot (60 m) eller till högre minima om det krävs av inflygningsproceduren		P*	→*			
5.4.1	Manuellt, utan flygdirektor *Anm.:* Enligt AFM kan RNP APCH-procedurer kräva användning av autopilot eller flygdirektor. Den procedur som ska flygas manuellt ska väljas med beaktande av sådana begränsningar (välj t.ex. en ILS för 5.4.1 om AFM föreskriver en sådan begränsning).		P*	→*		M* (om inte övning 5.4.2 genomgås)	

5.4.2	Manuellt, med flygdirektor		P*	→*		M* (om inte övning 5.4.1 genomgås)	
5.4.3	Med kopplad autopilot		P*	→*			
5.4.4	Manuellt med en motor simulerat ur funktion, motorbortfall ska simuleras under slutlig inflygning innan 1 000 fot över flygplatsen passeras till sättning eller till dess att hela proceduren för avbruten inflygning har genomförts		P*	→*		M*	
5.5	2D-operationer ned till MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Nytt varv med alla motorer i funktion när beslutshöjd (DA/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås		P*	→*			
5.6.1	Andra förfaranden vid avbruten inflygning		P*	→*			
5.6.2	Nytt varv med en motor simulerat ur funktion när beslutshöjd (DA/H) eller minsta beslutshöjd (MDA/MDH) nås		P*	→*		M*	
5.7	IMC-autorotation med återgång till motordrift		P*	→*		M*	
5.8	Manuell återgång från ovanliga flyglägen och, i tillämpliga fall, med automatisk återgång (auto-recovery mode)		P*	→*		M*	
	SEKTION 6 – Användning av tillvalsutrustning						
6	Användning av tillvalsutrustning		P	→”			

BILAGA II

Ändringar av bilaga VI (Del-ARA) till förordning (EU) nr 1178/2011

Bilaga VI till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

(1) Punkt ARA.FSTD.100 ska ersättas med följande:

"**ARA.FSTD.100 Inledande bedömningsförfarande**

a) Efter att ha tagit emot en ansökan om kvalificeringscertifikat för FSTD ska den behöriga myndigheten

1. kontrollera om den organisation som är FSTD-operatör uppfyller de tillämpliga kraven,

2. bedöma huruvida utvalda valideringsdata är lämpliga för att stödja varje objektivt test,

3. se över ESL för att kontrollera om den uppfyller tillämpliga krav,

4. utvärdera huruvida FSTD:n uppfyller den tillämpliga kvalificeringsgrunden genom att utföra objektiva och subjektiva tester samt funktionstester,

5. bedöma dessa FSTD inom de områden som är avgörande för att avsluta utbildnings-, test- och kontrollförfarandet för flygbesättningsmedlemmen, i enlighet med vad som är tillämpligt.

b) Den behöriga myndigheten ska utföra uppgifterna i leden a.3, a.4 och a.5 om det rör sig om en löpande utvärdering av en FSTD.

c) Om det rör sig om en större modifiering av en FSTD, ska den behöriga myndigheten utföra dessa bland de uppgifter som listas i led a som den anser relevant, med beaktande av modifieringens art.

d) Den behöriga myndigheten ska tillhandahålla en rapport och underrätta den organisation som är FSTD-operatör om resultaten av utvärderingen.

e) Om den behöriga myndigheten under en utvärdering, eller på annat sätt, hittar belägg för att FSTD:n inte presterar i enlighet med dess kvalificeringsgrund eller att ESL:n innehåller felaktig information om FSTD:n, ska myndigheten göra ett påpekande, registrera det och skriftligen underrätta den organisation som är FSTD-operatör om påpekandet. Den behöriga myndigheten ska, om inte påpekandets art gör det nödvändigt att tillämpa verkställighetsåtgärder i enlighet med punkt ARA.FSTD.135 b, göra följande:

1. Bevilja organisationen en tidsperiod för korrigerande åtgärd som är lämplig för påpekandets art, men som under inga förhållanden får vara längre än 30 dagar. I slutet av denna period, och beroende på påpekandets art, kan den behöriga myndigheten förlänga genomförandeperioden under förutsättning att den godkänt en tillfredsställande plan för korrigerande åtgärder.

2. Bedöma huruvida planen för korrigerande åtgärder som organisationen föreslår åtgärdar påpekandet.

3. Bedöma huruvida genomförandet av planen för korrigerande åtgärder åtgärdar påpekandet.

f) Den resulterande QTG:n efter den inledande utvärderingen ska godkännas av den behöriga myndigheten först när alla påpekanden åtgärdats på ett sätt som myndigheten bedömer som tillfredsställande. Efter myndighetens godkännande ska den kallas grunddokumentet för kvalificeringstest (MQTG) och ska utgöra underlag för FSTD-kvalificering och löpande FSTD-utvärderingar.

g) Den behöriga myndigheten ska kvalificera FSTD:n först när den validerat att, i enlighet med punkt ORA.FSTD.120 d i bilaga VII, FSTD:ns ytterligare utrustning, i tillämpliga fall, inte försämrar FSTD:ns utbildningskapacitet.

h) Kvalificeringsgrund och särskilda villkor

1. Den behöriga myndigheten får föreskriva särskilda villkor för kvalificeringsgrunden för FSTD när kraven i ORA.FSTD.210 a i bilaga VII är uppfyllda och det har styrkts att dessa särskilda villkor säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den tillämpliga certifieringsspecifikationen.

2. Om en annan behörig myndighet än byrån har fastställt särskilda villkor för kvalificeringsgrunden för en FSTD, ska den meddela byrån om detta utan otillbörligt dröjsmål. Detta meddelande ska åtföljas av en fullständig beskrivning av de särskilda villkor som föreskrivs samt en säkerhetsutvärdering som visar att en skyddsnivå likvärdig med den som fastställs i den tillämpliga certifieringsspecifikationen har uppnåtts."

(2) Punkt ARA.FSTD.110 ska ersättas med följande:

"**ARA.FSTD.110 Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat**

Den behöriga myndigheten ska utfärda ett FSTD-kvalificeringscertifikat med obegränsad giltighetstid, med hjälp av det formulär som fastställts i tillägg IV, först efter att ha utvärderat FSTD:n i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 och efter att ha verifierat att

a) den organisation som är FSTD-operatör uppfyller de tillämpliga kraven i bilaga VII Del-ORA,

b) FSTD:n uppfyller den tillämpliga kvalificeringsgrunden i enlighet med punkt ORA.FSTD.210."

(3) Punkt ARA.FSTD.115 ska ersättas med följande:

"**ARA.FSTD.115 Provisorisk FSTD-kvalificering**

a) När nya luftfartygsprogram har införts och det inte är möjligt att uppfylla de krav som fastställs i detta kapitel för FSTD-kvalificering, kan den behöriga myndigheten utfärda ett kvalificeringscertifikat med en provisorisk FSTD-kvalificering.

b) Den provisoriska kvalificeringen ska vara giltig i högst tre år."

(4) Punkt ARA.FSTD.120 ska ändras på följande sätt:

(a) Led a 1 ska ersättas med följande:

"1. Alla tester i MQTG genomförs successivt under en tolvmånadersperiod i enlighet med kraven som specificeras i punkt ORA.FSTD.105 a 2 och 3 i bilaga VII."

(b) Led b ska ersättas med följande:

"b) Den behöriga myndigheten ska löpande utvärdera FSTD i enlighet med det förfarande som anges i punkt ARA.FSTD.100. Utvärderingarna ska genomföras enligt följande: Varje löpande tolvmånadersperiod inleds i slutet av månaden för den ursprungliga kvalificeringen om inte ett annat datum avtalas mellan den behöriga myndigheten och den organisation som är FSTD-operatör. Varje löpande FSTD-utvärdering ska ske inom en sextiodagarsperiod före och en trettiodagarsperiod efter inledningen av varje löpande tolvmånadersperiod."

(c) I led c ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"Den behöriga myndigheten får förlänga den löpande utvärderingsperioden för en FSTD i enlighet med punkt ARA.FSTD.120 b till högst 36 månader, förutsatt att allt följande gäller:"

(5) Följande punkt ska införas som punkt ARA.FSTD.125:

"**ARA.FSTD.125 Överlåtelse av en FSTD**

a) När den behöriga myndigheten underrättats om en överlåtelse av en FSTD från en organisation till en annan i enlighet med punkt ORA.FSTD.235 i bilaga VII, får den besluta att genomföra en särskild utvärdering i enlighet med den ursprungliga kvalificeringsgrunden för FSTD:n, om inte kvalificeringscertifikatet har återlämnats eller återkallats.

b) Den behöriga myndigheten ska verifiera att den mottagande organisationen uppfyller tillämpliga krav i bilaga VII (Del-ORA).

c) Om överlåtelsen av en FSTD i enlighet med punkt ORA.FSTD.235 i bilaga VII involverar två behöriga myndigheter, ska de samordna överlåtelsen."

(6) Punkt ARA.FSTD.130 ska ersättas med följande:

"**ARA.FSTD.130 Modifieringar**

a) När en ansökan om godkännande av en större modifiering av FSTD:n enligt specifikationen i punkt ORA.FSTD.110 a i bilaga VII har tagits emot, ska den behöriga myndigheten verifiera att den större modifieringen uppfyller FSTD:s kvalificeringsgrund. Om den behöriga myndigheten anser att det är nödvändigt får den låta en särskild bedömning av FSTD:n ingå i verifieringen. När den behöriga myndigheten förvissat sig om att den större modifieringen av FSTD:n uppfyller dess kvalificeringsgrund, ska den godkänna modifieringen, om inte den organisation som är FSTD-operatör agerar i enlighet med punkt ORA.FSTD.110 b 2 i bilaga VII.

b) När en ansökan mottagits från en organisation som är FSTD-operatör, får den behöriga myndigheten godkänna ett förfarande för den organisationen att genomföra större modifieringar, under förutsättning

(1) att förfarandet uppfyller punkt ORA.FSTD.110 b 2 i bilaga VII, och

(2) att organisationen som är FSTD-operatör under de föregående 36 månaderna har visat att den hanterat ändringar i enlighet med punkt ORA.GEN.200 a 3 i bilaga VII.

c) Om en behörig myndighet upptäcker att en större modifiering inte uppfyller kvalificeringsgrunden ska den agera i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 e.

d) Om en modifiering av en FSTD kräver att man använder en kvalificeringsgrund som skiljer sig från den ursprungliga kvalificeringsgrunden, ska den behöriga myndigheten dokumentera kvalificeringen av sådana ändringar, och vilken certifieringsspecifikation som använts.

e) När en äldre FSTD eller en FSTD med en tilldelad FCS i enlighet med tillägg IX ska kvalificeras för UPRT, ska den särskilda utvärderingen utföras med hjälp av CS-FSTD(A), utgåva 2."

(7) Punkt ARA.FSTD.135 ska ersättas med följande:

"**ARA.FSTD.135 FSTD-kvalificeringsgrund – begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande**

a) Den behöriga myndigheten ska, enligt vad som är tillämpligt, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett FSTD-kvalificeringscertifikat i enlighet med punkt ARA.GEN.350 under bland andra följande omständigheter:

1. FSTD-kvalificeringscertifikatet har erhållits genom förfalskning av inlämnade handlingar.

2. Den organisation som är FSTD-operatör uppfyller inte längre de tillämpliga kraven i bilaga VII (Del-ORA).

b) Den behöriga myndigheten ska, enligt vad som är tillämpligt, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla ett FSTD-kvalificeringscertifikat efter att ha gjort ett påpekande i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 e och upptäckt

1. att FSTD:n inte uppfyller kvalificeringsgrunden och att det försämrar utbildning, provning eller kontroll,

2. att en organisation som är FSTD-operatör inte lämnat in en tillfredsställande plan för korrigerande åtgärder för att åtgärda påpekanden som upptäckts under en utvärdering, eller på annat sätt, eller inte genomfört planen för korrigerande åtgärder inom den period som den behöriga myndigheten fastställt i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 e och till dess belåtenhet."

(8) Punkt ARA.FSTD.140 ska ersättas med följande:

”**ARA.FSTD.140 Arkivering och registerhantering**

Utöver de uppgifter som krävs enligt punkt ARA.GEN.220 ska den behöriga myndigheten bevara och uppdatera

a) dokumentationen över inledande, löpande och särskilda utvärderingar av kvalificerade FSTD:er under organisationens översyn, samt planering och utförande av utvärderingarna samt resultaten av dem,

b) ESL.”

(9) Tillägg IV ska ersättas med följande:

”Tillägg IV till BILAGA VI (Del-ARA) — Kvalificeringscertifikat för utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD)

Europeiska unionen (*)

[Behörig myndighet]

KVALIFICERINGSCERTIFIKAT FÖR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGSIMULERING (FSTD)

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 och med förbehåll för de villkor som anges nedan, intygar [den behöriga myndigheten] härmed att

FSTD [IDENTIFIERING]

[FSTD-TILLVERKARE OCH SERIENUMMER]
som befinner sig på
[PLATSEN DÄR FSTD:N FINNS]
och som används av
[INNEHAVAREN AV KVALIFICERINGSCERTIFIKATET]

har uppfyllt kvalificeringskraven i enlighet med det tillämpliga referensdokumentet för hjälpmedlet och bilaga VII (Del-ORA) till förordning (EU) nr 1178/2011, med förbehåll för villkoren i de bifogade FSTD-specifikationerna.

Detta kvalificeringscertifikat ska förbli giltigt förutsatt att FSTD:n uppfyller tillämpliga krav i kvalificeringsgrunden och att innehavaren av kvalificeringscertifikatet fortfarande uppfyller de tillämpliga kraven i Del-ORA, om det inte har återlämnats, ersatts, tillfälligt upphävts eller återkallats.

Datum för första utfärdande:
Översyn:
Datum för översyn:
På den [behöriga myndighetens] vägnar
Underskrift:

(*) ”Europeiska unionen” stryks för stater som inte är medlemmar i EU eller Easa.
Easa-blankett 145, utgåva 3 – sida 1/2.

FSTD-KVALIFICERINGSCERTIFIKAT: [Referens]

FSTD-SPECIFIKATION

A.	Primärt referensdokument (PRD)	
B.	(Enbart för äldre FSTD:er) FSTD-typ och -nivå Grupp av luftfartyg/typ/typ och variant	
C.	Ytterligare resurser:	
D.	Begränsningar:	
E.	Anm.:	

FSTD-kapacitetssignatur (FCS)

F.	FSTD-FUNKTION	TILLFÖRLITLIG-HETSNIVÅ	SIMULERAT LUFTFARTYG
1.	Cockpitens utformning och struktur (FDK)		
2.	Styrorgan och deras maskinvara (Flight control forces and hardware, CLH)		
3.	Drift av styrsystem (CLO)		
4.	Luftfartygssystem (SYS)		
5.	Prestanda och marktjänster (GND)		
6.	Prestanda och marktjänster (Performance and handling in-ground effect, IGE)		
7.	Prestanda och marktjänster (Performance and handling out-of-ground, OGE)		
8.	Ljudsignaler (sound cueing, SND)		
9.	Vibrationssignaler (vibration cueing, VIB)		
10.	Rörelsesignaler (motion cueing, MTN)		
11.	Visuella signaler (visual cueing, VIS)		
12.	Naviering (NAV)		
13.	Atmosfär och väder (ATM)		
14.	Utelandningsplats och terräng (OST)		

Easa-blankett 145, utgåva 3 – sida 2/2

Instruktioner för utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat.

(a) Easa blankett 145 ska användas för FSTD-kvalificeringscertifikatet.

Detta dokument ska innehålla FSTD-specifikation och FCS eller tilldelad FCS, i tillämpliga fall, inklusive lämplig(a) eventuell(a) begränsningar(ar) av berörd FSTD.

(b) Kvalificeringscertifikatet ska tryckas på engelska samt på andra språk som den behöriga myndigheten anser lämpligt.

(c) Separata kvalificeringscertifikat ska utfärdas för

(1) varje FCS eller tilldelad FCS,

(2) varje kombination av cockpit och plattform när det rör sig om större inbördes utbytbara enheter,

(3) varje cockpit som ska användas i en FSTD när det rör sig om större utbytbara enheter.

FSTD-kvalificeringscertifikatet ska innehålla cockpitens serienummer.

(d) Identifieringen av varje cockpit och plattform ska ske genom en skylt med serienumret och varje cockpit- och plattformskombination ska ha ett kvalificeringscertifikat med ett enkelt FSTD-serienummer som innehåller cockpitens och plattformens identifiering/serienummer.

(e) Olika motorinstallationer och alternativa nominella dragkrafter på en FSTD medför inga krav på separata kvalificeringscertifikat så länge FCS:n eller den tilldelade FCS:n inte ändras.

(f) Olika utrustning, till exempel avionikutrustning, på en FSTD medför inga krav på separata kvalificeringscertifikat. Större skillnader i avionik kan dock leda till luftfartygsvarianter, som kan komma att kräva separata programbelastningar. I sådana fall ska separata FSTD-kvalificeringar utfärdas.

(g) Den FSTD som anges på kvalificeringscertifikatet ska inledas med en bokstavskod och följas av ett serienummer. Bokstavskoden ska vara specifik för den utfärdande behöriga myndigheten.

(h) I tabellen ”FSTD-specifikation” ska FSTD:n definieras av PRD:n, som definieras i MQTG:n och anger eventuella begränsningar av FSTD:n, i tillämpliga fall. Om det rör sig om en äldre FSTD, ska tabellen ”FSTD-specifikation” ange följande:

(1) FSTD-typ och -nivå.

(2) Den simulerade luftfartygstypen eller typen eller varianten eller gruppen av luftfartyg (t.ex. luftfartygskategori, motorkonfiguration, turbulenskategori, beroende på vad som är tillämpligt).

(i) Den behöriga myndigheten ska i tabellen ”FSTD-specifikation” under ”Ytterligare resurser” ange att en FSTD med en FCS eller en tilldelad FCS är kvalificerad för MCC om

(1) FSTD:n uppfyller kraven för MCC enligt specifikationen i den tillämpliga PRD:n,

(2) FSTD:n har en FCS eller tilldelad FCS som minst lika hög som de i följande tabell:

	1. Cockpitens utformning och struktur	2. Styrorgan och deras maskinvara (Flight control forces and hardware, CLH)	3. Drift av styrsystem	4. Luftfartygssystem	5. Prestanda och marktjänster	6. Prestanda och marktjänster (Performance and handling in-ground effect, IGE)	7. Prestanda och marktjänster (Performance and handling out-of-ground, OGE)	8. Ljudsignaler (sound cueing)	9. Vibrationssignaler (vibration cueing)	10. Rörelsesignaler (motion cueing)	11. Visuella signaler (visual cueing)	12. Navigering	13. Atmosfär och väder	14. Utelandningsplats och terräng
Flygplans-FSTD	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
Helikopter-FSTD	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

(j) Den behöriga myndigheten ska i tabellen ”FSTD-specifikation” under ”Ytterligare resurser” ange att ett flygplans-FSTD är kvalificerat för UPRT och ange om det är ”Begynnande stall” eller ”Full stall”.

(k) I tabellen ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)” ska FSTD definieras av sitt FCS, om det inte rör sig om en äldre FSTD. Om det rör sig om en FSTD som omfattas av artikel 10b.2 a i 1, och artikel 10b.2 a ii 1, ska tabellen ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)” fyllas i med den tilldelade FCS:n i enlighet med tillägg IX till bilaga VI (Del-ARA).

(l) Ifyllande av kvalificeringscertifikatet för FSTD:er med FCS:er.

(1) Om processen för FSTD-kvalificering validerar den FCS som är deklarerad för tillämpning, ska relevanta tillförlitlighetsnivåer (N, G, R eller S) för FSTD-funktioner anges på FSTD-kvalificeringscertifikatet i kolumnen (”Tillförlitlighetsnivå”) i tabellen ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)” för varje funktion. Tillförlitlighetsnivåerna definieras på följande vis:

i) Specifik (S) är den högsta tillförlitlighetsnivån för en given FSTD-funktion.

ii) Representativ (R) är den mellersta tillförlitlighetsnivån för en given FSTD-funktion.

iii) Generisk (G) är den lägsta tillförlitlighetsnivån för en given FSTD-funktion.

iv) Ingen (N) betyder antingen

(a) att FSTD-funktionen inte är installerad, i funktion eller tillgänglig för att användas för utbildning,

(b) eller att en funktion är installerad, men att den inte krävs och, i det fallet, ska den inte distrahera eller avleda från andra funktioner för hjälpmedlets avsedda användning.

(2) Om en FCS-funktion varken är tillämplig eller tillgänglig för den FSTD som ska kvalificeras, ska tillförlitlighetsnivån ”N” anges i kolumnen ”Tillförlitlighetsnivå”.

(3) Om FSTD-funktionen ”Luftfartygssystem” återspeglar luftfartygssystem med olika tillförlitlighetsnivåer, ska den högsta tillförlitlighetsnivån anges och markeras med en asterisk (*). De simulerade luftfartygssystemen och tillhörande tillförlitlighetsnivå ska anges på ESL:n. I sådana fall ska följande anges i kolumnen ”Anm.”: ”Inte alla luftfartygssystem är simulerade och/eller har samma tillförlitlighetsnivå. Se ESL.”

(4) Om FSTD-funktionen ”Styrorgan och deras maskinvara” återspeglar styrorgan med olika tillförlitlighetsnivåer, ska den högsta tillförlitlighetsnivån anges och markeras med en asterisk (*). De simulerade styrorganen och deras maskinvara och tillhörande tillförlitlighetsnivå ska anges på ESL:n. I sådana fall ska följande anges i kolumnen ”Anm.”: ”Inte alla styrorgan och deras maskinvara är simulerade och/eller har samma tillförlitlighetsnivå. Se ESL.”

(5) Om det rör sig om en provisorisk kvalificering i enlighet med punkt ARA.FSTD.115 ska det på kvalificeringscertifikatet anges tillförlitlighetsnivå och i kolumnen ”Tillförlitlighetsnivå”ska ”provisorisk” anges för de tillämpliga funktionerna i tabellen ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)”.

(m) Ifyllande av kvalificeringscertifikatet för FSTD:er med FCS:er och med tilldelade FCS:er.

När det gäller funktioner för luftfartygssimulering (1–7) och/eller funktioner för signaler (8–9) ska det simulerade luftfartyget anges på FSTD-kvalificeringscertifikatet i kolumnen ”Simulerat luftfartyg” i tabellen ”FSTD-kapacitetssignatur (FCS)”. I fråga om varje funktion, ska det simulerade luftfartyget specificeras enligt följande:

i) Om tillförlitlighetsnivån är ”S”, en luftfartygstyp och -variant (märke, modell och serie).

ii) Om tillförlitlighetsnivån är ”R”, en luftfartygstyp (märke och modell).

iii) Om tillförlitlighetsnivån är ”G”, en grupp av luftfartyg genom att ange

(a) luftfartygskategori,

(b) motorkonfiguration,

(c) turbulenskategori för funktionerna, i tillämpliga fall.”

(10) Följande Tillägg IX (Tilldelade FCS:er för FSTD:er) ska läggas till:

"Tillägg IX till BILAGA VI (Del-ARA)

Tilldelade FCS:er för FSTD:er

När artikel 10b hänvisar till detta tillägg, ska de behöriga myndigheterna, när de återutfärdar FSTD-kvalificeringscertifikat, tilldela en FCS i enlighet med nedanstående tabell. Om en FSTD som förtecknas i kolumn (A) uppfyller kraven i enlighet med den PRD som specificeras i kolumn (B) i samma rad och inte innehåller någon begränsning, ska den få en tilldelad FCS enligt specificeringen i kolumn (C) i den raden.

	(A)	(B)	(C)												
			TILLDELAD FCS												
	FSTD-nivå	PRD	1. Cockpitens utformning och struktur	2. Styrorgan och deras maskinvara (Flight control forces and hardware, CLH)	3. Drift av styrsystem	4. Luftfartygssystem	5. Prestanda och markhjänster	6. Prestanda och markhjänster (Performance and handling in-ground effect, IGE)	7. Prestanda och markhjänster (Performance and handling out-of-ground, OGE)	8. Ljudsignaler (sound cueing)	9. Vibrationssignaler (vibration cueing)	10. Rörelsesignaler (motion cueing)	11. Visuella signaler (visual cueing)	12. Navigering	13. Atmosfär och väder	14. Utelandningsplats och terräng
1.	FFS nivå D	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare med UPRT-kvalificering enligt CS-FSTD(A), utgåva 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2.	FFS nivå D	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			Med begränsningen: ingen UPRT-utbildning, -provning och -kontroll													
3.	FFS nivå C	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare med UPRT-kvalificering enligt CS-FSTD(A), utgåva 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4.	FFS nivå C	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			Med begränsningen: ingen UPRT-utbildning, -provning och -kontroll													
5.	FFS nivå B	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

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

6.	FFS nivå A	JAR-STD 1A-ändring 3 eller senare	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7.	FTD nivå 2	JAR-STD 2A, första utgåva eller senare	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8.	FNPT nivå II MCC	JAR-STD 3A-ändring 1 eller senare	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9.	FNPT nivå II	JAR-STD 3A-ändring 1 eller senare	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10.	FNPT nivå I	JAR-STD 3A-ändring 1 eller senare	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11.	FFS nivå D	JAR-STD 1H, inledande utgåva eller senare	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12.	FFS nivå C	JAR-STD 1H, inledande utgåva eller senare	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13.	FFS nivå B	JAR-STD 1H, första utgåva eller senare	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14.	FFS nivå A	JAR-STD 1H, första utgåva eller senare	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15.	FTD nivå 3 MCC	JAR-STD 2H, första utgåva eller senare	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16.	FTD nivå 3	JAR-STD 2H, första utgåva eller senare	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17.	FTD nivå 2 MCC	JAR-STD 2H, inledande utgåva eller senare	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18.	FTD nivå 2	JAR-STD 2H, inledande utgåva eller senare	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19.	FNPT nivå III MCC	JAR-STD 3H, första utgåva eller senare	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20.	FNPT nivå III	JAR-STD 3H, första utgåva eller senare	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21.	FNPT nivå II MCC	JAR-STD 3H, första utgåva eller senare	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22.	FNPT nivå II	JAR-STD 3H, första utgåva eller senare	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23.	FNPT nivå I	JAR-STD 3H, första utgåva eller senare	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

BILAGA III

Ändringar av bilaga VII (Del-ORA) till förordning (EU) nr 1178/2011

Bilaga VII till förordning (EU) nr 1178/2011 ska ändras på följande sätt:

(1) Led 1 i punkt ORA.ATO.135 b ska ersättas med följande:

”1. att FSTD-specifikationerna är adekvata i förhållande till relevant utbildningsplan, med FSTD-kvalificeringscertifikatet och ESL som underlag,”

(2) Punkt ORA.FSTD.100 ska ersättas med följande:

”**ORA.FSTD.100 Allmänt**

(a) Den organisation som är FSTD-operatör ska visa för den behöriga myndigheten att den har inrättat ett ledningssystem i enlighet med kapitel ORA.GEN, avsnitt II. Därigenom ska det säkerställas att sökanden, direkt eller genom avtal, har kapacitet för att upprätthålla prestanda, funktioner och andra egenskaper som anges i den tillämpliga kvalificeringsgrunden för FSTD samt för att kontrollera FSTD-installationerna.

(b) Den organisation som är FSTD-operatör ska förse den behöriga myndigheten med dokumentation som visar hur den uppfyller de krav som fastställs i denna förordning. Dokumentationen ska innehålla ett förfarande för hur ESL upprättas och underhålls.

(c) Om den organisation som är FSTD-operatör underrättas av den behöriga myndigheten om att FSTD:n inte uppfyller sin kvalificeringsgrund i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 e i bilaga VI ska organisationen

(1) utarbeta en plan för korrigerande åtgärder som åtgärdar alla påpekanden och, om det rör sig om återkommande, systemiska eller kritiska brister, identifiera den bakomliggande orsaken till att kraven inte uppfylls,

(2) lämna in planen för korrigerande åtgärder, som ska genomföras till den behöriga myndighetens belåtenhet och inom den period som anges i punkt ARA.FSTD.100 e 1 i bilaga VI,

(3) lämna in tillhörande belägg som visar att den korrigerande åtgärden genomförts till den behöriga myndighetens belåtenhet.

(d) Den organisation som är FSTD-operatör ska årligen till den behöriga myndigheten lämna FSTD-parametrar som visar FSTD-prestanda, dess användning och andra egenskaper.”

(3) Punkt ORA.FSTD.105 ska ersättas med följande:

”**ORA.FSTD.105 Upprätthållande av FSTD-kvalificeringen**

(a) Den organisation som är FSTD-operatör ska göra följande för att upprätthålla FSTD-kvalificeringen:

(1) Upprätthålla FSTD:n i ett sådant skick att den kontinuerligt presterar i enlighet med kvalificeringsgrunden, inklusive genom funktionstester före flygning inom 24 timmar före användningen av FSTD:n för utbildning, provning eller kontroll.

(2) Genomföra samtliga objektiva tester som ingår i MQTG:n successivt under en tolvmånadersperiod. Resultaten från dessa tester ska utvärderas, dateras, markeras som analyserade och bevaras i enlighet med punkt ORA.FSTD.240 för att visa att efterlevnaden av FSTD-kvalificeringsgrunden upprätthålls.

(3) Genomföra samtliga funktionstester och subjektiva tester som ingår i MQTG:n successivt under en tolvmånadersperiod. Resultaten av varje flygning (fly-out) ska uppfylla följande krav:

i) De ska åtföljas av ett intyg om att FSTD:n har testats.

ii) De ska visa att efterlevnaden av FSTD-kvalificeringsgrunden upprätthålls.

iii) De ska bevaras i enlighet med punkt ORA.FSTD.240.

(4) Bevara integriteten hos FSTD:s maskin- och programvara samt fastställa och upprätthålla ett system för konfigurationskontroll, inklusive databashantering.

(b) Om bristande efterlevnad upptäcks under de tester som avses i leden a 2 och a 3 ska organisationen genomföra korrigerande åtgärder. Belägg för de genomförda korrigerande åtgärderna ska bevaras i enlighet med punkt ORA.FSTD.240.

(c) Om en organisation planerar att ta bort en FSTD från aktiv drift för en längre period, ska den

(1) underrätta den behöriga myndigheten,

(2) inrätta lämpliga kontroller under den period då FSTD:n är inaktiv.

Tillsammans med den behöriga myndigheten ska organisationen enas om en plan för avaktivering, eventuell lagring och återaktivering för att säkerställa att FSTD:n kan återställas i aktiv drift på sin ursprungliga kvalificering.”

(4) Punkt ORA.FSTD.110 ska ersättas med följande:

”**ORA.FSTD.110 Hantering av modifieringar**

(a) En modifiering av FSTD som påverkar något av följande ska anses vara en större modifiering och genomföras med beaktande av de villkor som anges i led b i enlighet med led c, d, e och, om det är tillämpligt, led f:

(1) FSTD-kvalificeringscertifikatet.

(2) Alla modifieringar av FSTD:s kvalificering som påverkar utbildning, provning och kontroll.

(b) Den organisation som är FSTD-operatör ska genomföra en större modifiering av en FSTD först när ett av följande villkor är uppfyllt:

(1) Organisationen har fått modifieringen godkänd av den behöriga myndigheten i enlighet med punkt ARA.FSTD.130 a i bilaga VI.

(2) Organisationen hanterar modifieringen i enlighet med ett förfarande som den behöriga myndigheten godkänt i enlighet med punkt ARA.FSTD.130 b i bilaga VI. Förfarandet ska innehålla

i) omfattningen av varje större modifiering,

ii) hanteringen av modifieringen,

iii) underrättelsen till den behöriga myndigheten.

(c) Om det rör sig om en större modifiering av en FSTD ska den organisation som är FSTD-operatör

(1) förbereda och utvärdera modifieringen, inklusive alla tillämpliga objektiva och subjektiva tester samt funktionstester, för att fastställa påverkan på de urpsrungliga kvalificeringskriterierna,

(2) ansöka om förhandsgodkännande och till den behöriga myndigheten lämna in den dokumentation som hör till verksamheten som specificeras i led c 1 samt annan relevant dokumentation, såtillvida organisationen som är FSTD-operatör har rätt att agera i enlighet med led b 2,

(3) hantera alla modifieringar av FSTD i enlighet med organisationens ledningssystem,

(4) underrätta den behöriga myndigheten om att FSTD:n uppfyller sin kvalificeringsgrund, när modifieringen genomförts.

(d) Organisationen som är FSTD-operatör ska upprätta och upprätthålla ett system för att identifiera, utvärdera och införliva alla modifieringar i den FSTD som den är operatör för, särskilt

(1) luftfartygsmodifieringar som är avgörande för utbildning, provning och kontroll, oavsett om de genomförs genom ett luftvärdighetsdirektiv eller ej, och

(2) modifieringar av en FSTD som påverkar FCS eller tilldelad FCSC, kvalificeringscertifikatet, ESL, MQTG eller FSTD-maskinvaran och/eller -programvaran, även det visuella systemet, rörelsesystemet, hantering, prestanda och systemdrift,

(3) Alla andra modifieringar av FSTD som är av vikt för utbildning, provning och kontroll.

(e) Den organisation som är FSTD-operatör ska validera

(1) alla modifieringar av MQTG:n och informera den behöriga myndigheten om det rör sig om större modifieringar,

(2) alla modifieringar av ESL och till den behöriga myndigheten lämna in den uppdaterade ESL:n om det rör sig om större modifieringar som påverkar ESL.

(f) Om det rör sig om en modifiering av FSTD:n som hanteras i enlighet med led b 2 och som påverkar kvalificeringscertifikatet, ska den organisation som är FSTD-operatör hos den behöriga myndigheten ansöka om utfärdande av ett nytt kvalificeringscertifikat."

(5) Punkt ORA.FSTD.115 ska ersättas med följande:

"**ORA.FSTD.115 Installationer**

(a) Den organisation som är FSTD-operatör ska säkerställa att

(1) FSTD:n är inrymd i en lämplig miljö som ger förutsättningar för en säker och pålitlig drift,

(2) alla FSTD-användare och all underhållspersonal informeras om FSTD-säkerheten för att säkerställa att de känner till all säkerhetsutrustning och alla säkerhetsrutiner i FSTD:n om det uppstår en nödsituation,

(3) FSTD:n och tillhörande installation uppfyller kraven i de lokala bestämmelserna om hälsa och säkerhet,

(4) kvalificeringscertifikatet och ESL anslås och är tillgängliga för alla FSTD-användare samt myndigheter.

(b) Bedömningen av säkerhetsfunktionerna i FSTD:n, som nödstopp och nödbelysning, ska ingå i organisationens ledningssystem och kontrolleras minst en gång om året och resultatet ska dokumenteras för en säker drift."

(6) Punkt ORA.FSTD.120 ska ersättas med följande:

"**ORA.FSTD.120 ESL**

(a) Den organisation som är FSTD-operatör ska utveckla och upprätthålla en ESL för varje FSTD-kvalificeringscertifikat.

(b) ESL:n ska innehålla korrekt och omfattande information om FSTD-kvalificeringen och dess kvalificeringsgrund, installerad utrustning, kapacitet och specifikationer och ska vara utformad så att det går att

(1) bedöma lämpligheten hos FSTD:n för dess avsedda användning,

(2) utvärdera FSTD:n i enlighet med punkt ARA.FSTD.100 i bilaga VI,

(3) underhålla FSTD-kvalificeringen i enlighet med punkt ORA.FSTD.105.

(c) Den organisation som är FSTD-operatör ska validera och verifiera att den information i ESL som avses i led b är korrekt och omfattande.

(d) Den organisation som är FSTD-operatör ska lägga till ytterligare utrustning, som inte behöver kvalificeras, till FSTD:n först efter det att en bedömning visat att sådan utrustning inte påverkar utbildningen negativt."

(7) Punkt ORA.FSTD.200 ska ersättas med följande:

"**ORA.FSTD.200 Ansökan om ett FSTD-kvalificeringscertifikat**

Ansökan om ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska göras av den organisation som är FSTD-operatör i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten. Ansökan ska innehålla följande:

(a) Det ursprungliga ansökningsformuläret tillsammans med

(1) en tabell över utvalda valideringsdata, med angivelse av unik datakälla för varje objektivt test,

(2) en ESL,

(b) en deklaration att den organisation som är FSTD-operatör har genomfört alla objektiva tester av FSTD:n och uppfyller kriterierna i den tillämpliga kvalificeringsgrunden, tillsammans med QTG:n, inklusive färdplanen för valideringsdata och den tekniska rapporten,

(c) en deklaration som visar att

(1) alla objektiva tester, funktioner och subjektiva tester är utförda och de allmänna kraven för den begärda FCS:n är uppfyllda,

(2) FSTD:n uppfyller tillämpliga krav och är förenlig med det simulerade luftfartyget eller gruppen av luftfartyg beroende på vad som är lämpligt för varje FSTD-funktion."

(8) Punkt ORA.FSTD.210 b ska ersättas med följande:

"b) Kvalificeringsgrunden ska vara tillämplig på löpande utvärderingar av FSTD:n om inte en modifiering av FSTD:n gör att en annan kvalificeringsgrund måste användas."

(9) Punkt ORA.FSTD.225 ska ändras på följande sätt:

(a) I led b ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"Om den behöriga myndigheten har förlängt den löpande utvärderingsperioden för en FSTD i enlighet med punkt ARA.FSTD.120 c i bilaga VI (Del-ARA), ska organisationen utse en person eller grupp personer med lämplig erfarenhet som ska göra allt följande inom en sextiodagarsperiod före och en trettiodagarsperiod efter inledningen av varje löpande tolvmånadersperiod i enlighet med punkt ARA.FSTD.120 b i bilaga VI:"

(b) Led c ska utgå.

(10) Punkt ORA.FSTD.230 ska utgå.

(11) Punkt ORA.FSTD.235 ska ersättas med följande:

"**ORA.FSTD.235 Överlåtelse av en FSTD**

(a) Om det sker en ändring av den organisation som är FSTD-operatör

(1) ska den mottagande organisationen underrätta den behöriga myndigheten i förväg för att komma överens om en plan för överlåtelsen av FSTD:n,

(2) ska den överlåtande organisationen informera den behöriga myndigheten före överlåtelsen och när den överlämnat FSTD-kvalificeringscertifikatet.

(b) När FSTD:n inte längre uppfyller kvalificeringsgrunden, ska organisationen ansöka om ett nytt FSTD-kvalificeringscertifikat."

(12) Punkt ORA.FSTD.240 ska ersättas med följande:

"**ORA.FSTD.240 Dokumentation**

Innehavaren av ett FSTD-kvalificeringscertifikat ska bevara

(a) alla dokument som beskriver och bevisar kvalificeringsgrunden och nivån för FSTD:n, inklusive FCS:n och den tilldelade FCS:n, i tillämpliga fall, samt FSTD:n ursprungliga ESL, under FSTD:ns livslängd,

(b) äldre versioner av MQTG:n och ESL:n under FSTD:ns livslängd,

(c) alla återkommande dokument och rapporter som rör varje FSTD och övervakningen av efterlevnaden i minst fem år.”

BILAGA IV

Ändringar av bilaga VIII (Del-DTO) till förordning (EU) nr 1178/2011

I punkt DTO.GEN.240 i bilaga VIII till förordning (EU) nr 1178/2011 ska följande led aa införas:

”aa) DTO:n ska använda FSTD:er i enlighet med led a först när den för den behöriga myndigheten visat att FSTD-specifikationerna är adekvata i förhållande till relevant utbildningsplan, med FSTD-kvalificeringscertifikatet och ESL som underlag.”

BILAGA V

Ändringar av bilaga I (definitioner) till förordning (EU) 965/2012

Bilaga I till förordning (EU) 965/2012 ska ändras på följande sätt:

(1) Definition 50 ska ersättas med följande:

”50. *utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight simulation training device – FSTD)*: utbildningshjälpmedel för utbildning, provning och kontroll av piloter vars kvalificeringscertifikat omfattar en FSTD-kapacitetssignatur (FCS), en tilldelad FSTD-kapacitetssignatur eller en äldre FSTD.”

(2) Följande definitioner ska läggas till som definitionerna 144 och 145:

”144. *äldre FSTD*: en FSTD vars kvalificeringscertifikat inte omfattar en FCS eller tilldelad FCS och som är antingen

a) för flygplan, en flygsimulator (Full Flight Simulator – FFS), ett flygutbildningshjälpmedel (Flight Training Device – FTD), ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) eller ett utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentflygning (Basic Instrument Training Device – BITD),

b) för helikoptrar, en flygsimulator (Full Flight Simulator – FFS), ett flygutbildningshjälpmedel (Flight Training Device – FTD) eller ett utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT).

145. ”*förteckning över utrustningsspecifikationer (equipment specification list – ESL)*: en förteckning som är en del av FSTD-kvalificeringen och som ger korrekt och heltäckande information om kvalificeringen av hjälpmedlet och dess kvalificeringsgrund, installerad utrustning, kapacitet och specifikationer.”

BILAGA VI

Ändringar av bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012

I punkt ORO.FC.145 i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 ska led d ersättas med följande:

”d) Operatören ska använda en lämplig FSTD som uppfyller samtliga följande krav:

(1) Den är kvalificerad i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011.

(2) Den replikerar det luftfartyg som används av operatören, så långt det är praktiskt möjligt.

(3) Den används för en viss övning endast om FSTD:n har de funktioner och tillhörande tillförlitlighetsnivåer som krävs för att simulera relevant luftfartyg i den övningen i den utsträckning som är nödvändig för att flygbesättningsmedlemmen ska kunna utveckla och upprätthålla den kompetens som krävs för säker, ändamålsenlig och effektiv drift av luftfartyg.

Operatören ska verifiera lämpligheten hos en FSTD för den avsedda användningen med FSTD-kvalificeringscertifikatet och ESL:n som underlag.

Om kraven i denna förordning hänvisar till särskilda FSTD-typer eller -nivåer, får operatören använda FSTD:er i enlighet med punkt FCL.036 i bilaga I (Del-FCL) till förordning (EU) nr 1178/2011.

Skillnader mellan FSTD:n och luftfartyget ska beskrivas och behandlas under en genomgång eller utbildning, beroende på vad som är lämpligt.”