

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**

**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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 311, 25.11.2011, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b><u>M1</u></b>	Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei din 30 martie 2012	L 100	1	5.4.2012
► <b><u>M2</u></b>	Regulamentul (UE) nr. 70/2014 al Comisiei din 27 ianuarie 2014	L 23	25	28.1.2014
► <b><u>M3</u></b>	Regulamentul (UE) nr. 245/2014 al Comisiei din 13 martie 2014	L 74	33	14.3.2014
► <b><u>M4</u></b>	Regulamentul (UE) 2015/445 al Comisiei din 17 martie 2015	L 74	1	18.3.2015

rectificat prin:

- **C1** Rectificare, JO L 230, 25.8.2012, p. 5 (1178/2011)
- **C2** Rectificare, JO L 101, 10.4.2013, p. 51 (290/2012)
- **C3** Rectificare, JO L 104, 23.4.2015, p. 52 (1178/2011)
- **C4** Rectificare, JO L 265, 10.10.2015, p. 12 (290/2012)

**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****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (6), articolul 8 alineatul (5) și articolul 10 alineatul (5),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 urmărește să stabilească și să mențină un nivel înalt și unitar de siguranță a aviației civile în Europa. Regulamentul menționat prevede mijloacele de realizare a acestui obiectiv și a altor obiective în domeniul siguranței aviației civile.
- (2) Piloții a căror activitate presupune operarea anumitor aeronave și echipamente de pregătire sintetică pentru zbor, precum și persoanele și organizațiile implicate în pregătirea, testarea sau verificarea acestor piloți trebuie să respecte cerințele esențiale aplicabile prevăzute în anexa III la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Conform regulamentului menționat, piloții, precum și persoanele și organizațiile implicate în pregătirea acestora trebuie certificate după ce s-a constatat că îndeplinesc cerințele esențiale.
- (3) În mod similar, piloților trebuie să li se elibereze un certificat medical, iar examinatorii aeromedicali responsabili de evaluarea aptitudinii din punct de vedere medical a piloților trebuie autorizați după ce s-a constatat că îndeplinesc cerințele esențiale aplicabile. Cu toate acestea, în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se formulează posibilitatea ca medicii generaliști să acționeze în calitate de examinatori aeromedicali în anumite condiții și în cazul în care legislația națională permite acest lucru.
- (4) Echipajul de cabină implicat în exploatarea anumitor aeronave trebuie să respecte cerințele esențiale aplicabile prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În conformitate cu regulamentul menționat, echipajul de cabină trebuie supus în mod regulat unei evaluări a aptitudinii din punct de vedere medical de a-și îndeplini, în condiții de siguranță, sarcinile care le-au fost alocate în domeniul siguranței. Conformitatea trebuie demonstrată printr-o examinare adecvată, bazată pe cele mai bune practici de medicină aeronautică.

<sup>(1)</sup> JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

**▼B**

- (5) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 impune Comisiei să adopte dispozițiile de aplicare necesare pentru stabilirea condițiilor de certificare a piloților și a persoanelor implicate în pregătirea, testarea sau verificarea acestora, de atestare a membrilor echipajului de cabină și de evaluare a aptitudinii lor din punct de vedere medical.
- (6) Trebuie să se stabilească cerințele și procedurile pentru conversia licențelor naționale de pilot și a licențelor naționale de mecanic navigant în licențe de pilot pentru a se garanta că aceștia pot să își desfășoare activitatea în condiții armonizate; la rândul lor, calificările de zbor de încercare trebuie convertite în conformitate cu regulamentul menționat.
- (7) Statelor membre trebuie să li se dea posibilitatea să recunoască licențele eliberate de țări terțe în care se poate garanta un nivel de siguranță echivalent cu cel precizat în Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Trebuie să se prevadă condițiile de recunoaștere a licențelor eliberate de țări terțe.
- (8) Pentru a se garanta că pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament poate fi luată în considerare în scopul obținerii licențelor de pilot, trebuie stabilite condițiile de recunoaștere a pregătirii deja efectuate; trebuie să se prevadă de asemenea condițiile de recunoaștere a licențelor militare.
- (9) Este necesar să se ofere sectorului aeronautic și administrațiilor statelor membre timp suficient pentru a se adapta la noul cadru de reglementare, să se acorde timp statelor membre pentru a elibera tipurile specifice de licențe de pilot și certificate medicale nereglementate de „JAR”, precum și să se recunoască, în anumite condiții, valabilitatea licențelor și certificatelor eliberate, precum și a evaluărilor aeromedicale efectuate, înainte ca prezentul regulament să se aplice.
- (10) Directiva 91/670/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind acceptarea reciprocă a licențelor personalului pentru exercitarea funcțiilor în aviația civilă <sup>(1)</sup> se abrogă în conformitate cu articolul 69 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. Măsurile adoptate de prezentul regulament trebuie considerate ca fiind măsurile corespondente.
- (11) Pentru a se asigura o tranziție ușoară și un nivel înalt și unitar de siguranță a aviației civile în Uniunea Europeană, normele de aplicare trebuie să reflecte stadiul actual al tehnologiei, inclusiv cele mai bune practici, precum și progresul științific și tehnic în domeniul pregătirii piloților și al aptitudinii aeromedicale a personalului navigant. Prin urmare, trebuie să se aibă în vedere cerințele tehnice și procedurile administrative convenite de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI”) și de autoritățile aeronautice comune (JAA) până la 30 iunie 2009, precum și legislația existentă referitoare la specificitățile naționale.
- (12) Agenția a pregătit un proiect de norme de aplicare și pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

<sup>(1)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 21.

**▼B**

- (13) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1***Obiect**

Prezentul regulament stabilește norme detaliate referitoare la:

1. diferitele calificări asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor, privilegiile și responsabilitățile titularilor de licențe, condițiile de convertire a licențelor naționale de pilot existente și a licențelor naționale de mecanic navigant în licențe de pilot, precum și condițiile de recunoaștere a licențelor emise de țări terțe;
2. certificarea persoanelor responsabile cu asigurarea pregătirii practice sau a pregătirii practice pe simulator și cu evaluarea competențelor piloților;
3. diferitele certificate medicale pentru piloți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale, precum și condițiile de convertire a certificatelor medicale naționale în certificate medicale general recunoscute;
4. autorizarea examinatorilor aeromedicali și condițiile în care medicii generaliști pot acționa în calitate de examinatori aeromedicali;
5. evaluarea aeromedicală regulată a membrilor echipajului de cabină, precum și calificarea persoanelor responsabile cu această evaluare;

**▼M1**

6. condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a atestatelor de membru al echipajului de cabină, precum și privilegiile și responsabilitățile titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină;
7. condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor organizațiilor de pregătire a piloților și ale centrelor de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare și de evaluare aeromedicală a personalului navigant din aviația civilă;
8. cerințele privind certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și privind organizațiile care operează și utilizează aceste echipamente;
9. cerințele privind sistemul de administrație și management care trebuie îndeplinite de statele membre, agenție și organizații în legătură cu normele menționate la punctele 1-8.

**▼B***Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „licență conformă cu partea FCL” înseamnă o licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din anexa I;
  2. „JAR” înseamnă cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune aplicabile la 30 iunie 2009;
  3. „licență de pilot aeronave ușoare (LAPL)” înseamnă licența de pilot de acordare menționată la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
  4. „licență conformă cu JAR” înseamnă licența de pilot și calificările, certificatele, și/sau autorizațiile asociate, eliberate sau recunoscute, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat membru care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere mutuală ► **CI** în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune ◀ în privința respectivelor JAR;
  5. „licență neconformă cu JAR” înseamnă licența de pilot eliberată sau recunoscută de un stat membru în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante;
  6. „credit” înseamnă recunoașterea experienței sau calificărilor anterioare;
  7. „raport de creditare” înseamnă un raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare;
  8. „raport de conversie” înseamnă un raport pe baza căruia o licență se poate converti într-o licență conformă cu partea FCL;
  9. „certificat medical al unui pilot și autorizație de examinator aeromedical conforme cu JAR” înseamnă certificatul eliberat sau recunoscut, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat membru care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere mutuală ► **CI** în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune ◀ în privința respectivelor JAR;
  10. „certificat medical al unui pilot și autorizație de examinator aeromedical neconforme cu JAR” înseamnă certificatul eliberat sau recunoscut de un stat membru în conformitate cu legislația națională, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante;
- ▼MI**
11. „membru al echipajului de cabină” înseamnă un membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuțiilor legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor;
  12. „personal navigant” înseamnă echipajul de zbor și echipajul de cabină;

**▼ M1**

13. „certificat, autorizație sau organizație conformă cu JAR” înseamnă un certificat sau o autorizație eliberată sau recunoscută ori o organizație certificată, autorizată, înregistrată sau recunoscută, în conformitate cu legislația națională prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat membru care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere reciprocă în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR.

**▼ M3***Articolul 3***Acordarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale**

- (1) Fără a se aduce atingere articolului 8 din prezentul regulament, piloții aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) și la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 respectă cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament.
- (2) Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de licențe astfel cum sunt definite în anexa I la prezentul regulament, titularii de licențe de pilot eliberate în conformitate cu subpartea B sau subpartea C din anexa I la prezentul regulament pot efectua zborurile menționate la articolul 6 alineatul (4a) din Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Aceasta nu aduce atingere respectării cerințelor suplimentare privind transportul de pasageri sau desfășurarea de operațiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din anexa I la prezentul regulament.

**▼ B***Articolul 4***Licențe de pilot naționale existente**

- (1) Licențele conforme cu JAR eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de ► **M1** data de la care se aplică prezentul regulament ◀ se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul regulament. Statele membre înlocuiesc aceste licențe cu unele care respectă formatul prevăzut în partea ARA până la ► **M1** 8 aprilie 2018 ◀ cel târziu.
- (2) Licențele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele și/sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de aplicarea prezentului regulament se convertesc în licențe conforme cu partea FCL de către statul membru care a eliberat respectivele licențe.
- (3) Licențele neconforme cu JAR se convertesc în licențe și calificări sau certificate asociate conforme cu partea FCL în conformitate cu:
- (a) dispozițiile din anexa II; sau
  - (b) elementele prevăzute în raportul de conversie.
- (4) Raportul de conversie:
- (a) este întocmit de statul membru care a eliberat licența de pilot cu consultarea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”);
  - (b) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele de pilot;
  - (c) descrie sfera privilegiilor acordate piloților;

**▼B**

- (d) precizează pentru care dintre cerințele din anexa I se acordă credite;
- (e) precizează toate limitările care trebuie incluse în licențele conforme cu partea FCL și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări.

(5) Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la alineatul (4) literele (a)-(e), inclusiv copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante. La întocmirea raportului de conversie, obiectivul statelor membre este de le a permite piloților, în măsura posibilului, să își mențină sfera curentă de activitate.

(6) ►C1 Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (3), titularilor unui certificat de instructor pentru calificarea de clasă sau de examinator care dețin privilegii pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot li se convertesc respectivele privilegii într-un certificat de instructor pentru calificarea de tip sau de examinator pentru avioane cu un singur pilot. ◀

(7) Un stat membru poate autoriza un elev pilot să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte ca acesta să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei LAPL, în următoarele condiții:

- (a) privilegiile să fie limitate la teritoriul său național sau la o parte a acestuia;
- (b) privilegiile să fie limitate la o zonă geografică restrânsă și la avioane monomotor cu piston cu o masă maximă la decolare care să nu depășească 2 000 kg și să nu includă transportul de pasageri;
- (c) respectivele autorizații să fie eliberate pe baza unei evaluări individuale a riscurilor în materie de siguranță, efectuată de un instructor în urma unei preevaluări a riscurilor în materie de siguranță efectuate de statul membru;
- (d) statul membru să prezinte Comisiei și agenției rapoarte periodice din trei în trei ani.

**▼M3**

(8) Până la 8 aprilie 2019, un stat membru poate emite o autorizație unui pilot să exercite privilegii limitate specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerințele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiții:

- (a) statul membru eliberează autorizațiile numai atunci când acest lucru este justificat de o nevoie locală specifică ce nu poate fi satisfăcută de calificările stabilite în temeiul prezentului regulament;
- (b) domeniul de aplicare al privilegiilor acordate de autorizație se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranță efectuată de către statul membru, ținând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competență al pilotului;
- (c) privilegiile autorizației sunt limitate la spațiul aerian al teritoriului național al statului membru sau la părți ale acestuia;
- (d) autorizația se eliberează solicitanților care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificați și care au demonstrat unui examinator calificat competențele necesare, astfel cum sunt stabilite de statul membru;

**▼M3**

- (e) statul membru informează Comisia, AESA și celelalte state membre cu privire la caracteristicile specifice ale autorizației, inclusiv justificarea acesteia și evaluarea riscurilor în materie de siguranță;
- (f) statul membru monitorizează activitățile legate de autorizație pentru a garanta un nivel acceptabil de siguranță și ia măsurile adecvate în cazul identificării unui risc sporit sau a unor preocupări legate de siguranță;
- (g) statul membru efectuează o analiză a aspectelor legate de siguranță ale punerii în aplicare a autorizației și prezintă Comisiei un raport, până cel târziu la 8 aprilie 2017.

**▼B***Articolul 5***Certificate medicale naționale ale piloților și autorizații naționale de examinator aeromedical existente**

- (1) Certificatele medicale ale piloților și autorizațiile de examinator aeromedical conforme cu JAR eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte aplicarea prezentului regulament se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul regulament.
- (2) Statele membre înlocuiesc certificatele medicale ale piloților și autorizațiile de examinator aeromedical cu certificate care respectă formatul prevăzut în partea ARA până la 8 aprilie 2017 cel târziu.
- (3) Certificatele medicale ale piloților și autorizațiile de examinator aeromedical neconforme cu JAR eliberate de un stat membru înainte ca prezentul regulament să se aplice continuă să fie valabile până la data primei revalidări, dar cel târziu până la 8 aprilie 2017.
- (4) Revalidarea certificatelor menționate la alineatele (1) și (2) respectă dispozițiile din anexa IV.

*Articolul 6***Convertirea calificărilor de zbor de încercare**

- (1) Piloților care, înainte ca prezentul regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare categoria 1 și 2, definite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei <sup>(1)</sup>, sau care au asigurat instruirea piloților de încercare, li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu anexa I la prezentul regulament și, după caz, în certificate de pilot instructor de încercare de către statul membru care a eliberat calificările de pilot de încercare.
- (2) Această conversie se efectuează în conformitate cu elementele stabilite într-un raport de conversie care respectă cerințele de la articolul 4 alineatele (4) și (5).

<sup>(1)</sup> JO L 243, 27.9.2003, p. 6.



**▼B***Articolul 7***Licențe naționale de mecanic navigant existente**

- (1) Pentru convertirea licențelor de mecanic navigant eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago în licențe conforme cu partea FCL, titularii trebuie să înainteze o cerere în acest sens statului membru care a eliberat respectivele licențe.
- (2) Licențele de mecanic navigant se convertesc în licențe conforme cu partea FCL în conformitate cu un raport de conversie care respectă cerințele de la articolul 4 alineatele (4) și (5).
- (3) La solicitarea unei licențe de pilot de linie (denumită în continuare „ATPL”) pentru avioane, se respectă dispozițiile referitoare la credite din anexa I punctul FCL.510.A litera (c) punctul 2.

*Articolul 8***Condițiile de recunoaștere a licențelor eliberate de țări terțe****▼M4**

- (1) Fără a aduce atingere articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în cazurile în care între Uniune și o țară terță nu există acorduri care să reglementeze licențierea piloților, statele membre pot recunoaște licențele, calificările sau certificatele, precum și certificatele medicale asociate eliberate de țări terțe sau în numele acestora, în conformitate cu dispozițiile din anexa III la prezentul regulament.

**▼B**

- (2) Persoanele care solicită licențe conforme cu partea FCL și care sunt deja titularii unei licențe, calificări sau certificat echivalente eliberate de o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago îndeplinesc toate cerințele din anexa I la prezentul regulament, cu excepția faptului că cerințele privind durata cursurilor, numărul de lecții și numărul de ore de pregătire specifică pot fi reduse.
- (3) Creditele acordate solicitantului se stabilesc de către statul membru căruia pilotul îi înaintează cererea pe baza unei recomandări din partea unei organizații de pregătire aprobate.
- (4) Titularii unei ATPL eliberate de o țară terță sau în numele acesteia în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago care îndeplinesc cerințele privind experiența pentru eliberarea unei ATPL pentru categoria de aeronave relevantă stabilite în subpartea F a anexei I la prezentul regulament pot fi creditați integral în ceea ce privește cerințele de a urma un curs de pregătire înainte de participarea la examenele teoretice și la testul de îndemânare, cu condiția ca respectiva licență eliberată într-o țară terță să conțină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează a fi folosită pentru testul de îndemânare ATPL.
- (5) Calificările de tip pentru avioane sau elicoptere pot fi eliberate titularilor de licențe conforme cu partea FCL care îndeplinesc cerințele stabilite de o țară terță pentru eliberarea respectivelor calificări. Aceste calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în respectiva țară terță. Această limitare poate fi înlăturată dacă un pilot îndeplinește cerințele din anexa III punctul C.1.

**▼B***Articolul 9***Credite pentru pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament**

(1) În ceea ce privește eliberarea licențelor conforme cu partea FCL în conformitate cu anexa I, se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament în conformitate cu cerințele și procedurile JAA, ►C1 sub supravegherea reglementară a unui stat membru ◀ recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat înainte de 8 aprilie 2016 cel târziu.

(2) Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului regulament în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago se creditează în vederea eliberării de licențe conforme cu partea FCL pe baza unui raport de creditare întocmit de statul membru cu consultarea agenției.

(3) Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerințele pentru licențe conforme cu partea FCL se acordă credit și, dacă este cazul, care sunt cerințele pe care solicitanții trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera licențe conforme cu partea FCL. Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare pentru a dovedi domeniul de pregătire și ale reglementărilor și procedurilor naționale în conformitate cu care s-a început pregătirea.

**▼M2***Articolul 9a***Pregătire pentru calificarea de tip și date privind conformitatea operațională**

(1) În cazul în care anexele la prezentul regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, iar datele respective nu sunt disponibile pentru tipul relevant de aeronavă, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

(2) Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloților din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 includ elementele obligatorii de pregătire, până cel târziu la 18 decembrie 2017 sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.

**▼B***Articolul 10***Credite pentru licențele de pilot obținute în timpul serviciului militar**

(1) Pentru a obține licențe conforme cu partea FCL, titularii de licențe de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest sens statului membru în care și-au făcut serviciul militar.

**▼ B**

- (2) Cunoștințele, experiența și aptitudinile dobândite pe durata serviciului militar se creditează în scopul cerințelor relevante din anexa I în conformitate cu elementele unui raport de creditare întocmit de statul membru cu consultarea agenției.
- (3) Raportul de creditare:
- (a) descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis licențele, certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare;
  - (b) descrie sfera privilegiilor acordate piloților;
  - (c) precizează pentru care dintre cerințele din anexa I se acordă credite;
  - (d) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe licențele conforme cu partea FCL și toate cerințele care trebuie îndeplinite de către piloți pentru înlăturarea respectivelor limitări;
  - (e) include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de mai sus, însoțite de copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante.

**▼ M1***Articolul 10a***Organizații de pregătire a piloților**

- (1) Organizațiile de pregătire a piloților trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele VI și VII și trebuie să fie certificate.
- (2) Organizațiile de pregătire a piloților titulare de certificate conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de data de la care se aplică prezentul regulament, se consideră ca fiind titulare ale unui certificat eliberat în conformitate cu prezentul regulament.

Într-un astfel de caz, privilegiile acestor organizații se limitează la privilegiile incluse în autorizația eliberată de statul membru.

Fără a aduce atingere articolului 2, organizațiile de pregătire a piloților își adaptează sistemul de management și programele, procedurile și manualele de pregătire pentru a fi conforme cu anexa VII până la 8 aprilie 2014 cel târziu.

**▼ M4**

- (3) Organizațiile care se conformează JAR au dreptul de a furniza pregătire pentru o licență de pilot particular (PPL) conformă cu partea FCL, pentru calificările aferente incluse în înregistrare și pentru o licență de pilot de aeronave ușoare (LAPL) până la 8 aprilie 2018 fără a se conforma dispozițiilor din anexele VI și VII, cu condiția să fie înregistrați înainte de 8 aprilie 2015.

**▼ M1**

- (4) Statele membre înlocuiesc certificatele menționate la alineatul (2) primul paragraf cu certificate care respectă formatul prevăzut în anexa VI până la 8 aprilie 2017 cel târziu.

▼ **M1***Articolul 10b***Echipamente de pregătire sintetică pentru zbor**

- (1) Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight Simulation Training Devices* – FSTD) utilizate pentru pregătirea, testarea și verificarea piloților, cu excepția echipamentelor experimentale folosite la pregătirea pentru zborul de încercare, trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele VI și VII și trebuie să fie calificate.
- (2) Certificatele de calificare a FSTD conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute înainte de data de la care se aplică prezentul regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul regulament.
- (3) Statele membre înlocuiesc certificatele menționate la alineatul (2) cu certificate de calificare ce respectă formatul prevăzut în anexa VI până la 8 aprilie 2017 cel târziu.

*Articolul 10c***Centre de medicină aeronautică**

- (1) Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele VI și VII și trebuie să fie certificate.
- (2) Autorizațiile centrelor de medicină aeronautică conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de data de la care se aplică prezentul regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul regulament.
- Centrele de medicină aeronautică își adaptează sistemul de management și programele, procedurile și manualele de pregătire pentru a fi în conformitate cu anexa VII până la 8 aprilie 2014 cel târziu.
- (3) Statele membre înlocuiesc autorizațiile centrelor de medicină aeronautică menționate la alineatul (2) primul paragraf cu certificate care respectă formatul prevăzut în anexa VI până la 8 aprilie 2017 cel târziu.

▼ **B***Articolul 11***Aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină**

- (1) Membrii echipajului de cabină a căror activitate presupune operarea aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexa IV.
- (2) Examenle sau evaluările medicale ale membrilor echipajului de cabină care au fost efectuate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(1)</sup> și care mai sunt încă valabile la data aplicării prezentului regulament se consideră ca fiind valabile în conformitate cu prezentul regulament până la termenul care survine primul în ordine cronologică dintre următoarele:
- (a) finalul perioadei de valabilitate stabilite de autoritatea competentă în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91; sau

<sup>(1)</sup> JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

**▼B**

- (b) finalul perioadei de valabilitate prevăzute la punctul MED.C.005 din anexa IV.

Perioada de valabilitate curge de la data ultimului examen medical sau a ultimei evaluări medicale.

Până la finalul perioadei de valabilitate, orice reevaluare aeromedicală ulterioară se efectuează în conformitate cu anexa IV.

**▼M1***Articolul 11a***Calificările echipajului de cabină și atestatele asociate**

- (1) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiunile comerciale ale aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt calificați și dețin atestatul asociat în conformitate cu cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele V și VI.
- (2) Membrii echipajului de cabină care dețin, înainte de data de la care se aplică prezentul regulament, un document de atestare a pregătirii în domeniul siguranței eliberat în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 (denumit în continuare „EU-OPS”):
- (a) sunt considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament dacă îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din EU-OPS; sau
- (b) dacă nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din EU-OPS, parcurg toate cursurile de pregătire și verificările necesare înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament; sau
- (c) dacă nu și-au desfășurat activitatea în operațiuni comerciale cu avioane timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire inițială și promovează examenul aferent conform cerințelor din anexa V înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament.
- (3) Documentele de atestare a pregătirii în domeniul siguranței eliberate în conformitate cu EU-OPS se înlocuiesc cu atestate de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în anexa VI până la 8 aprilie 2017 cel târziu.
- (4) Membrii echipajului de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere la data de la care se aplică prezentul regulament:
- (a) sunt considerați ca fiind în conformitate cu cerințele privind pregătirea inițială din anexa V dacă respectă dispozițiile aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR pentru transportul aerian comercial cu elicoptere; sau
- (b) dacă nu îndeplinesc cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și experiența recentă din JAR pentru transportul aerian comercial cu elicoptere, parcurg toate cursurile de pregătire relevante și verificările necesare pentru a-și desfășura activitatea pe elicopter(e), cu excepția pregătirii inițiale, înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament; sau

▼ **M1**

(c) dacă nu și-au desfășurat activitatea în operațiuni comerciale cu elicoptere timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire inițială și promovează examenul aferent conform cerințelor din anexa V înainte de a fi considerați ca fiind în conformitate cu prezentul regulament.

(5) Fără a aduce atingere articolului 2, atestatele de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în anexa VI se eliberează tuturor membrilor echipajelor de cabină implicați în operațiuni comerciale cu elicoptere până la 8 aprilie 2013 cel târziu.

*Articolul 11b***Capacitățile de supraveghere**

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe entități în calitate de autoritate competentă în cadrul aceluși stat membru, având competențele necesare și responsabilități alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.

(2) Dacă un stat membru desemnează mai mult de o entitate în calitate de autoritate competentă:

- (a) domeniile de competență ale fiecărei autorități competente se definesc clar sub raportul responsabilităților și al limitelor geografice;
- (b) între respectivele entități se stabilește o coordonare pentru a asigura supravegherea eficientă a tuturor organizațiilor și persoanelor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare, în cadrul sferelor lor de competență.

(3) Statele membre se asigură că autoritatea sau autoritățile competente dețin capacitățile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor prezentului regulament.

(4) Statele membre se asigură că personalul autorității competente nu exercită activități de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar.

(5) Personalul autorizat de autoritatea competentă să îndeplinească sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puțin următoarele sarcini:

- (a) să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alte documente relevante pentru executarea sarcinii de certificare și/sau de supraveghere;
- (b) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente;
- (c) să ceară o explicație verbală la fața locului;
- (d) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;

**▼ M1**

- (e) să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și
  - (f) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.
- (6) Sarcinile prevăzute la alineatul (5) se îndeplinesc în conformitate cu dispozițiile legale din statul membru în cauză.

*Articolul 11c***Măsuri tranzitorii**

În ceea ce privește organizațiile pentru care agenția este autoritatea competentă în conformitate cu articolul 21 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008:

- (a) statele membre transferă agenției toate înregistrările legate de supravegherea acestor organizații până la 8 aprilie 2013 cel târziu;
- (b) procesele de certificare demarate de un stat membru înainte de 8 aprilie 2012 se finalizează de către respectivul stat membru în colaborare cu agenția. Agenția își asumă toate responsabilitățile de autoritate competentă în ceea ce privește o astfel de organizație după eliberarea certificatului de către respectivul stat membru.

**▼ B***Articolul 12***Intrare în vigoare și aplicare**

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

Se aplică de la 8 aprilie 2012.

**▼ M1**

- (1b) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice dispozițiile din anexele I-IV până la 8 aprilie 2013.

**▼ M4**

- (2) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice următoarele dispoziții ale anexei I până la 8 aprilie 2015:

- (a) dispozițiile cu privire la licențele de pilot de aeronave cu decolare-aterizare verticală și dirijabile;
- (b) dispozițiile de la punctul FCL.820;
- (c) în cazul elicopterelor, dispozițiile din subpartea J secțiunea 8;
- (d) dispozițiile din subpartea J secțiunea 11.

- (2a) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice următoarele dispoziții ale anexei I până la 8 aprilie 2018:

**▼ M4**

- (a) dispozițiile cu privire la licențele de pilot de planoare și baloane;
- (b) dispozițiile din subpartea B;
- (c) dispozițiile de la punctele FCL.800, FCL.805 și FCL.815;
- (d) dispozițiile din subpartea J secțiunea 10.

**▼ B**

(3) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu convertească licențele pentru avioane și elicoptere, neconforme cu JAR pe care le-au eliberate până la 8 aprilie 2014.

**▼ M4**

(4) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice până la 8 aprilie 2016 dispozițiile prezentului regulament în cazul piloților care dețin o licență și un certificat medical asociat eliberate de o țară terță și a căror activitate presupune operarea necomercială a aeronavelor, astfel cum se precizează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

**▼ B**

(5) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice dispozițiile din anexa IV subpartea B secțiunea 3 până la 8 aprilie 2015.

(6) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice dispozițiile din anexa IV subpartea C până la 8 aprilie 2014.

(7) În cazul în care un stat membru face uz de dispozițiile ► **M1** alineatelor (1b)-(6) ◀, acesta transmite o notificare în acest sens Comisiei și agenției. Această notificare descrie motivele care stau la baza derogării și programul de implementare care cuprinde acțiunile prevăzute și calendarul aferent.

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





## ANEXA I

## [PARTEA-FCL]

## SUBPARTEA A

## CERINȚE GENERALE

**FCL.001 Autoritatea competentă**

În sensul prezentei părți, autoritatea competentă este o autoritate desemnată de statul membru, căreia o persoană îi înaintea o cerere de eliberare a licenței de pilot, a calificărilor sau certificatelor asociate.

**FCL.005 Domeniul de aplicare**

Prezenta parte stabilește cerințele privind eliberarea licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.

**FCL.010 Definiții**

În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

„Zbor acrobatic” înseamnă o manevră intenționată care presupune o schimbare bruscă de poziție a aeronavei, o poziție neobișnuită sau o accelerare neobișnuită, care nu este necesară în condiții normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obținerii altor licențe sau calificări decât calificarea de zbor acrobatic.

„Avion” înseamnă o aeronavă motorizată cu aripă fixă mai grea decât aerul, care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra aripilor sale.

„Avion care se pilotează cu un copilot” înseamnă un tip de avion care se pilotează cu un copilot, conform specificațiilor din manualul de zbor sau certificatului de operator aerian.

„Aeronavă” înseamnă orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului.

„Abilități de zbor” (*Airmanship*) înseamnă utilizarea coerentă a bunei judecăți și a cunoștințelor, competențelor și atitudinilor bine fundamentate pentru atingerea obiectivelor zborului.

„Dirijabil” înseamnă o aeronavă cu motor mai ușoară decât aerul, cu excepția dirijabilelor cu aer cald, care, în sensul prezentei părți, se încadrează în definiția balonului.

„Balon” înseamnă o aeronavă mai ușoară decât aerul, fără motor și care susține zborul prin folosirea fie a gazului, fie a unui arzător aeropurtat. În sensul prezentei părți, un dirijabil cu aer cald, deși este motorizat, este considerat un balon.

„Echipament de pregătire instrumentală de bază” (*Basic Instrument Training Device – BITD*) înseamnă un dispozitiv de antrenament la sol, care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane. Acesta poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (*screen-based*) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental.

„Categorie de aeronave” înseamnă o clasificare a aeronavelor în funcție de caracteristicile de bază specificate, de exemplu avion, aeronavă cu decolare-aterizare verticală, elicopter, dirijabil, planor, balon liber.

„Clasă de avioane” înseamnă o clasificare a avioanelor cu un sigur pilot care nu necesită o calificare de tip.

„Clasă de baloane” înseamnă o clasificare a baloanelor care ține seama de mijloacele de ridicare folosite pentru susținerea zborului.

„Transport aerian comercial” înseamnă transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă, contra unei remunerații sau prin închiriere.

▼ **B**

„Competență” înseamnă o combinație de abilități, cunoștințe și atitudine necesare pentru a executa o sarcină la standardul prevăzut.

„Element de competență” înseamnă o acțiune care constituie o sarcină ce presupune un eveniment declanșator și un eveniment final care îi definește clar limitele, precum și un rezultat observabil.

„Unitate de competență” înseamnă o funcție discontinuă care constă într-un număr de elemente de competență.

„Copilot” înseamnă un pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepția unui pilot care se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru o licență sau calificare.

„Zbor în raid” înseamnă un zbor între un punct de plecare și un punct de sosire, urmând un traseu prestabilit, folosind proceduri de navigație standard.

„Copilot suplimentar pentru rută” înseamnă un pilot care ► **C1** îl eliberează pe copilot ◀ de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operațiuni multiplilot peste FL 200.

„Timp de instruire în dublă comandă” înseamnă timp de zbor sau timp instrumental la sol în care unei persoane i se asigură instruire practică de către un instructor autorizat corespunzător.

„Eroare” înseamnă o acțiune sau lipsa unei acțiuni a echipajului de zbor care duce la abateri de la scopurile sau așteptările organizaționale sau de zbor.

„Gestionarea erorilor” înseamnă procesul de depistare și de reacție la erori cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele erorilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei.

„Simulator complet de zbor” (*Full Flight Simulator – FFS*) înseamnă o reproducere la scară a unei cabine de pilotaj de un anumit tip sau marcă, model și serie, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a reprezenta operarea aeronavei la sol și în zbor, un sistem de vizualizare care oferă o imagine exterioară din cabina de pilotaj și un sistem de simulare a mișcării aeronavei.

„Timp de zbor”:

pentru avioane, motoplanoare de agrement și aeronave cu decolare-aterizare verticală, înseamnă timpul total de la momentul punerii în mișcare a aeronavei cu scopul decolării până la momentul în care se oprește la sfârșitul zborului;

pentru elicoptere, înseamnă timpul total de la momentul în care paletele rotorului elicopterului încep să se învârtă până la momentul în care elicopterul se oprește la sfârșitul zborului, iar paletele rotorului sunt oprite;

pentru dirijabile, înseamnă timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pylonul de ancorare cu scopul decolării până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pylon;

pentru planoare, înseamnă timpul total de la momentul în care planorul începe rulajul la sol în procesul de decolare până la momentul în care planorul se oprește la sfârșitul zborului;

pentru baloane, înseamnă timpul total de la momentul în care nacela părăsește solul cu scopul de a decola până la momentul în care acesta se oprește la sfârșitul zborului.

„Timp de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental” (*Instrumental Flight Rules – IFR*) înseamnă timpul total în care aeronava este operată în conformitate cu regulile de zbor instrumental.

**▼B**

„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. Acesta nu necesită un sistem de simulare a mișcării aeronavei sau de vizualizare, cu excepția FTD de nivel 2 și 3 pentru elicoptere, în cazul cărora sunt necesare sisteme de vizualizare.

„Echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație” (*Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT*) înseamnă un dispozitiv de antrenament care simulează cabina de pilotaj sau carlinga, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula un tip sau o clasă de aeronave în ceea ce privește operațiunile de zbor în așa fel încât sistemele par să funcționeze ca într-o aeronavă.

„Grupă de baloane” înseamnă o clasificare a baloanelor care ține seama de mărimea și capacitatea anvelopei balonului.

„Elicopter” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale.

„Timp de zbor instrumental” înseamnă timpul în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor.

„Timp instrumental la sol” înseamnă timpul în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat, pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight Simulation Training Devices – FSTD*).

„Timp instrumental” înseamnă timp de zbor instrumental sau timp instrumental la sol.

„Operare multipilot”:

pentru avioane, înseamnă o operare care necesită cel puțin 2 piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe avioanele multipilot, fie pe avioanele cu un singur pilot;

pentru elicoptere, înseamnă o operare care necesită cel puțin 2 piloți folosind cooperarea în echipaj multiplu pe elicoptere multipilot.

„Cooperare în echipaj multiplu” (*Multi-crew cooperation – MCC*) înseamnă funcționarea echipajului de zbor ca o echipă formată din membri care colaborează sub conducerea pilotului comandant.

„Aeronavă multipilot”:

pentru avioane, înseamnă avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puțin 2 piloți;

pentru elicoptere, dirijabile și aeronave cu decolare-aterizare verticală, înseamnă un tip de aeronavă care se operează cu un copilot, conform specificațiilor din manualul de zbor, conform certificatului de operator aerian sau unui document echivalent.

„Noapte” înseamnă perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorității relevante, definită de statul membru.

„Alte echipamente de pregătire” (*Other Training Devices – OTD*) înseamnă mijloace auxiliare de pregătire, altele decât simulatoarele de zbor, echipamentele de pregătire pentru zbor sau echipamentele de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație, care asigură mijloace de antrenament pentru care nu este necesară simularea unei cabine de pilotaj complete.

„Criterii de performanță” înseamnă o simplă declarație de evaluare cu privire la rezultatul necesar al unui element de competență și o descriere a criteriilor folosite pentru a evalua dacă s-a atins nivelul de performanță necesar.

▼ **B**

„Pilot comandant” (*Pilot-in-command* – PIC) înseamnă pilotul desemnat comandant și responsabil pentru derularea în siguranță a zborului.

„Pilot comandant sub supraveghere” (*Pilot-in-command under supervision* – PICUS) înseamnă un copilot care îndeplinește, sub supravegherea unui pilot comandant, sarcinile și funcțiile unui pilot comandant.

„Aeronavă cu decolare-aterizare verticală” înseamnă orice aeronavă care își obține portanța pe verticală și propulsia/portanța în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare atașate sau încorporate în fuzelaj sau în aripi.

„Planor motorizat” înseamnă o aeronavă echipată cu unul sau mai multe motoare, care, cu motoarele scoase din funcțiune, are caracteristicile unui planor.

„Pilot particular” înseamnă un pilot care deține o licență care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operațiuni remunerate, cu excepția activităților de instruire și examinare, conform celor stabilite în prezenta parte.

„Verificarea competenței” înseamnă demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau reînnoirii unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală.

„Reînnoire” (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) înseamnă un procedeu administrativ efectuat după ce o calificare sau un certificat a expirat, cu scopul reînnoirii privilegiilor asociate calificării sau certificatului pentru o perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate.

„Revalidare” (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) înseamnă un procedeu administrativ efectuat în perioada de valabilitate a unei calificări sau a unui certificat, care permite titularului să își exercite în continuare privilegiile asociate calificării sau certificatului pentru o nouă perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerințelor specificate.

„Segment de rută” înseamnă un zbor care presupune fazele de decolare, plecare, zbor de croazieră de minimum 15 minute, sosire, apropiere și aterizare.

„Planor” înseamnă o aeronavă mai grea decât aerul care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor.

„Aeronavă cu un singur pilot” înseamnă o aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot.

„Test de îndemânare” înseamnă demonstrarea abilităților în vederea eliberării unei licențe sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală.

„Timp de zbor în simplă comandă” înseamnă timpul de zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al unei aeronave.

„Elev pilot comandant” (*Student pilot-in-command* – SPIC) înseamnă un elev pilot care acționează ca pilot comandant în cazul unui zbor cu un instructor în care acesta din urmă nu face decât să îl supravegheze pe elevul pilot și nu influențează sau nu controlează zborul aeronavei.

„Amenințare” înseamnă evenimente sau erori care au loc fără influența echipajului de zbor, care măresc complexitatea operațională și care trebuie gestionate pentru păstrarea marjei de siguranță ► **C1** . ◀

„Gestionarea amenințărilor” înseamnă procesul de depistare și de reacție la amenințări cu măsuri de contracarare care atenuază sau elimină consecințele amenințărilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei.

„Motoplanor de agrement” (*Touring Motor Glider* – TMG) înseamnă o clasă specifică de motoplanoare echipate cu un motor integral montat, neretractabil și o elice neretractabilă. Acesta are capacitatea de a decola și de a lua altitudine prin mijloace proprii, conform manualului de zbor.

**▼ B**

„Tip de aeronavă” înseamnă o clasificare a aeronavelor care necesită o calificare de tip astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21 și care cuprinde toate aeronavele de același prototip, inclusiv toate modificările aduse acestora, cu excepția celor care au ca efect o modificare în manevrare sau în caracteristicile de zbor.

**▼ M3****FCL.015 Solicitarea și eliberarea, revalidarea și reînnoirea licențelor, calificărilor și certificatelor****▼ B**

- (a) O solicitare de obținere, revalidare sau reînnoire a licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate se înaintează autorității competente sub o formă și într-un mod stabilit de către această autoritate competentă. Solicitarea este însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitant a cerințelor privind obținerea, revalidarea sau reînnoirea licenței sau a certificatului, precum și a calificărilor sau atestărilor asociate prevăzute în prezenta parte și în partea Medical.
- (b) Orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-o licență, calificare sau certificat se atestă în licență sau în certificat de către autoritatea competentă.
- (c) O persoană nu poate fi în niciun caz titulara mai multor licențe pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta parte.
- (d) O solicitare de obținere a unei licențe pentru o altă categorie de aeronave sau de obținere a unor calificări sau certificate suplimentare, precum și de modificare, revalidare sau reînnoire a respectivelor licențe, calificări sau certificate se înaintează autorității competente care a eliberat inițial licența de pilot, cu excepția cazului în care pilotul a solicitat o schimbare a autorității competente și un transfer al documentelor sale medicale și de licențiere către respectiva autoritate.

**▼ M3****FCL.020 Elev pilot**

- (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât cu autorizarea și sub supravegherea unui instructor de zbor.
- (b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot are cel puțin:
  1. în cazul avioanelor, elicopterelor și dirijabilelor: 16 ani;
  2. în cazul planoarelor și baloanelor: 14 ani.

**FCL.025 Examen teoretice pentru eliberarea licențelor și calificărilor****▼ B**

- (a) *Responsabilitățile solicitantului*

**▼ M3**

1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice pentru o licență sau calificare specifică aflată în responsabilitatea unui stat membru.
2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea organizației de pregătire aprobate (*approved training organisation – ATO*) responsabilă cu pregătirea acestora, după ce au urmat elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător.

**▼ B**

3. Recomandarea unei ATO are o valabilitate de 12 luni. Dacă solicitantul nu susține cel puțin un examen teoretic scris în această perioadă de valabilitate, necesitatea unei pregătiri suplimentare se decide de către ATO pe baza nevoilor solicitantului.

- (b) *Standarde de promovare*

**▼ M3**

1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen teoretic scris dacă obține cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare examenului respectiv. Nu se aplică puncte de penalizare.

**▼ B**

2. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, un solicitant promovează examenul teoretic necesar pentru licența sau calificarea de pilot corespunzătoare în momentul în care acesta a promovat toate examenele scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.

**▼ M3**

3. Dacă un solicitant nu promovează unul dintre examenele teoretice scrise după 4 tentative sau nu promovează toate examenele fie după 6 sesiuni, fie în perioada menționată la punctul 2, solicitantul în cauză susține din nou întregul set de examene scrise.

Înainte de a susține din nou examenele teoretice, solicitantul urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii se decid de către organizația de pregătire, pe baza nevoilor solicitantului.

**▼ B****(c) Perioada de valabilitate**

1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă:
  - (i) pentru eliberarea unei licențe de pilot aeronave ușoare, a unei licențe de pilot particular, a unei licențe de pilot de planoare sau a unei licențe de pilot de baloane, pe o perioadă de 24 de luni;

**▼ M3**

- (ii) pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial, a unei calificări de zbor instrumental (IR) sau a unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR), pentru o perioadă de 36 de luni;

**▼ B**

- (iii) perioadele menționate la punctele (i) și (ii) se consideră ca începând de la data la care pilotul promovează examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2.
2. Promovarea examenelor teoretice pentru licența de pilot de linie (*Airline Transport Pilot Licence – ATPL*) rămâne valabilă pentru eliberarea unei licențe ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate:
  - (i) a unei IR incluse în licență; sau
  - (ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectiva licență.

**FCL.030 Test de îndemânare**

- (a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică.

În toate cazurile, pregătirea teoretică trebuie să fi încheiat înainte de susținerea testelor de îndemânare.

- (b) Cu excepția cazului în care se eliberează o licență de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă cu pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului.

**FCL.035 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice**

- (a) *Credite pentru timpul de zbor*

**▼ M3**

1. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru o licență, o calificare sau un certificat trebuie să fi fost efectuate pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței, a calificării sau a certificatului.
2. PIC sau în pregătire.

**▼ B**

- (i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot ► **CI** timpul de zbor efectuat în simplă comandă, ca instruire în dublă comandă sau ca PIC ◀ pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat.

**▼ B**

- (ii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire ATP are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot de linie, a unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor.
- (iii) Un absolvent al unui curs integrat de pregătire CPL/IR are dreptul de a fi creditat cu până la 50 de ore timp instrumental ca elev pilot comandant pentru timpul ca PIC necesar pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial și a unei calificări de clasă sau de tip multimotor.

**▼ M3**

3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (*PIC under supervision* – PICUS). Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, titularul unei licențe de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru o licență de pilot de grad superior.

**▼ B**

- (b) *Credite pentru cunoștințele teoretice*

**▼ M3**

1. Un solicitant care a promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot de linie se creditează pentru cerințele privind cunoștințele teoretice pentru licența de pilot de aeronave ușoare, licența de pilot particular, licența de pilot comercial și, cu excepția cazului elicopterelor, IR și EIR pe aceeași categorie de aeronave.

**▼ B**

2. Un solicitant care a promovat examenul teoretic pentru o licență de pilot comercial se creditează cu cerințele privind cunoștințele teoretice pentru o licență de pilot aeronave ușoare sau o licență de pilot particular pe aceeași categorie de aeronave.
3. Titularul unei IR sau un solicitant care a promovat examenul teoretic instrumental pe o categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru pregătirea și examenele teoretice pentru o IR pe o altă categorie de aeronave.
4. Titularul unei licențe de pilot se creditează în ceea ce privește cerințele pentru pregătirea și examenele teoretice pentru o licență pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu apendicele 1 la prezenta parte.

**▼ M3**

5. Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la litera (b) punctul 3, titularul unei IR(A) care a promovat un curs modular IR(A) pe bază de competențe sau titularul unei EIR se creditează integral pentru cerințele privind pregătirea și examenul teoretic pentru o IR pe o altă categorie de aeronave după ce a promovat, de asemenea, pregătirea și examenul teoretic pentru partea IFR a cursului necesar, în conformitate cu punctul FCL.720.A. litera (b) punctul 2 subpunctul (i).

**▼ B**

Acest credit se aplică și solicitanților unei licențe de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea respectivei licențe pe o altă categorie de aeronave, cu condiția să se afle în perioada de valabilitate specificată la punctul FCL.025 litera (c).

**FCL.040 Exercițarea privilegiilor asociate licențelor**

Exercițarea privilegiilor acordate printr-o licență este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în aceasta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical.

**FCL.045 Obligația de a deține și de a prezenta documente**

- (a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa o licență valabilă și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate licenței.

**▼ B**

- (b) De asemenea, pilotul trebuie să poarte asupra sa un document de identitate cu fotografie.
- (c) La cererea unui reprezentant autorizat al unei autorități competente, un pilot sau un elev pilot prezintă fără întârziere evidența timpului său de zbor spre verificare.
- (d) În toate zborurile în raid în simplă comandă, un elev pilot trebuie să poarte asupra sa dovada autorizării prevăzute la punctul FCL.020 litera (a).

**FCL.050 Evidența timpului de zbor**

Pilotul păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate sub o formă și într-un mod stabilit de către autoritatea competentă.

**FCL.055 Competența lingvistică**

- (a) *Dispoziții generale.* Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală și dirijabil care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică fie în engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate.
- (b) Solicitantul unei autorizări privind competența lingvistică demonstrează, în conformitate cu apendicele 2 la prezenta parte, cel puțin un nivel operațional de competență lingvistică în folosirea ► **C1** atât a frazeologiei standard, cât și a limbajului comun ◀. În acest scop, solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea:
  1. de a comunica eficient atât în situațiile de comunicare exclusiv vocală, cât și atunci când interlocutorul este de față;
  2. de a comunica pe ► **C1** teme generale ◀ și de natură profesională, cu acuratețe și claritate;
  3. de a folosi strategiile de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje și pentru a recunoaște și rezolva neînțelegerile într-un context general sau profesional;
  4. de a trata cu succes dificultățile lingvistice prezentate de o complicație sau de o conjunctură neașteptată care intervine în contextul unei situații profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat; și
  5. de a utiliza un dialect sau accent care să fie inteligibil pentru comunitatea aeronautică.
- (c) Cu excepția piloților care au demonstrat un nivel expert de competență lingvistică, în conformitate cu apendicele 2 la prezenta parte, autorizarea privind competența lingvistică se evaluează la fiecare:
  1. 4 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul operațional; sau
  2. 6 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul avansat.

**▼ M3**

- (d) Cerințe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR) sau ai unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR). Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la punctele de mai sus, titularii unei IR sau ai unei EIR trebuie să demonstreze capacitatea de a folosi limba engleză la un nivel care să le permită:

**▼ B**

1. să înțeleagă toate informațiile relevante pentru execuția tuturor fazelor unui zbor, inclusiv pregătirea zborului;
2. să folosească radiotelefonul în toate fazele zborului, inclusiv în situațiile de urgență;
3. să comunice cu ceilalți membri ai echipajului în toate fazele zborului, inclusiv în pregătirea zborului.

**▼ M3**

- (e) În cazul titularilor unei IR sau ai unei EIR, demonstrarea competenței lingvistice și a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită de autoritatea competentă.



**▼B****FCL.060 Experiența recentă**

- (a) *Baloane*. Un pilot nu operează un balon în transportul aerian comercial sau nu transportă pasageri decât dacă a efectuat în intervalul ultimelor 180 de zile:
1. cel puțin 3 zboruri ca ►**C1** pilot care acționează comenzile pe un balon ◀, dintre care cel puțin unul pe un balon aparținând unei clase și grupe relevante; sau
  2. un zbor pe un balon aparținând unei clase și grupe relevante sub supravegherea unui instructor calificat în conformitate cu subpartea J.
- (b) *Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală, dirijabile și planoare*. Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau nu transportă pasageri:
1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puțin 3 decolări, apropieri și aterizări pe o aeronavă de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări și aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcție de privilegiile deținute de pilot; și
  2. ca PIC, pe timpul nopții, cu excepția cazului în care:
    - (i) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puțin 1 decolare, apropiere și aterizare pe timpul nopții ca ►**C1** pilot care acționează comenzile pe o aeronavă ◀ de același tip sau de aceeași clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă; sau
    - (ii) este titularul unei IR;

**▼M3**

3. în calitate de copilot suplimentar pentru rută, cu excepția cazului în care:
  - (i) respectă cerințele de la litera (b) punctul 1; sau
  - (ii) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puțin 3 segmente de rută în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe același tip sau clasă de aeronave; sau
  - (iii) a efectuat o pregătire recentă și de reîmprospătare a tehnicilor de pilotaj într-un FFS la intervale de maximum 90 de zile. Pregătirea de reîmprospătare poate fi însoțită de pregătirea de reîmprospătare a operatorului, prevăzută în cerințele relevante din partea ORO.

**▼B**

4. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de avion cu caracteristici de manevrare și operare similare, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate după cum se prevede în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21;
  5. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de elicopter necomplex cu caracteristici de manevrare și operare similare, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, cele 3 decolări, apropieri și aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate doar pe unul dintre tipuri, cu condiția ca pilotul să fi executat cel puțin 2 ore de zbor pe fiecare dintre tipurile de elicopter în ultimele 6 luni.
- (c) Cerințe specifice pentru transportul aerian comercial
1. În cazul transportului aerian comercial, perioada de 90 de zile prevăzută la litera (b) punctele 1 și 2 de mai sus poate fi extinsă la maximum 120 de zile, dacă pilotul execută zboruri de linie sub supravegherea unui instructor sau examinator de calificare de tip.
  2. Dacă nu respectă cerința de la punctul 1, pilotul trebuie să execute, pe aeronava sau pe un FFS corespunzător tipului de aeronavă care urmează a fi utilizată, un zbor de instruire care să includă cel puțin cerințele descrise la litera (b) punctele 1 și 2, înainte ca acesta să își poată exercita privilegiile.

**▼ M4****FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de licență în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial**

- (a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care este membru al unui echipaj multipilot.
- (b) 65 de ani. Cu excepția titularilor unei licențe de pilot de baloane sau de planoare, titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.
- (c) 70 de ani. Titularul unei licențe de pilot de baloane sau de planoare care a atins vârsta de 70 de ani nu acționează ca pilot pe baloane sau planoare care asigură transport aerian comercial.

**▼ B****FCL.070 Revocarea, suspendarea și limitarea licențelor, a calificărilor și a certificatelor**

- (a) Licențele, calificările și certificatele eliberate cu respectarea prezentei părți pot fi limitate, suspendate sau revocate de către autoritatea competentă dacă pilotul nu îndeplinește cerințele din prezenta parte, din partea Medical sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în partea ARA.
- (b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă licența, acesta returnează imediat licența sau certificatul autorității competente.

## SUBPARTEA B

**LICENȚA DE PILOT AERONAVE UȘOARE – LAPL**

## SECȚIUNEA 1

*Cerințe comune***FCL.100 LAPL – Vârsta minimă**

Solicitații LAPL au:

- (a) în cazul avioanelor și elicopterelor, cel puțin 17 ani;
- (b) în cazul planoarelor și baloanelor, cel puțin 16 ani.

**FCL.105 LAPL – Privilegii și condiții**

- (a) *Dispoziții generale.* Privilegiile titularului unei LAPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC în operațiuni necomerciale pe categoria de aeronave corespunzătoare.
- (b) *Condiții.* Solicitanții LAPL îndeplinesc cerințele pentru categoria de aeronave relevantă și, dacă este cazul, pentru clasa sau tipul de aeronave folosite la testul de îndemânare.

**FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeași categorie de aeronave**

- (a) Solicitanții unei LAPL care dețin o altă licență în aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave.
- (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă licența expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unei LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare.

**FCL.115 LAPL – Curs de pregătire**

Solicitanții unei LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să includă cunoștințele teoretice și instruirea practică adecvate privilegiilor acordate.

**▼B****FCL.120 LAPL – Examenul teoretic**

Solicitanții unei LAPL trebuie să demonstreze, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

- (a) subiecte comune:
- Legislație aeronautică;
  - Performanțe umane;
  - Meteorologie; și
  - Comunicații;
- (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:
- Principii de zbor;
  - Proceduri operaționale;
  - Performanțe de zbor și planificarea zborului;
  - Cunoașterea generală a aeronavei; și
  - Navigație.

**FCL.125 LAPL – Test de îndemânare**

- (a) Solicitanții unei LAPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare, a capacității de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.
- (b) Candidații la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeași clasă sau de același tip ca și cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare. Privilegiile se limitează la clasa sau tipul folosite pentru testul de îndemânare, până la autorizarea pe licență a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte.
- (c) *Note de promovare*
1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul.
  2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care candidatul nu promovează o singură secțiune, acesta repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test.
  3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.
  4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire practică suplimentară.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru LAPL pentru avioane – LAPL(A)***FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile titularului unei LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat) sau TMG cu o masă maximă certificată la decolare de 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.

**▼M3**

- (b) Titularii unei LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea licenței, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG.

**▼B****FCL.110.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin:
1. 15 ore de instruire practică în dublă comandă în clasa pentru care se va susține testul de îndemânare;
  2. 6 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 3 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută 1 aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare.
- (b) *Cerințe specifice pentru solicitanții titulari de LAPL(S) cu extindere TMG.* Solicitanții unei LAPL(A) titulari ai unei LAPL(S) cu extindere TMG trebuie să fi efectuat cel puțin 21 de ore timp de zbor pe TMG după autorizarea extinderii TMG și să fi îndeplinit cerințele de la punctul FCL.135. A litera (a) privind avioanele.
- (c) *Credite.* Solicitanții care au acumulat experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a).

Numărul de credite se decide de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC;
2. nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);
3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2.

**FCL.135.A LAPL(A) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau variantă de avion**

- (a) Privilegiile unei LAPL(A) se limitează la clasa și varianta de avioane sau TMG pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a îndeplinit, pentru o altă clasă, cerințele de mai jos:
1. 3 ore de instruire practică, inclusiv:
    - (i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și
    - (ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere.
  2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare în noua clasă. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:
    - (i) Proceduri operaționale;
    - (ii) Performanțe de zbor și planificarea zborului;
    - (iii) Cunoașterea generală a aeronavei.
- (b) Înainte ca titularul unei LAPL să își poată exercita privilegiile licenței pe o altă variantă de avion decât cel utilizat pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.

**▼B****FCL.140.A LAPL(A) – Cerințe privind experiența recentă**

- (a) Titularii unei LAPL(A) își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au efectuat, în ultimele 24 de luni, ca piloți pe avioane sau TMG:
1. cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 12 decolări și aterizări; și
  2. ►C1 pregătire de reînprospătare a cunoștințelor ◀ de cel puțin 1 oră din timpul total de zbor sub supravegherea unui instructor.
- (b) Titularii unei LAPL(A) care nu îndeplinesc cerințele de la litera (a) trebuie:
1. să susțină o verificare a competenței cu un examinator înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței; sau
  2. să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a îndeplini cerințele de la litera (a).

**SECȚIUNEA 3*****Cerințe specifice pentru LAPL pentru elicoptere – LAPL(H)*****FCL.105.H LAPL(H) – Privilegii**

Privilegiile titularului unei LAPL pentru elicoptere îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de 2 000 kg sau mai puțin, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.

**FCL.110.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei LAPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 40 de ore de instruire practică pe elicoptere. Cel puțin 35 de ore dintre acestea trebuie efectuate pe tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare. Instruirea practică include cel puțin:
1. 20 ore de instruire practică în dublă comandă; și
  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 1 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.
- (b) *Credite*. Solicitanții care au acumulat experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a).

Numărul de credite se decide de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC;
2. nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);
3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctul 2.

**FCL.135.H LAPL(H) – Extinderea privilegiilor la un alt tip sau altă variantă de elicopter**

- (a) Privilegiile unei LAPL(H) se limitează la tipul sau varianta de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat:
1. 5 ore de instruire practică, inclusiv:
    - (i) 15 decolări, apropieri și aterizări în dublă comandă;

**▼B**

- (ii) 15 decolări, apropieri și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;
- 2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte:
  - Proceduri operaționale;
  - Performanțe de zbor și planificarea zborului;
  - Cunoașterea generală a aeronavei.
- (b) Înainte ca titularul unei LAPL(H) să își poată exercita privilegiile licenței pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor.

**FCL.140.H LAPL(H) – Cerințe privind experiența recentă**

- (a) Titularii unei LAPL(H) își exercită privilegiile asociate licenței pe un tip specific de elicoptere doar dacă au efectuat, în ultimele 12 de luni, pe elicoptere din tipul respectiv:
  - 1. cel puțin 6 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 6 decolări, apropieri și aterizări; și
  - 2. ►C1 pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ de cel puțin 1 oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor.
- (b) Titularii unei LAPL(H) care nu îndeplinesc cerințele de la litera (a) trebuie:
  - 1. să susțină o verificare a competenței cu un examinator pe acel tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate licenței; sau
  - 2. să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a îndeplini cerințele de la litera (a).

*SECȚIUNEA 4****Cerințe specifice pentru LAPL pentru planeare – LAPL(S)*****FCL.105.S LAPL(S) – Privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile titularului unei LAPL pentru planeare îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe planeare și planeare motorizate. Pentru a-și exercita privilegiile pe un TMG, titularul trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.135.S.

**▼M3**

- (b) Titularii unei LAPL(S) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea licenței, 10 ore timp de zbor sau 30 de lansări ca PIC pe planeare sau planeare motorizate.

**▼B****FCL.110.S LAPL(S) – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei LAPL(S) trebuie să fi efectuat cel puțin 15 ore de instruire practică pe planeare sau planeare motorizate, inclusiv cel puțin:
  - 1. 10 ore de instruire practică în dublă comandă;
  - 2. 2 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă;

**▼B**

3. 45 de lansări și aterizări;
  4. un zbor în raid în simplă comandă de cel puțin 50 km (27 MN) sau un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 100 km (55 MN).
- (b) Din cele 15 ore prevăzute la litera (a), un maxim de 7 ore pot fi efectuate pe un TMG.
- (c) *Credite*. Solicitanții care au acumulat experiență anterioară ca PIC pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a).

Numărul de credite se decide de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC;
2. nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);
3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctele 2-4.

**FCL.130.S LAPL(S) – Metode de lansare**

- (a) Privilegiile asociate LAPL(S) se limitează la metoda de lansare cuprinsă în testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat:
1. în cazul remorcajului la automosor și al remorcajului la automobil, un minim de 10 lansări în cadrul instruirii practice în dublă comandă și 5 lansări în simplă comandă sub supraveghere;
  2. în cazul remorcajului la avion sau al autolansării, un minim de 5 lansări în cadrul instruirii practice în dublă comandă și 5 lansări în simplă comandă sub supraveghere. În cazul autolansării, instruirea practică în dublă comandă se poate efectua pe un TMG;
  3. în cazul lansării la sandou, un minim de 3 lansări în cadrul instruirii practice în dublă comandă sau în simplă comandă sub supraveghere.
- (b) Efectuarea unor lansări de antrenament suplimentare se consemnează în carnetul de zbor și se semnează de către instructor.
- (c) Pentru a-și păstra privilegiile pentru fiecare metodă de lansare, piloții trebuie să efectueze un minim de 5 lansări în ultimele 24 de luni, cu excepția lansării la sandou, în cazul căreia piloții trebuie să fi efectuat numai 2 lansări.
- (d) În cazul în care un pilot nu îndeplinește cerințele de la litera (c), acesta efectuează un număr suplimentar de lansări zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor pentru a-și reînnoi privilegiile.

**FCL.135.S LAPL(S) – Extinderea privilegiilor la TMG**

Privilegiile asociate unei LAPL(S) se extind la un TMG dacă pilotul a efectuat, în cadrul unei ATO, cel puțin:

- (a) 6 ore de instruire practică pe un TMG, inclusiv:
1. 4 ore de instruire practică în dublă comandă;
  2. un zbor în raid în simplă comandă de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută 1 aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare;
- (b) un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe un TMG. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la TMG în ceea ce privește următoarele subiecte:

— Principii de zbor;

**▼ B**

- Proceduri operaționale;
- Performanțe de zbor și planificarea zborului;
- Cunoașterea generală a aeronavei;
- Navigație.

**FCL.140.S LAPL(S) – Cerințe privind experiența recentă**

- (a) *Planoare și planoare motorizate.* Titularii unei LAPL(S) își exercită privilegiile asociate licenței pe planoare sau planoare motorizate doar dacă au efectuat, pe planoare sau planoare motorizate, cu excepția TMG, în ultimele 24 de luni, cel puțin:
1. 5 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 15 lansări;
  2. 2 zboruri de instruire în compania unui instructor;
- (b) *TMG.* Titularii unei LAPL(S) își exercită privilegiile asociate licenței pe un TMG doar dacă:
1. au efectuat pe TMG în ultimele 24 de luni:
    - (i) cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 12 decolări și aterizări; și
    - (ii) ► **C1** pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ de cel puțin 1 oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor.
  2. Dacă titularul LAPL(S) are și privilegiile de a pilota avioane, cerințele de la punctul 1 pot fi îndeplinite pe avioane.
- (c) Înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, titularii unei LAPL(S) care nu îndeplinesc cerințele de la literele (a) sau (b) trebuie:
1. să susțină o verificare a competenței cu un examinator pe un planor sau un TMG, după caz; sau
  2. să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a respecta cerințele de la literele (a) sau (b).

*SECȚIUNEA 5**Cerințe specifice pentru LAPL pentru baloane – LAPL(B)***▼ M4****FCL.105.B LAPL(B) – Privilegii**

Privilegiile titularului unei LAPL pentru baloane îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe baloane cu aer cald sau dirijabile cu aer cald cu o capacitate maximă a anvelopei de 3 400 m<sup>3</sup> sau pe baloane cu gaz cu o capacitate maximă a anvelopei de 1 260 m<sup>3</sup>, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul balonului nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.

**▼ M3****FCL.110.B LAPL(B) – Cerințe privind experiența și credite****▼ B**

- (a) Solicitanții unei LAPL(B) trebuie să fi efectuat cel puțin 16 ore de instruire practică pe baloane de aceeași clasă, inclusiv cel puțin:
1. 12 ore de instruire practică în dublă comandă;
  2. 10 umpleri cu aer și 20 de decolări și aterizări; și
  3. un zbor supravegheat în simplă comandă cu un timp de zbor minim de cel puțin 30 de minute.



**▼B**

- (b) *Credite*. Solicitanții care au acumulat experiență anterioară ca PIC pe baloane pot fi acreditați în ceea ce privește cerințele de la litera (a).

Numărul de credite se decide de către ATO în cadrul căreia pilotul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz:

1. nu depășește timpul total de zbor ca PIC pe baloane;
2. nu depășește 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);
3. nu cuprinde cerințele de la litera (a) punctele 2 și 3.

**FCL.130.B LAPL(B) – Extinderea privilegiilor la zborurile captive**

- (a) Privilegiile unei LAPL(B) se limitează la zborurile libere. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat cel puțin 3 zboruri de instruire pe baloane captive.
- (b) Efectuarea unei pregătiri suplimentare se consemnează în carnetul de zbor și se semnează de către instructor.
- (c) Pentru a-și păstra acest privilegiu, piloții trebuie să efectueze un minim de 2 zboruri captive în ultimele 24 de luni.
- (d) În cazul în care un pilot nu îndeplinește cerințele de la litera (c), acesta efectuează un număr suplimentar de zboruri captive zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor pentru a-și reînnoi privilegiile.

**FCL.135.B LAPL(B) – Extinderea privilegiilor la o altă clasă de baloane**

Privilegiile unei LAPL(B) se limitează la clasa de baloane pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat pe cealaltă clasă, în cadrul unei ATO, cel puțin:

- (a) 5 zboruri de instruire în dublă comandă; sau
- (b) în cazul unei LAPL(B) pentru baloane cu aer cald pentru care se dorește extinderea privilegiilor la dirijabile cu aer cald, 5 ore de instruire practică în dublă comandă; și
- (c) un test de îndemânare, în cadrul căruia trebuie să demonstreze examinatorului un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce privește următoarele subiecte:
- Principii de zbor;
  - Proceduri operaționale;
  - Performanțe de zbor și planificarea zborului; și
  - Cunoașterea generală a aeronavei.

**FCL.140.B LAPL(B) – Cerințe privind experiența recentă**

- (a) Titularii unei LAPL(B) își exercită privilegiile asociate licenței doar dacă au efectuat, în ultimele 24 de luni, ca piloți pe o clasă de baloane, cel puțin:
1. 6 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 10 decolări și aterizări; și
  2. un zbor de instruire în compania unui instructor;
  3. în plus, dacă pilotul este calificat să zboare pe mai mult de o clasă de baloane, pentru a-și exercita privilegiile pe cealaltă clasă, trebuie să fi efectuat cel puțin 3 ore timp de zbor pe respectiva clasă în ultimele 24 de luni, inclusiv 3 decolări și aterizări.

**▼B**

- (b) Înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, titularii unei LAPL(B) care nu îndeplinesc cerințele de la litera (a) trebuie:
1. să susțină o verificare a competenței cu un examinator pe clasa corespunzătoare; sau
  2. să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a îndeplini cerințele de la litera (a).

## SUBPARTEA C

**LICENȚA DE PILOT PARTICULAR (PPL), PILOT DE PLANOR (SPL) ȘI LICENȚA DE PILOT DE BALON (BPL)**

## SECȚIUNEA 1

**Cerințe comune****FCL.200 Vârsta minimă**

- (a) Solicitantul unei PPL trebuie să aibă cel puțin 17 ani.
- (b) Solicitantul unei BPL sau al unei SPL trebuie să aibă cel puțin 16 ani.

**FCL.205 Condiții**

Persoanele care solicită eliberarea unei PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.

**FCL.210 Curs de pregătire**

Solicitanții unei BPL, SPL sau PPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să includă cunoștințele teoretice și instruirea practică adecvate privilegiilor acordate.

**FCL.215 Examen teoretic**

Solicitanții unei BPL, SPL sau PPL trebuie să demonstreze, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

- (a) subiecte comune:
- Legislație aeronautică;
  - Performanțe umane;
  - Meteorologie; și
  - Comunicații;
- (b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:
- Principii de zbor;
  - Proceduri operaționale;
  - Performanțe de zbor și planificarea zborului;
  - Cunoașterea generală a aeronavei; și
  - Navigație.

**FCL.235 Test de îndemânare**

- (a) Solicitanții unei BPL, SPL sau PPL trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare, a capacității de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

**▼ B**

- (b) Un candidat la un test de îndemânare trebuie să fi beneficiat de instruire practică pe aeronave de aceeași clasă sau tip sau pe o grupă de baloane folosită pentru testul de îndemânare.
- (c) Note de promovare
  1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secțiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul.

**▼ M3**

2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni conduce la nepromovarea întregii secțiuni. În cazul în care nu promovează o singură secțiune, candidatul repetă examenul doar pentru secțiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test.

**▼ B**

3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secțiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.
4. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru PPL pentru avioane – PPL(A)***FCL.205.A PPL(A) – Privilegii**

- (a) Privilegiile titularului unei PPL(A) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe avioane sau TMG utilizate în operațiuni necomerciale.
- (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:
  1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A);
  2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste licențe;

**▼ M3**

3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate acestor licențe.

**▼ B****FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite****▼ M4**

- (a) Solicitanții unei PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:
  1. 25 ore de instruire practică în dublă comandă; și
  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 1 un zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

**▼ B**

- (b) *Cerințe specifice pentru solicitanții titulari ai unei LAPL(A).* Solicitații unei PPL(A) titulari ai unei LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 15 ore timp de zbor pe avioane după eliberarea LAPL(A), dintre care cel puțin 10 trebuie să fie ore de instruire practică în cadrul unui curs de pregătire la o ATO. Acest curs de pregătire trebuie să cuprindă cel puțin 4 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin 2 ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin 1 zbor în raid de cel puțin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

**▼ B**

- (c) *Cerințe specifice pentru solicitanții titulari de LAPL(S) cu o extindere TMG.* Solicitanții unei PPL(A) titulari ai unei LAPL(S) cu extindere TMG trebuie să fi efectuat:
1. cel puțin 24 de ore timp de zbor pe TMG după autorizarea extinderii TMG; și
  2. 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o ATO, inclusiv cel puțin cerințele de la litera (a) punctul 2.
- (d) *Credite.* Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.

*SECȚIUNEA 3**Cerințe specifice pentru PPL pentru elicoptere – PPL(H)***FCL.205.H PPL(H) – Privilegii**

- (a) Privilegiile titularului unei PPL(H) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe elicoptere utilizate în operațiuni necomerciale.
- (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(H) cu privilegiu de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:
1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H);
  2. desfășurarea de teste de îndemănare și verificări ale competenței pentru aceste licențe;
  3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate acestor licențe.

**▼ M3****▼ B****FCL.210.H PPL(H) – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FNPT sau FFS, inclusiv cel puțin:
1. 25 ore de instruire practică în dublă comandă; și
  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 1 zbor în raid de cel puțin 185 km (100 MN), cu aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.
  3. 35 din cele 45 de ore de instruire practică trebuie efectuate pe același tip de elicopter ca și cel folosit pentru testul de îndemănare.
- (b) *Cerințe specifice pentru un solicitant titular al unei LAPL(H).* Solicitanții unei PPL(H) titulari ai unei LAPL(H) participă la un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Acest curs de pregătire trebuie să cuprindă cel puțin 5 ore de instruire practică în dublă comandă și cel puțin 1 zbor în raid în simplă comandă sub supraveghere de cel puțin 185 km (100 MN) cu aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.
- (c) Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 6 ore. Numărul de credite acordate nu include în niciun caz cerințele de la litera (a) punctul 2.

**▼B***SECȚIUNEA 4**Cerințe specifice pentru PPL pentru dirijabile – PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) – Privilegii**

- (a) Privilegiile titularului unei PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acționa neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operațiuni necomerciale.
- (b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unei PPL(As) cu privilegiu de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:
1. asigurarea instruirii practice pentru PPL(As);
  2. desfășurarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru această licență;
  3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate acestor licențe.

**▼M3****▼B****FCL.210.As PPL(As) – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei PPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe dirijabile, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:
1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv:
    - (i) 3 ore de zbor de antrenament în raid, inclusiv un zbor în raid de cel puțin 65 km (35 MN);
    - (ii) 3 ore de instruire instrumentală;
  2. 8 decolări și aterizări pe un aerodrom, inclusiv procedurile de ancorare și de ridicare a ancorei;
  3. 8 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă.
- (b) Solicitanții titulari ai unei BPL calificați să zboare cu dirijabile cu aer cald se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe astfel de dirijabile până la un maxim de 5 ore.

*SECȚIUNEA 5**Cerințe specifice pentru licența de pilot de planoare (SPL)***FCL.205.S SPL – privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile titularului unei SPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe planoare și planoare motorizate. Pentru a-și exercita privilegiile pe un TMG, titularul trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.135.S.
- (b) Titularii unei SPL:
1. transportă pasageri doar după ce au efectuat, după obținerea licenței, cel puțin 10 ore timp de zbor sau 30 de lansări ca PIC pe planoare sau planoare motorizate;
  2. se supun restricției de a acționa neremunerat în cadrul unor operațiuni necomerciale până în momentul în care:
    - (i) au atins vârsta de 18 ani;
    - (ii) au efectuat, după eliberarea licenței, 75 de ore timp de zbor sau 200 de lansări ca PIC pe planoare sau planoare motorizate;
    - (iii) au susținut o verificare a competenței cu un examinator.

**▼M3**

- (c) Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la litera (b) punctul 2, titularul unei SPL cu privilegiu de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:
1. asigurarea instruirii în zbor pentru LAPL(S) sau SPL;

**▼ M3**

2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru licențele respective;
3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate licențelor respective.

**▼ B****FCL.210.S SPL – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei SPL trebuie să fi efectuat cel puțin 15 ore de instruire practică pe planoare sau planoare motorizate, inclusiv cu îndeplinirea cel puțin a cerințelor specificate la punctul FCL.110.S.
- (b) Solicitanții unei SPL titulari ai unei LAPL(S) se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru eliberarea unei SPL.

Solicitanții unei SPL care au deținut o LAPL(S) în perioada de 2 ani premergătoare solicitării se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și instruirea practică.

*Credite.* Solicitanții titulari ai unei licențe de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, se creditează cu 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 7 ore. Numărul de credite acordate nu include, în niciun caz, cerințele de la punctul FCL.110.S litera (a) punctele 2-4.

**FCL.220.S SPL – Metode de lansare**

Privilegiile unei SPL se limitează la metoda de lansare cuprinsă în testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată, iar noile privilegii se pot exercita în cazul în care pilotul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.130.S.

**FCL.230.S SPL – Cerințe privind experiența recentă**

Titularii unei SPL își exercită privilegiile licenței lor doar dacă respectă cerințele privind experiența recentă de la punctul FCL.140.S.

*SECȚIUNEA 6**Cerințe specifice pentru licența de pilot de baloane (BPL)***FCL.205.B BPL – privilegii și condiții****▼ M3**

- (a) Privilegiile titularului unei BPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe baloane.

**▼ B**

- (b) Titularii unei BPL se supun restricției de a acționa neremunerat în cadrul unor operațiuni necomerciale până în momentul în care:
  1. au atins vârsta de 18 ani;
  2. au efectuat 50 de ore timp de zbor și 50 de decolări și aterizări ca PIC pe baloane;
  3. au promovat o verificare a competenței cu un examinator pe un balon din clasa corespunzătoare.
- (c) Fără a aduce atingere literei (b), titularul unei BPL cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:
  1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(B) sau BPL;
  2. desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste licențe;

**▼ M3**

3. instruirea, testarea și verificarea pentru calificările și certificatele asociate licențelor respective.

**▼ B****FCL.210.B BPL – Cerințe privind experiența și credite**

- (a) Solicitanții unei BPL trebuie să fi efectuat cel puțin 16 ore de instruire practică pe baloane de aceeași clasă și grupă, inclusiv cel puțin:
  1. 12 ore de instruire practică în dublă comandă;

**▼ B**

2. 10 umpleri cu aer și 20 de decolări și aterizări; și
  3. un zbor supravegheat în simplă comandă cu un timp de zbor minim de cel puțin 30 de minute.
- (b) Solicitanții unei BPL titulari ai unei LAPL(B) se creditează integral în ceea ce privește cerințele pentru eliberarea unei BPL.

Solicitanții unei BPL care au deținut o LAPL(B) în perioada de 2 ani premergătoare solicitării se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice și instruirea practică.

**FCL.220.B BPL – Extinderea privilegiilor la zborurile captive**

Privilegiile BPL se limitează la zborurile libere. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.130.B.

**FCL.225.B BPL – Extinderea privilegiilor la o altă clasă sau grupă de baloane**

Privilegiile unei BPL se limitează la clasa și grupa de baloane pe care s-a susținut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată dacă pilotul:

- (a) în cazul unei extinderi la o altă clasă din cadrul aceleiași grupe, a îndeplinit cerințele de la punctul FCL.135.B;
- (b) în cazul unei extinderi la o altă grupă din cadrul aceleiași clase de baloane, a îndeplinit cel puțin:
  1. 2 zboruri de instruire pe un balon din grupa relevantă; și
  2. următorul număr de ore de timp de zbor ca PIC pe baloane:
    - (i) pentru baloane cu o capacitate a anvelopei între 3 401 m<sup>3</sup> și 6 000 m<sup>3</sup>, cel puțin 100 de ore;
    - (ii) pentru baloane cu o capacitate a anvelopei între 6 001 m<sup>3</sup> și 10 500 m<sup>3</sup>, cel puțin 200 de ore;
    - (iii) pentru baloane cu o capacitate a anvelopei de peste 10 500 m<sup>3</sup>, cel puțin 300 de ore;
    - (iv) pentru baloane cu gaz cu o capacitate a anvelopei de peste 1 260 m<sup>3</sup>, cel puțin 50 de ore.

**▼ M4****FCL.230.B BPL – Cerințe privind experiența recentă**

- (a) Titularii unei BPL își exercită privilegiile acordate prin licență doar dacă au efectuat, în ultimele 24 de luni, pe o clasă de baloane, cel puțin:
  1. 6 ore timp de zbor ca PIC, inclusiv 10 decolări și aterizări; și
  2. 1 zbor de instruire cu un instructor într-un balon din clasa corespunzătoare;
  3. în plus, dacă piloții sunt calificați să zboare pe mai mult de o clasă de baloane, pentru a-și exercita privilegiile pe cealaltă clasă, trebuie să fi efectuat cel puțin 3 ore timp de zbor pe respectiva clasă în ultimele 24 de luni, inclusiv 3 decolări și aterizări.
- (b) Titularii unei BPL operează numai baloane aparținând grupei de baloane în care s-a efectuat zborul de instruire sau baloane aparținând unei grupe cu o dimensiune a anvelopei inferioară;
- (c) Înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, titularii unei BPL care nu îndeplinesc cerințele de la litera (a) trebuie:
  - (1) să susțină o verificare a competenței cu un examinator pe un balon din clasa corespunzătoare; sau

**▼M4**

- (2) să realizeze timpul de zbor suplimentar sau decolările și aterizările suplimentare, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, pentru a îndeplini cerințele de la litera (a).
- (d) În cazul literei (c) punctul 1, titularul BPL operează numai baloane aparținând grupei de baloane în care s-a efectuat verificarea competenței sau baloane aparținând unei grupe cu o dimensiune a anvelopei inferioară.

**▼B**

## SUBPARTEA D

**LICENȚA DE PILOT COMERCIAL – CPL**

## SECȚIUNEA 1

**Cerințe comune****FCL.300 CPL – Vârsta minimă**

Solicitantul unei CPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.

**FCL.305 CPL – Privilegii și condiții**

- (a) *Privilegii.* Privilegiile titularului unei CPL îi conferă dreptul, pe o categorie corespunzătoare de aeronave:
1. să exercite toate privilegiile titularului unei LAPL și a unei PPL;
  2. să acționeze ca PIC sau copilot pe orice aeronavă utilizată în alte operațiuni decât transportul aerian comercial;
  3. să acționeze ca PIC pe orice aeronavă cu un singur pilot implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060 și în prezenta subparte;
  4. să acționeze în calitate de copilot pe orice aeronavă implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricțiilor specificate la punctul FCL.060.
- (b) *Condiții.* O persoană care solicită eliberarea unei CPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.

**FCL.310 CPL – Examene teoretice**

Un solicitant al unei CPL trebuie să demonstreze, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate:

- Legislație aeronautică;
- Cunoașterea generală a aeronavei – Structură/Sisteme/Motoare;
- Cunoașterea generală a aeronavei – Instrumente;
- Masa și centrul;
- Performanțe;
- Planificarea și monitorizarea zborului;
- Performanțe umane;
- Meteorologie;
- Navigație generală;
- Radionavigație;
- Proceduri operaționale;
- Principii de zbor;
- Comunicații în condiții VFR (reguli de zbor la vedere).

**FCL.315 CPL – Curs de pregătire**

Un solicitant al unei CPL trebuie să fi efectuat pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta parte.



**▼B****►C3 FCL.320 CPL ◀ – Test de îndemânare**

Solicitanții unei CPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 4 la prezenta parte, a capacității de a executa, în calitate de PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru categoria avioane – CPL(A)***FCL.325.A CPL(A) – Condiții specifice pentru titularii de MPL**

Înainte de exercitarea privilegiilor acordate printr-o CPL(A), titularul unei MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:

(a) 70 de ore timp de zbor:

1. ca PIC; sau
2. care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și timp suplimentar de zbor ca PIC sub supraveghere (PICUS).

Dintre aceste 70 de ore, 20 trebuie să reprezinte timp de zbor în raid la vedere ca PIC sau timp de zbor în raid care să cuprindă cel puțin 10 ore ca PIC și 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează, ca PIC, aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite;

(b) elementele cursului modular CPL(A), prevăzute în partea E punctul 10 litera (a) și punctul 11 din apendicele 3 la prezenta parte; și

(c) testul de îndemânare CPL(A), în conformitate cu punctul FCL.320.

*SUBPARTEA E**LICENȚA DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL***FCL.400.A MPL – Vârsta minimă**

Solicitantul unei MPL trebuie să aibă cel puțin 18 ani.

**FCL.405.A MPL – Privilegii**

(a) Privilegiile titularului unei MPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa în calitate de copilot pe un avion care se pilotează cu un copilot.

(b) Titularul unei MPL poate obține privilegiile suplimentare ale:

1. titularului unei PPL(A), cu condiția îndeplinirii cerințelor pentru PPL(A) specificate în subpartea C;
2. unei CPL(A), cu condiția îndeplinirii cerințelor specificate la punctul FCL.325.A.

(c) În cazul titularului unei MPL, privilegiile care i se acordă prin IR(A) se limitează la avioane care se pilotează cu un copilot. Privilegiile acordate prin IR(A) se pot extinde la operațiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiția ca titularul licenței să fi urmat pregătirea necesară pentru a acționa ca PIC în cazul operațiunilor cu un singur pilot realizate numai cu ajutorul instrumentelor și să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.

**FCL.410.A MPL – Curs de pregătire și examene teoretice**

(a) *Curs*. Un solicitant al unei MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele 5 la prezenta parte.

**▼B**

- (b) *Examen*. Un solicitant al unei MPL trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător titularului unei ATPL(A), în conformitate cu punctul FCL.515 și al unei calificări de tip multipilot.

**FCL.415.A MPL – Îndemânare**

- (a) Un solicitant al unei MPL trebuie să demonstreze prin evaluare continuă abilitățile necesare pentru respectarea tuturor unităților de competență specificate în apendicele 5 la prezenta parte, ► **C1** ca pilot care acționează comenzile și pilot care nu acționează comenzile ◀, pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR.
- (b) La încheierea cursului de pregătire, solicitantul susține un test de îndemânare, în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pentru demonstrarea capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susține pe tipul de avion folosit în faza avansată a cursului integrat de pregătire MPL sau pe un FFS reprezentând același tip.

## SUBPARTEA F

**LICENȚA DE PILOT DE LINIE – ATPL**

## SECȚIUNEA 1

**Cerințe comune****FCL.500 ATPL – Vârsta minimă**

Solicitanții unei ATPL trebuie să aibă cel puțin 21 de ani.

**FCL.505 ATPL – Privilegii**

- (a) Privilegiile titularului unei ATPL îi conferă, pe o categorie corespunzătoare de aeronave, dreptul:
1. să exercite toate privilegiile titularului unei LAPL, a unei PPL și a unei CPL;
  2. să acționeze ca PIC pe o aeronavă utilizată în transportul aerian comercial.
- (b) Persoanele care solicită eliberarea unei ATPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.

**FCL.515 ATPL – Curs de pregătire și examene teoretice**

- (a) *Curs*. Solicitanții unei ATPL trebuie să fi participat la un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să fie un curs integrat de pregătire sau un curs modular, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta parte.
- (b) *Examen*. Solicitanții unei ATPL trebuie să demonstreze, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate:
- Legislație aeronautică;
  - Cunoașterea generală a aeronavei – Structură/Sisteme/Motoare;
  - Cunoașterea generală a aeronavei – Instrumente;
  - Masa și centrul;
  - Performanțe;
  - Planificarea și monitorizarea zborului;
  - Performanțe umane;
  - Meteorologie;
  - Navigație generală;

**▼B**

- Radionavigație;
- Proceduri operaționale;
- Principii de zbor;
- Comunicații în condiții VFR;
- Comunicații în condiții IFR.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru categoria avioane – ATPL(A)***FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloții care au deținut anterior o licență MPL**

În cazul în care titularul unei ATPL(A) a deținut anterior o licență MPL, privilegiile asociate licenței se limitează la operațiunile multipilot, cu excepția situației în care titularul îndeplinește cerințele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 și litera (c) pentru operațiunile cu un singur pilot.

**FCL.510.A ATPL(A) – Condiții indispensabile, experiență și credite**

(a) *Condiții indispensabile.* Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să dețină:

1. o MPL; sau
2. o CPL(A) și o IR multimotor pentru avioane. În acest caz, solicitantul trebuie să fi beneficiat și de pregătire pentru MCC.

(b) *Experiență.* Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să fi efectuat un minim de 1 500 de ore timp de zbor pe avioane, inclusiv cel puțin:

1. 500 de ore în operațiuni multipilot pe avioane;
2. (i) 500 de ore ca PIC sub supraveghere; sau  
(ii) 250 ore ca PIC; sau  
(iii) 250 de ore, inclusiv cel puțin 70 de ore ca PIC și restul ca PIC sub supraveghere;
3. 200 de ore timp de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere;
4. 75 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 30 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și
5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot.

Din cele 1 500 de ore timp de zbor, până la 100 de ore timp de zbor pot fi efectuate pe un FFS și FNPT. Din aceste 100 de ore, doar un maxim de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNPT.

(c) *Credite.*

1. Titularii unei licențe de pilot pentru alte categorii de aeronave se creditează cu timp de zbor până la un maxim de:
  - (i) pentru TMG sau planoare, 30 de ore timp de zbor ca PIC;
  - (ii) pentru elicoptere, 50 % din toate cerințele privind timpul de zbor de la litera (b).

**▼ M3**

2. Titularii unei licențe de mecanic navigant, eliberată cu respectarea normelor naționale aplicabile, se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Cele 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (b) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre puncte să nu depășească 250 de ore.

**▼ B**

- (d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).

**FCL.520.A ATPL(A) – Test de îndemânare**

Solicitanții unei ATPL(A) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, a capacității de a executa, ca PIC pe avioane multipilot în condiții IFR, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

Testul de îndemânare se susține pe avionul sau pe un FFS calificat corespunzător reprezentând același tip.

*SECȚIUNEA 3**Cerințe specifice pentru categoria elicoptere – ATPL(H)***FCL.510.H ATPL(H) – Condiții indispensabile, experiență și credite**

Solicitanții unei ATPL(H) trebuie:

- (a) să fie titulari ai unei CPL(H) și ai unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și să fi beneficiat de pregătire pentru MCC;
- (b) să fi efectuat un minim de 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin:
  1. 350 de ore pe elicoptere multipilot;
  2. (i) 250 ore ca PIC; sau
    - (ii) 100 de ore ca PIC și 150 de ore ca PIC sub supraveghere; sau
    - (iii) 250 de ore ca PIC sub supraveghere pe elicoptere multipilot. În acest caz, privilegiile asociate ATPL(H) se limitează exclusiv la operațiunile multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC;
  3. 200 de ore timp de zbor în raid, dintre care cel puțin 100 de ore ca PIC sau PIC sub supraveghere;
  4. 30 de ore timp instrumental, dintre care nu mai mult de 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol; și
  5. 100 de ore de zbor pe timpul nopții ca PIC sau copilot.

Din cele 1 000 de ore, doar un maxim de 100 de ore pot fi efectuate pe un FSTD, dintre care nu mai mult de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNTF.

- (c) Timpul de zbor pe avioane se creditează cu până la 50 % din timpul de zbor prevăzut la litera (b).
- (d) Experiența cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(H).

**FCL.520.H ATPL(H) – Test de îndemânare**

Solicitanții unei ATPL(H) trebuie să facă dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, a capacității de a executa ca PIC pe elicoptere multipilot, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

**▼ B**

Testul de îndemânare se susține pe elicopterul sau pe un FFS cu calificare corespunzătoare reprezentând același tip.

## SUBPARTEA G

**CALIFICAREA DE ZBOR INSTRUMENTAL – IR**

## SECȚIUNEA 1

**Cerințe comune****▼ M3****FCL.600 IR – Generalități**

Cu excepția celor prevăzute la punctul FCL.825, operațiunile în condiții IFR pe un avion, elicopter, dirijabil sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală se efectuează numai de către titularii unei PPL, CPL, MPL și ATPL cu o IR corespunzătoare categoriei de aeronave sau în cazul în care se susține un test de îndemânare ori se asigură instruire în dublă comandă.

**▼ B****FCL.605 IR – Privilegii**

- (a) Privilegiile titularului unei IR îi conferă acestuia dreptul de a zbura pe o aeronavă în condiții IFR cu o înălțime minimă de decizie de 200 ft (60 m).
- (b) În cazul unei IR multimotor, aceste privilegii se pot extinde la înălțimi de decizie mai mici de 200 ft (60 m) dacă solicitantul a urmat pregătire practică specifică în cadrul unei ATO și a promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare prevăzut în apendicele 9 la prezenta parte pe aeronave multipilot.
- (c) Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute la apendicele 8 la prezenta parte.
- (d) *Doar elicoptere.* Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiții IFR pe elicoptere multipilot, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puțin 70 de ore timp instrumental, din care până la 30 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol.

**FCL.610 IR – Condiții indispensabile și credite**

Solicitanții unei IR:

- (a) Trebuie să dețină:
  1. cel puțin o PPL pe categoria corespunzătoare de aeronave și:

**▼ M3**

- (i) privilegiile zborului pe timp de noapte, în conformitate cu punctul FCL.810, în cazul în care privilegiile IR se utilizează noaptea; sau

**▼ B**

- (ii) o ATPL pe o altă categorie de aeronave; sau
- 2. o CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave.

**▼ M3**

- (b) trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în raid ca PIC pe avioane, TMG, elicoptere sau dirijabile, din care cel puțin 10 sau, în cazul dirijabilelor, 20 de ore efectuate pe categoria de aeronave relevantă.

**▼ B**

- (c) *Doar elicoptere.* Solicitanții care au urmat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) sunt scutiți de cerințele de la litera (b).

**FCL.615 IR – Cunoștințe teoretice și instruire practică**

- (a) *Curs.* Solicitanții unei IR trebuie să fi urmat un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO. Acest curs trebuie să fie:
  1. un curs integrat de pregătire, care cuprinde pregătire pentru IR, în conformitate cu apendicele 3 la prezenta parte; sau
  2. un curs modular, în conformitate cu apendicele 6 la prezenta parte.

**▼ M3**

(b) Examen. Solicitanții demonstrează, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

- legislație aeronautică;
- cunoașterea generală a aeronavei – instrumente;
- planificarea și monitorizarea zborului;
- performanțe umane;
- meteorologie;
- radionavigație;
- comunicații în condiții IFR.

**▼ B****FCL.620 IR – Test de îndemânare**

(a) Solicitanții unei IR trebuie să susțină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 7 la prezenta parte, prin care fac dovada capacității de a executa procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

(b) În cazul unei IR multimotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă multimotor. În cazul unei IR monomotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă monomotor. În scopul aplicării prezentului paragraf, un avion multimotor cu propulsie axială se consideră un avion monomotor.

**FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare și reînnoire**

(a) *Valabilitate.* O IR este valabilă pe o perioadă de 1 an.

(b) *Revalidare.*

1. O IR se revalidează în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării.
2. Solicitanții care nu promovează secțiunea relevantă a unei verificări a competenței IR înainte de data expirării IR nu exercită privilegiile asociate IR până la promovarea verificării competenței.

(c) *Reînnoire.* Dacă o IR expiră, pentru reînnoirea privilegiilor, solicitanții trebuie:

1. să urmeze ► **CI** pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ în cadrul unei ATO pentru a atinge nivelul de competență necesar promovării elementului instrumental al testului de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte; și
2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pe categoria de aeronave relevantă.

(d) Dacă IR nu s-a revalidat sau nu s-a reînnoit în ultimii 7 ani, este necesar ca titularul să promoveze din nou examenul teoretic și testul de îndemânare IR.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru categoria avioane***FCL.625.A IR(A) – Revalidare**

(a) *Revalidare.* Persoanele care solicită revalidarea unei IR(A):

1. în cazul în care solicită și revalidarea unei calificări de clasă sau de tip, trebuie să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte;

**▼ B**

2. în cazul în care nu solicită și revalidarea unei calificări de clasă sau de tip, trebuie:
    - (i) pentru avioanele cu un singur pilot, să promoveze secțiunea 3b a verificării competenței prevăzute în apendicele 9 la prezenta parte și părțile din secțiunea 1 a acestei verificări aplicabile zborului avut în vedere; și
    - (ii) pentru avioanele multimotor, să promoveze secțiunea 6 a verificării competenței pentru avioanele cu un singur pilot în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte numai cu ajutorul instrumentelor;
  3. în cazul de la punctul 2 se poate folosi un FNPT II sau un FFS reprezentând clasa sau tipul de avion relevante, dar, în aceste circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(A) trebuie efectuată pe un avion.
- (b) Se acordă credite în conformitate cu apendicele 8 la prezenta parte.

*SECȚIUNEA 3**Cerințe specifice pentru categoria elicoptere***FCL.625.H IR(H) – Revalidare**

- (a) Persoanele care solicită revalidarea unei IR(H):
1. în cazul în care solicită și revalidarea unei calificări de clasă sau de tip, trebuie să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pentru tipul relevant de elicopter;

**▼ M3**

2. în cazul în care nu solicită, de asemenea, revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze doar secțiunea 5 și părțile relevante din secțiunea 1 a verificării competenței prevăzute în apendicele 9 la prezenta parte, pentru tipul de elicopter relevant. În acest caz, se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant, dar, în astfel de circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(H) trebuie efectuată pe un elicopter.

**▼ B**

- (b) Se acordă credite în conformitate cu apendicele 8 la prezenta parte.

**FCL.630.H IR(H) – Extinderea privilegiilor de la elicopterele monomotor la elicopterele multimotor**

Titularii unei IR(H) valabilă pentru elicopterele monomotor care doresc să obțină extinderea IR(H) la elicopterele multimotor trebuie:

- (a) să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO cuprinzând cel puțin 5 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă, dintre care 3 ore pot fi efectuate pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III; și
- (b) să promoveze secțiunea 5 a testului de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pe elicoptere multimotor.

*SECȚIUNEA 4**Cerințe specifice pentru categoria dirijabile***FCL.625.As IR(As) – Revalidare**

Persoanele care solicită revalidarea unei IR(As):

- (a) în cazul în care solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze un test de verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru tipul relevant de dirijabil;

**▼ B**

- (b) în cazul în care nu solicită și revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței pentru dirijabile în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte și părțile din secțiunea 1 a acestei verificări aplicabile zborului avut în vedere. În acest caz, se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul relevant, dar, în aceste circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(As) trebuie efectuată pe un dirijabil.

## SUBPARTEA H

**CALIFICĂRI DE CLASĂ ȘI DE TIP**

## SECȚIUNEA 1

*Cerințe comune***FCL.700 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip**

- (a) Cu excepția cazului unei LAPL, SPL și BPL, titularii unei licențe de pilot nu acționează în nicio situație ca piloți pe o aeronavă decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, în afară de situația în care aceștia susțin teste de îndemânare sau verificări ale competenței pentru reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip sau urmează cursuri de instruire practică.
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul zborurilor legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de aeronave, piloții pot deține un certificat special acordat de autoritatea competentă, prin care sunt autorizați să efectueze zborul. Valabilitatea acestei autorizații se limitează la zborurile specifice.
- (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul zborurilor legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de aeronave, efectuate de organizații de proiectare sau producție în sfera privilegiilor lor, ca și în cazul zborurilor de instruire pentru eliberarea unei calificări de pilot de încercare, dacă cerințele din prezenta subparte nu pot fi respectate, piloții pot deține o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu punctul FCL.820.

**FCL.705 Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip**

Privilegiile titularului unei calificări de clasă sau de tip îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca pilot pe clasa sau tipul de aeronave specificat în calificare.

**FCL.710 Calificări de clasă și de tip – variante**

- (a) Pentru extinderea privilegiilor sale la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare. În cazul unor variante din cadrul unei calificări de tip, cursurile de pregătire pentru diferențe sau de familiarizare trebuie să cuprindă elementele relevante definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21.

**▼ M3**

- (b) Dacă nu se efectuează zboruri pe varianta respectivă într-un interval de 2 ani de la încheierea cursurilor de pregătire pentru diferențe, pentru menținerea privilegiilor sunt necesare alte cursuri de pregătire pentru diferențe sau o verificare a competenței pe varianta respectivă, cu excepția tipurilor sau a variantelor din cadrul calificărilor de clasă monomotor cu piston și TMG.

**▼ B**

- (c) Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor, după caz.

**FCL.725 Cerințe privind eliberarea calificărilor de clasă și de tip**

- (a) *Curs de pregătire.* Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21.



**▼B**

- (b) *Examen teoretic.* Solicitantul unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un examen teoretic organizat de o ATO pentru a demonstra nivelul de cunoștințe teoretice necesar pentru operarea în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile.
1. Pentru aeronavele multipilot, examenul teoretic se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător principalele teme ale programei.
  2. Pentru aeronavele multimotor cu un singur pilot, examenul teoretic se susține în scris, iar numărul de întrebări cu răspuns la alegere depinde de complexitatea aeronavei.
  3. Pentru aeronavele monomotor, examenul teoretic este realizat oral de către examinador în timpul testului de îndemânare în scopul de a determina dacă s-a atins un nivel de cunoștințe satisfăcător sau nu.

**▼M3**

4. Pentru avioanele cu un singur pilot clasificate ca avioane de înaltă performanță, examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător temele din programă.

**▼B**

- (c) *Test de îndemânare.* Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru a demonstra nivelul de îndemânare necesar operării în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile.

Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemânare într-un interval de 6 luni de la începerea cursului de pregătire pentru calificarea de clasă sau de tip și într-un interval de 6 luni care precede solicitarea de eliberare a calificării de clasă sau de tip.

- (d) Un solicitant care este deja titularul unei calificări de tip pentru un tip de aeronavă, cu privilegiile fie pentru operațiuni cu un singur pilot, fie pentru operațiuni multipilot, se consideră că îndeplinește deja cerințele teoretice în momentul în care solicită adăugarea privilegiilor pentru cealaltă formă de operare pe același tip de aeronavă.
- (e) Fără a aduce atingere paragrafelor de mai sus, piloții titulari ai unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820 care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă și care au efectuat fie 50 de ore timp total de zbor, fie 10 ore timp de zbor ca PIC pe zboruri de încercare pe acel tip, au dreptul de a solicita eliberarea calificării de tip relevante, cu condiția să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile indispensabile pentru eliberarea respectivei calificări de tip, după cum se prevede în prezenta subparte pentru categoria relevantă de aeronave.

**FCL.740 Valabilitatea și reînnoirea calificărilor de clasă și de tip**

- (a) Perioada de valabilitate a calificărilor de clasă și de tip este de un an, cu excepția calificărilor de clasă monomotor cu un singur pilot, pentru care perioada de valabilitate este de 2 ani, cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21.
- (b) *Reînnoire.* În cazul în care calificarea de clasă sau de tip a expirat, solicitantul trebuie:
1. ► **C1** să urmeze pregătire de reînprospătare a cunoștințelor ◀ în cadrul unei ATO, dacă este necesar pentru a atinge nivelul de competență necesar pentru operarea în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă relevant; și
  2. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte.



SECȚIUNEA 2

*Cerințe specifice pentru categoria avioane*

**FCL.720.A Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante:

- (a) *Avioane multimotor cu un singur pilot.* O persoană care dorește să obțină o primă calificare de clasă sau de tip pe un avion multimotor cu un singur pilot trebuie să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane.
- (b) *Avioane ne complexe de înaltă performanță cu un singur pilot.* Înainte de a începe pregătirea practică, o persoană care dorește să obțină o primă calificare de clasă sau de tip pentru un avion cu un singur pilot, clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie:
1. să dețină cel puțin un total 200 de ore experiență de zbor, dintre care 70 de ore ca PIC pe avioane; și
  2. (i) să fie titulara unui certificat de promovare a unui curs teoretic suplimentar urmat în cadrul unei ATO; sau
  - (ii) să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta parte; sau
  - (iii) să dețină, în afară de o licență eliberată în conformitate cu prezenta parte, o ATPL(A) sau o CPL(A)/IR cu credite pentru cunoștințele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
  3. suplimentar, piloții care doresc să obțină privilegiul de a opera avionul în operațiuni multipilot trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (d) punctul 4.
- (c) *Avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot.* În plus față de îndeplinirea cerințelor de la litera (b), persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot, clasificat ca avion de înaltă performanță trebuie să îndeplinească cerințele pentru o IR(A) multimotor, în conformitate cu subpartea G.
- (d) *Avioane multipilot.* Un solicitant care participă la un curs pentru o primă calificare de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie un elev pilot care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau să îndeplinească următoarele cerințe:
1. să aibă o experiență de zbor de cel puțin 70 de ore ca PIC pe avioane;
  2. să fie titularul unei IR(A) multimotor;
  3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta parte; și
  4. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC:
    - (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane; sau
    - (ii) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere și să aibă o experiență de zbor de peste 100 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau
    - (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot; sau

**▼ B**

- (iv) să aibă cel puțin 500 de ore ca pilot în operațiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.

**▼ M3**

- (e) Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la litera (d), un stat membru poate elibera o calificare de tip cu privilegii limitate pentru avioane multipilot care permite titularului său să acționeze în calitate de copilot suplimentar pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiția ca alți doi membri ai echipajului să dețină o calificare de tip în conformitate cu litera (d).

**▼ B**

- (f) *Calificări suplimentare de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot.* O persoană care solicită eliberarea de calificări suplimentare de tip multipilot și calificări suplimentare de tip pe avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot trebuie să dețină o IR(A) multimotor.
- (g) Dacă se prevede astfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, inițial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orele de zbor sub supraveghere se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. Limitarea se înlătură în cazul în care pilotul face dovada efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în datele privind conformitatea operațională.

**FCL.725.A Pregătirea teoretică și instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip – avioane**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21:

- (a) Avioane multimotor cu un singur pilot.
1. Cursul teoretic pentru o calificare de clasă pentru avioane multimotor cu un singur pilot cuprinde cel puțin 7 ore de pregătire practică în cadrul unor operațiuni pe avioane multimotor.
  2. Cursul de pregătire practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor cu un singur pilot include cel puțin 2 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă în condiții normale de operare a avioanelor multimotor și nu mai puțin de 3 ore și 30 de minute de instruire practică în dublă comandă pe proceduri în caz de cedare a motorului și tehnici de zbor asimetric.
- (b) *Avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă).* Cursul de pregătire pentru calificările pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) trebuie să cuprindă pregătire teoretică și instruire practică. Pregătirea practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde cel puțin 8 ore de instruire practică în dublă comandă, dacă solicitantul este titularul versiunii pentru uscat a calificării de clasă sau de tip relevante, sau 10 ore, dacă solicitantul nu deține o astfel de calificare.

**FCL.730.A Cerințe specifice pentru piloții care urmează un curs pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) – avioane**

- (a) Un pilot care urmează un curs de pregătire pentru o ZFTT trebuie să fi efectuat, pe un avion turboreactor multipilot certificat conform standardului CS-25 sau unui cod de navigabilitate echivalent ori pe un avion multipilot cu turbopropulsie care are o masă maximă certificată la decolare de minimum 10 tone sau o configurație certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puțin:
1. dacă în timpul cursului se folosește un FFS ► **C1** calificat la nivelul ◀ CG, C sau C intermediar, 1 500 de ore timp de zbor sau 250 de segmente de rută;
  2. dacă în timpul cursului se folosește un FFS ► **C1** calificat la nivelul ◀ DG sau D, 500 de ore timp de zbor sau 100 de segmente de rută.
- (b) În cazul în care un pilot trece de la un avion cu turbopropulsie la un avion turboreactor sau de la un avion turboreactor la un avion cu turbopropulsie, este necesară pregătire suplimentară pe simulator.

**▼ B****FCL.735.A Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – avioane**

- (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin:
1. 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și
  2. 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP.
- Se folosește un FNPT II MCC sau un FFS. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10 ore dacă se folosește același FFS atât pentru cursul pentru MCC, cât și pentru cursul pentru calificarea de tip.
- (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO.
- (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire.
- (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1.

**FCL.740.A Revalidarea calificărilor de clasă sau de tip – avioane**

- (a) Revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip. Pentru revalidarea calificărilor de clasă multimotor și de tip, solicitantul trebuie:
1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pe clasa sau tipul de avion relevante sau pe un FSTD reprezentând respectiva clasă sau respectivul tip, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și
  2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin:
    - (i) 10 segmente de rută ca pilot pe clasa sau tipul relevant de avion; sau
    - (ii) 1 segment de rută ca pilot pe clasa sau tipul de avion relevante sau pe un FFS în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței.
  3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de clasă sau de tip este scutit de la îndeplinirea cerinței de la punctul 2;

**▼ M3**

4. În cazul deținerii unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) sau a unei IR(A), revalidarea acestora se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip.

**▼ M4**

- (b) Revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot.
1. Calificările de clasă pentru avioane monomotor cu piston și calificările TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu piston cu un singur pilot sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitantul trebuie:
    - (i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator; sau

**▼ M4**

- (ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore timp de zbor în clasa relevantă, inclusiv:
  - 6 ore ca PIC;
  - 12 decolări și 12 aterizări; și
  - un curs de perfecționare de cel puțin 1 oră de timp total de zbor în compania unui instructor de zbor (FI) sau a unui instructor pentru calificarea de clasă (CRI). Solicitanții sunt scutiți de acest curs de perfecționare dacă au promovat o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip, un test de îndemânare ori o evaluare a competenței pentru orice altă clasă sau tip de avion.
- 2. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține revalidarea ambelor calificări.
- 3. Avioane cu turbopropulsie monomotor cu un singur pilot. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane cu turbopropulsie monomotor, solicitanții trebuie să promoveze, în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, o verificare a competenței în clasa relevantă în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, cu un examinator.
- 4. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe apă), aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinație între acestea și pot obține îndeplinirea acestor cerințe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puțin 1 oră din timpul ca PIC obligatoriu și 6 dintre cele 12 decolări și aterizări obligatorii.

**▼ B**

- (c) Solicitanții care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de clasă sau de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.

*SECȚIUNEA 3**Cerințe specifice pentru categoria elicoptere***FCL.720.H Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru ► CI eliberarea calificărilor de tip ◀ – elicoptere**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, o persoană care solicită eliberarea unei prime calificări pentru elicoptere trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificării relevante:

- (a) *Elicoptere multipilot.* O persoană care participă la un curs pentru o primă calificare de tip pentru un tip de elicopter multipilot trebuie:
  - 1. să aibă cel puțin 70 de ore de zbor ca PIC pe elicoptere;
  - 2. cu excepția cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoțit de un curs MCC:
    - (i) să dețină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere; sau
    - (ii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot; sau
    - (iii) să aibă cel puțin 500 de ore de zbor ca pilot în operațiuni multipilot pe elicoptere multimotor;
  - 3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(H).
- (b) Unei persoane care participă la un curs pentru o primă calificare de tip pentru un tip de elicopter multipilot, care a absolvit un curs integrat ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) și care nu îndeplinește cerința de la litera (a) punctul 1 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Această limitare se înlătură în momentul în care pilotul:
  - 1. a efectuat 70 de ore ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe elicoptere;
  - 2. a promovat un test de îndemânare ca PIC pe tipul de elicopter multipilot aplicabil.

**▼B**

(c) *Elicoptere multimotor cu un singur pilot.* O persoană care solicită eliberarea unei prime calificări de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot trebuie:

1. înainte de a începe pregătirea practică:

- (i) să fi promovat examenele teoretice ATPL(H); sau
- (ii) să fie titulara unui certificat de absolvire a unui curs pregător realizat de o ATO. Cursul trebuie să acopere următoarele teme ale cursului teoretic ATPL(H):

— Cunoașterea generală a aeronavei: structură/sisteme/motoare și instrumente/electronică;

— Performanțe de zbor și planificarea zborului: masa și centrul, performanțe;

2. în cazul solicitanților care nu au efectuat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), sau CPL(H)/IR, să fi efectuat cel puțin 70 de ore ca PIC pe elicoptere.

**FCL.735.H Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – elicoptere**

(a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin:

1. pentru MCC/IR:

- (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și
- (ii) 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10 ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip;

2. pentru MCC/VFR:

- (i) 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și
- (ii) 15 de ore de pregătire practică MCC sau 10 ore în cazul elevilor piloți care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 7 ore dacă se folosește același FSTD atât pentru MCC, cât și pentru calificarea de tip.

(b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO.

Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.

(c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire.

(d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) sau de la litera (a) punctul 2 subpunctul (i), după caz.

(e) O persoană care participă la un curs de pregătire pentru MCC/IR și care a absolvit un curs MCC/VFR este scutită de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) și efectuează 5 ore de pregătire practică MCC/IR.

**▼B****FCL.740.H Revalidarea calificărilor de tip – elicoptere**

(a) *Revalidare*. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru elicoptere, solicitantul trebuie:

1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pe tipul de elicopter relevant sau pe un FSTD reprezentând respectivul tip în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și
2. să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenței poate fi de aproximativ 2 ore;
3. în cazul în care solicitanții dețin mai mult de 1 calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu piston, aceștia pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susținerea verificării competenței numai pentru una dintre calificările de tip deținute, cu condiția să fi efectuat cel puțin 2 ore timp de zbor ca PIC pe celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate.

Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit;

4. în cazul în care solicitanții dețin mai mult de 1 calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu turbină, cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, aceștia pot obține revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susținerea verificării competenței numai pentru una dintre calificările de tip relevante deținute, cu condiția să fi efectuat:
  - (i) 300 de ore ca PIC pe elicoptere;
  - (ii) 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; și
  - (iii) cel puțin 2 ore timp de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate.

(i) 300 de ore ca PIC pe elicoptere;

(ii) 15 ore pe fiecare dintre tipurile deținute; și

(iii) cel puțin 2 ore timp de zbor ca PIC pe fiecare dintre celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate.

Verificarea competenței se efectuează de fiecare dată pentru un tip diferit.

5. Un pilot care promovează un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări suplimentare de tip obține revalidarea pentru calificările de tip relevante pe grupele comune, în conformitate cu punctele 3 și 4.
  6. În cazul deținerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru o calificare de tip.
- (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței. În cazul literei (a) punctele 3 și 4, solicitantul nu își exercită privilegiile pentru niciunul dintre tipuri.

**SECȚIUNEA 4*****Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală*****FCL.720.PL Cerințe privind experiența și condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile:

- (a) pentru piloții de avioane:

**▼B**

1. să fie titulara unei CPL/IR(A) cu pregătire teoretică ATPL sau a unei ATPL(A);
  2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC;
  3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot;
  4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe elicoptere;
- (b) pentru piloții de elicoptere:
1. să fie titulara unei CPL/IR(H) cu pregătire teoretică ATPL sau a unei ATPL/IR(H);
  2. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC;
  3. să fi efectuat peste 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot;
  4. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane;
- (c) pentru piloți calificați atât pe avioane, cât și pe elicoptere:
1. să fie titulara cel puțin a unei CPL(H);
  2. să dețină o IR și pregătire teoretică ATPL sau o ATPL fie pe avioane, fie pe elicoptere;
  3. să dețină un certificat de absolvire a unui curs MCC fie pe avioane, fie pe elicoptere;
  4. să fi efectuat cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot sau pe avioane;
  5. să fi efectuat 40 de ore de instruire practică pe avioane sau elicoptere, după caz, dacă pilotul nu are experiență ca ATPL sau pe o aeronavă multipilot.

**FCL.725.PL Instruirea practică pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală**

Partea de instruire practică a cursului de pregătire pentru calificarea de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală se efectuează atât pe aeronavă, cât și pe un FSTD reprezentând aeronava, calificat corespunzător acestui scop.

**FCL.740.PL Revalidarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală**

- (a) *Revalidare*. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitantul trebuie:
1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pe tipul relevant de aeronave cu decolare-aterizare verticală, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării;
  2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puțin:
    - (i) 10 segmente de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare verticală; sau
    - (ii) 1 segment de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare sau pe FFS, în compania unui examinator. Acest segment de rută poate fi parcurs în cursul verificării competenței;
  3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene și care a promovat verificarea competenței efectuată de operator și verificarea competenței pentru revalidarea calificării de tip este scutit de la îndeplinirea cerinței de la punctul 2.



**▼ B**

- (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.

*SECȚIUNEA 5**Cerințe specifice pentru categoria dirijabile***FCL.720.As Condiții indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – dirijabile**

Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, o persoană care solicită obținerea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să îndeplinească următoarele cerințe privind experiența și condiții indispensabile:

- (a) pentru dirijabile multipilot:

1. să fi efectuat 70 de ore timp de zbor ca PIC pe dirijabile;
2. să fie titulara unui certificat de promovare a unui curs MCC pe dirijabile;
3. unui solicitant care nu îndeplinește cerința de la punctul 2 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcțiilor de copilot. Limitarea se înlătură în momentul în care pilotul a efectuat 100 de ore timp de zbor ca PIC sau pilot comandant sub supraveghere pe dirijabile.

**FCL.735.As Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu – dirijabile****▼ M3**

- (a) Cursul de pregătire MCC trebuie să cuprindă cel puțin:

1. 12 ore de pregătire teoretică și exerciții; și
2. 5 ore de pregătire practică MCC;

Se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.

**▼ B**

- (b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO.
- (c) Cu excepția cazului în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru o calificare de tip multipilot, la încheierea cursului de pregătire MCC, solicitantului i se acordă un certificat de absolvire.
- (d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerințelor de la litera (a).

**FCL.740.As Revalidarea calificărilor de tip – dirijabile**

- (a) *Revalidare*. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru dirijabile, solicitantul trebuie:

1. să promoveze o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte, pe tipul de dirijabil relevant, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; și
2. să efectueze cel puțin 2 ore ca pilot pe tipul de dirijabil relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenței poate fi de aproximativ 2 ore;
3. în cazul deținerii unei IR(As), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip.

- (b) Un solicitant care nu promovează toate secțiunile unei verificări a competenței înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenței.



## SUBPARTEA I

**CALIFICĂRI SUPLIMENTARE****FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic**

- (a) Titularii unei licențe de pilot pentru avioane, TMG sau planoare execută zboruri acrobatice numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare.
- (b) Solicitanții unei calificări de zbor acrobatic trebuie:
1. să fi efectuat cel puțin 40 de ore timp de zbor sau, în cazul planoarelor, 120 de lansări ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, efectuate după eliberarea licenței;
  2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO, care să cuprindă:
    - (i) pregătirea teoretică adecvată calificării;
    - (ii) cel puțin 5 ore sau 20 de zboruri acrobatice de pregătire pe categoria de aeronave corespunzătoare.
- (c) Privilegiile calificării de zbor acrobatic se limitează la categoria de aeronave pe care s-a efectuat instruirea practică. Privilegiile se extind la altă categorie de aeronave în cazul în care pilotul este titularul unei licențe pentru respectiva categorie de aeronave și a efectuat cu succes cel puțin 3 zboruri de instruire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor acrobatic pe respectiva categorie de aeronave.

**FCL.805 Calificările de tractare planoare și tractare bannere**

- (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care dețin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere.
- (b) Solicitanții unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat:
1. cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC și 60 de decolări și aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG, efectuate după eliberarea licenței;
  2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO, care să cuprindă:
    - (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare;
    - (ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui planor, inclusiv cel puțin 5 zboruri de instruire în dublă comandă; și
    - (iii) cu excepția titularilor unei LAPL(S) sau ai unei SPL, 5 zboruri de familiarizare pe un planor lansat de o aeronavă.
- (c) Solicitanții unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat:
1. cel puțin 100 de ore timp de zbor și 200 de decolări și aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea licenței. Cel puțin 30 dintre aceste ore trebuie să fie efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfășura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfășura pe TMG;
  2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO, care să cuprindă:
    - (i) pregătire teoretică privind operațiunile și procedurile de tractare;
    - (ii) cel puțin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui banner, inclusiv cel puțin 5 zboruri în dublă comandă.

**▼B**

- (d) Privilegiile calificărilor de tractare planoare sau bannere se limitează la avioane sau TMG, în funcție de aeronava pe care s-a efectuat instruirea practică. Privilegiile se extind în cazul în care pilotul este titularul unei licențe pentru avioane sau TMG și a efectuat cu succes cel puțin 3 zboruri de instruire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru tractare pe oricare dintre aceste aeronave, după caz.
- (e) Pentru exercitarea privilegiilor asociate calificărilor de tractare planoare sau bannere, titularul calificării trebuie să fi efectuat un minim de 5 tractări în ultimele 24 de luni.
- (f) În cazul în care pilotul nu îndeplinește cerința de la litera (e), înainte de reluarea exercitării privilegiilor sale, pilotul efectuează tractările care lipsesc în prezența unui instructor sau sub supravegherea acestuia.

**FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte**

- (a) Avioane, TMG, dirijabile.

**▼M3**

- 1. Dacă privilegiile unei LAPL, ale unei SPL sau ale unei PPL pentru avioane, TMG sau dirijabile urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie să cuprindă:

**▼B**

- (i) pregătire teoretică;

**▼M3**

- (ii) cel puțin 5 ore timp de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă, care să cuprindă cel puțin 1 oră de navigare în raid cu cel puțin un zbor în raid în dublă comandă de cel puțin 50 km (27 mile nautice) și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă.

**▼B**

- 2. Înainte de efectuarea pregătirii pe timp de noapte, titularii unei LAPL trebuie să fi efectuat pregătirea de bază pentru zbor instrumental necesară pentru eliberarea PPL.
  - 3. În cazul în care solicitanții sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât și ai unei calificări pentru TMG, aceștia pot îndeplini cerințele de la punctul 1 de mai sus în oricare dintre clase sau în ambele clase.
- (b) *Elicoptere.* În cazul în care privilegiile unei PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie:
- 1. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 60 de ore ca PIC pe elicoptere și 20 de ore de zbor în raid;
  - 2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de 6 luni și trebuie să cuprindă:
    - (i) 5 ore de pregătire teoretică;
    - (ii) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe elicoptere; și
    - (iii) 5 ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare;
  - 3. un solicitant care este sau a fost titular al unei IR pe un avion sau TMG se creditează cu 5 ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus.
- (c) *Baloane.* Dacă privilegiile unei LAPL pentru baloane sau ale unei BPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin 2 zboruri de instruire pe timp de noapte cu o durată de cel puțin 1 oră fiecare.



#### **FCL.815 Calificarea de zbor în munți**

- (a) *Privilegii*. Privilegiile titularului unei calificări de zbor în munți îi conferă acestuia dreptul de a efectua zboruri pe avioane sau TMG spre și dinspre suprafețe desemnate ca necesitând o astfel de calificare de către autoritățile corespunzătoare stabilite de statele membre.

Calificarea inițială de zbor în munți se poate obține:

1. pe roți, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea nu sunt acoperite de zăpadă; sau
  2. pe schiuri, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre și dinspre astfel de suprafețe, dacă acestea sunt acoperite de zăpadă;
  3. privilegiile calificării inițiale se pot extinde fie la privilegiile pe roți, fie la cele pe schiuri, dacă pilotul a urmat un curs suplimentar de familiarizare corespunzător, care să cuprindă pregătire teoretică și pregătire practică în compania unui instructor de zbor în munți.
- (b) *Curs de pregătire*. Solicitanții unei calificări de zbor în munți trebuie să fi urmat, într-un interval de 24 de luni, un curs de pregătire teoretică și practică în cadrul unei ATO. Conținutul cursului este adecvat privilegiilor avute în vedere.
- (c) *Test de îndemânare*. După absolvirea cursului de pregătire, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare cu un FE calificat în acest scop. Testul de îndemânare cuprinde:
1. un examen teoretic oral;
  2. 6 aterizări pe cel puțin 2 suprafețe diferite desemnate ca necesitând o calificare de zbor în munți, altele decât suprafața de decolare.
- (d) *Valabilitate*. O calificare de zbor în munți este valabilă pe o perioadă de 24 luni.
- (e) *Revalidare*. Pentru revalidarea unei calificări de zbor în munți, solicitantul trebuie:
1. să fi efectuat cel puțin 6 aterizări montane în ultimele 24 de luni; sau
  2. să promoveze o verificare a competenței. Verificarea competenței trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (c).
- (f) *Reînnoire*. În cazul în care calificarea expiră, solicitantul trebuie să îndeplinească cerința de la litera (e) punctul 2.

#### **FCL.820 Calificarea de pilot de încercare**

- (a) Titularii unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere acționează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în partea 21, dacă dețin o calificare de pilot de încercare.
- (b) Obligația de a fi titularul unei calificări de pilot de încercare prevăzută la litera (a) se aplică numai în cazul zborurilor de încercare care au loc pe:
1. elicoptere certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu standardele CS-27 sau CS-29 sau cu coduri de navigabilitate echivalente; sau
  2. avioane certificate sau care urmează să fie certificate în conformitate cu:
    - (i) standardele CS-25 sau coduri de navigabilitate echivalente; sau
    - (ii) standardele CS-23 sau coduri de navigabilitate echivalente, cu excepția avioanelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 2 000 kg

**▼B**

- (c) Privilegiile titularului unei calificări de pilot de încercare îi conferă acestuia, pe categoria relevantă de aeronave, dreptul:
1. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 1, de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în partea 21, în calitate de PIC sau de copilot;
  2. în cazul calificării de pilot de încercare de categoria 2:
    - (i) de a efectua zboruri de încercare de categoria 1, definite în partea 21:
      - în calitate de copilot; sau
      - ca PIC, în cazul avioanelor menționate la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii), cu excepția celor din categoria *commuter* sau care au o viteză în picaj proiectată mai mare de 0,6 mach sau un plafon de serviciu maxim de peste 25 000 ft;
    - (ii) de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în partea 21, în calitate de PIC sau de copilot;
  3. în plus, pentru ambele calificări de pilot de încercare de categoria 1 sau 2, de a executa zboruri legate în mod specific de activitatea organizațiilor de proiectare și producție, în sfera privilegiilor lor, în cazul în care există posibilitatea neîndeplinirii cerințelor din subpartea H.
- (d) Solicitanții obținerii unei calificări de pilot de încercare trebuie:
1. să fie titularii cel puțin ai unei CPL și IR pe categoria de aeronave corespunzătoare;
  2. să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care cel puțin 400 de ore ca PIC;
  3. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO adecvat aeronavei și categoriei de zboruri avute în vedere. Cursul de pregătire trebuie să acopere cel puțin următoarele teme:
    - Performanțe;
    - Stabilitate și control/Calități de manevrabilitate;
    - Sisteme;
    - Managementul testelor;
    - Managementul riscului/siguranței.
- (e) Privilegiile titularilor unei calificări de pilot de încercare se pot extinde la o altă categorie de zboruri de încercare și la o altă categorie de aeronave dacă aceștia au urmat un curs suplimentar de pregătire în cadrul unei ATO.

**▼M3****FCL.825 Calificare de zbor instrumental pe rută (EIR)**

- (a) Privilegii și condiții
1. Privilegiile titularului unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) sunt de a efectua zboruri pe timp de zi în condiții IFR în faza de croazieră a zborului, cu un avion pentru care este deținută o calificare de clasă sau de tip. Privilegiul poate fi extins pentru efectuarea de zboruri pe timp de noapte în condiții IFR în faza de croazieră a zborului dacă pilotul este titularul unei calificări de zbor pe timp de noapte în conformitate cu punctul FCL.810.
  2. Titularul unei EIR inițiază sau continuă un zbor pentru care intenționează să exercite privilegiile calificării sale numai în cazul în care cele mai recente informații meteorologice disponibile arată că:
    - (i) condițiile meteorologice la plecare sunt de natură să permită ca zborul pe segmentul între decolare și o tranziție de la condiții VFR la condiții IFR planificată să se desfășoare în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR); și

▼ **M3**

- (ii) la ora estimată pentru sosirea la aerodromul de destinație planificat, condițiile meteorologice vor fi de natură să permită ca segmentul de zbor între o tranziție de la condiții IFR la condiții VFR și aterizare să fie efectuat în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR).
- (b) Condiții indispensabile. Solicitanții unei EIR dețin cel puțin o PPL(A) și au efectuat cel puțin 20 de ore timp de zbor în raid ca PIC pe avioane.
- (c) Cursul de pregătire. Solicitanții unei EIR trebuie să fi promovat un curs de pregătire în cadrul unei ATO într-un interval de 36 de luni:
1. cel puțin 80 de ore de pregătire teoretică în conformitate cu punctul FCL.615; și
  2. pregătire pentru zbor instrumental, pe durata căreia:
    - (i) pregătirea practică pentru o EIR pentru aeronave monomotor cuprinde cel puțin 15 ore timp de zbor instrumental în regim de pregătire; și
    - (ii) pregătirea practică pentru o EIR pentru aeronave multimotor cuprinde cel puțin 16 ore timp de zbor instrumental în regim de pregătire, dintre care cel puțin 4 ore sunt pe avioane multimotor.
- (d) Cunoștințe teoretice. Înainte de susținerea testului de îndemânare, solicitantul demonstrează un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate, pe temele menționate la punctul FCL.615 litera (b).
- (e) Testul de îndemânare. După absolvirea pregătirii, solicitantul promovează un test de îndemânare pe un avion cu un IRE. În cazul unei EIR multimotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă multimotor. În cazul unei EIR monomotor, testul de îndemânare se susține pe o aeronavă monomotor.
- (f) Prin derogare de la dispozițiile literelor (c) și (d), titularul unei EIR monomotor care deține, de asemenea, o calificare multimotor de clasă sau de tip și care dorește să obțină o EIR multimotor pentru prima dată, urmează în cadrul unei ATO un curs de cel puțin 2 ore timp de zbor instrumental în regim de pregătire în faza de croazieră pe avioane multimotor și promovează testul de îndemânare menționat la litera (e).
- (g) Valabilitate, revalidare și reînnoire.
1. O EIR este valabilă pentru 1 an.
  2. Solicitanții unei revalidări pentru o EIR:
    - (i) promovează un test de verificare a competenței pe un avion într-o perioadă de 3 luni imediat anterioare datei de expirare a calificării; sau
    - (ii) în termen de 12 luni anterior datei expirării calificării, efectuează 6 ore ca PIC în condiții IFR și un zbor de pregătire de cel puțin 1 oră cu un instructor care deține privilegiile aferente furnizării pregătirii pentru IR(A) sau EIR.
  3. Pentru fiecare revalidare ulterioară alternativă, titularul unei EIR promovează o verificare a competenței în conformitate cu litera (g) punctul 2 subpunctul (i).
  4. Dacă o EIR expiră, pentru reînnoirea privilegiilor, solicitanții:
    - (i) urmează o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor oferită de un instructor care deține privilegiile de a furniza pregătire pentru IR(A) sau EIR, pentru a atinge nivelul de competență necesar; și
    - (ii) promovează un test de verificare a competenței.
  5. În cazul în care EIR nu a fost revalidată sau reînnoită în termen de 7 ani de la ultima dată de valabilitate, titularul este obligat, de asemenea, să promoveze din nou examenele teoretice EIR, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b).

**▼ M4**

6. Pentru o EIR multimotor, testul de verificare a competenței pentru revalidare sau reînnoire, precum și zborul de pregătire prevăzute la litera (g) punctul 2 subpunctul (ii) se efectuează pe un avion multimotor. În cazul în care pilotul este titularul unei EIR monomotor, prin testul de verificare a competenței se obține, de asemenea, revalidarea sau reînnoirea EIR monomotor. Printr-un zbor de pregătire efectuat pe un avion multimotor se îndeplinește și cerința referitoare la zborul de pregătire pentru o EIR monomotor.

**▼ M3**

- (h) În cazul în care solicitantul unei EIR a efectuat timpul de zbor instrumental în regim de pregătire cu un IRI(A) sau un FI(A), care deține privilegiul de a asigura pregătire pentru IR sau EIR, orele pot fi creditate pentru orele prevăzute la litera (c) punctul 2 subpunctele (i) și (ii) până la un maxim de 5 sau, respectiv, 6 ore. Cele 4 ore de pregătire pentru zbor instrumental pe avioanele multimotor prevăzute la litera (c) punctul 2 subpunctul (ii) nu fac obiectul acestei creditări.

1. Pentru a se determina numărul de ore ce poate fi creditat și pentru a se stabili necesitățile de pregătire, solicitantul trebuie să fie supus unei evaluări preliminare în cadrul ATO.
  2. Efectuarea instruirii practice instrumentale furnizate de un IRI(A) sau FI(A) se documentează printr-o fișă de pregătire specifică și se semnează de către instructor.
- (i) Solicitanții unei EIR, titulari ai unei PPL sau CPL în conformitate cu partea FCL și a unei IR(A) valabile, eliberate în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță, pot fi acreditați integral pentru cerințele cursului de pregătire menționate la litera (c). Pentru a i se elibera EIR, solicitantul:

1. promovează testul de îndemânare pentru EIR;
2. prin derogare de la dispozițiile literei (d), demonstrează examinatorului în timpul testului de îndemânare că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice privind legislația aeronautică, meteorologia și planificarea zborului și performanțele de zbor (IR);
3. are o experiență minimă de cel puțin 25 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane.

**FCL.830 Calificarea de zbor în nori cu planorul**

- (a) Titularii unei licențe de pilot cu privilegii pentru zborul pe planoare operează un planor sau un planor motorizat, cu excepția TMG, în nori doar atunci când dețin o calificare de zbor în nori cu planorul.
- (b) Solicitanții unei calificări de zbor în nori cu planorul efectuează cel puțin:
1. 30 de ore ca PIC pe planoare sau planoare motorizate, după eliberarea licenței;
  2. un curs de pregătire în cadrul unei ATO, care cuprinde:

**▼ M3**

- (i) pregătire teoretică; și
  - (ii) cel puțin 2 ore de instruire practică în dublă comandă pe planoare sau planoare motorizate, controlând planorul numai cu ajutorul instrumentelor, din care maximum o oră poate fi efectuată pe TMG; și
3. un test de îndemânare cu un FE calificat în acest scop.
- (c) Titularii unei EIR sau ai unei IR(A) se creditează pentru cerința de la litera (b) punctul 2 subpunctul (i). Prin derogare de la dispozițiile literei (b) punctul 2 subpunctul (ii), se efectuează cel puțin o oră de instruire practică în dublă comandă pe un planor sau planor motorizat, cu excepția TMG, controlând planorul numai cu ajutorul instrumentelor.
  - (d) Titularii unei calificări de zbor în nori își exercită privilegiile doar dacă au efectuat, în ultimele 24 de luni, cel puțin 1 oră timp de zbor sau 5 zboruri ca PIC exercitând privilegiile calificării de zbor în nori cu planoare sau planoare motorizate, cu excepția TMG.
  - (e) Înainte de a-și relua exercitarea privilegiilor, titularii unei calificări de zbor în nori care nu îndeplinesc cerințele de la litera (d):
    - 1. efectuează un test de verificare a competenței cu un FE calificat în acest scop; sau
    - 2. efectuează timpul de zbor suplimentar sau zborurile prevăzute la litera (d) cu un instructor calificat.
  - (f) Titularii unei EIR sau ai unei IR(A) valabile se creditează integral în raport cu cerințele de la litera (d).

**▼ B**

## SUBPARTEA J

**INSTRUCTORI**

## SECȚIUNEA 1

*Cerințe comune***FCL.900 Certificatele de instructor**

- (a) *Dispoziții generale.* O persoană asigură:
  - 1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara:
    - (i) unei licențe de pilot eliberate sau acceptate în conformitate cu prezentul regulament;
    - (ii) unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte;
  - 2. instruire practică de zbor sintetic sau pregătire MCC numai dacă este titulara unui certificat de instructor corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte.



**▼B**

## (b) Condiții speciale

1. În cazul introducerii unei aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator, dacă îndeplinirea cerințelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă, autoritatea competentă are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegiu pentru instruirea practică. Un astfel de certificat este limitat la zborurile de instruire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă și valabilitatea acestuia nu poate depăși, în niciun caz, 1 an.
2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de instructor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele pentru revalidare stabilite pentru respectiva categorie de instructori. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.905.TRI litera (b), un certificat de TRI eliberat în conformitate cu prezentul punct include privilegiul de a asigura pregătire pentru eliberarea unui certificat de TRI sau SFI pentru tipul relevant.

## (c) Instruirea în afara teritoriului statelor membre

1. Fără a aduce atingere literei (a), în cazul instruirii practice asigurate în cadrul unei ATO aflate în afara teritoriului statelor membre, autoritatea competentă poate elibera un certificat de instructor unui solicitant titular al unei licențe de pilot eliberate într-o țară terță în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca acesta:
  - (i) să fie titularul cel puțin al unei licențe, calificări sau certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să ofere pregătire și, în orice caz, să fie titularul cel puțin al unei CPL;
  - (ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant;
  - (iii) să demonstreze autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta parte.
2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice:
  - (i) în cadrul unor ATO aflate în afara teritoriului statelor membre;
  - (ii) pentru elevi piloți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.

**FCL.915 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori**

- (a) *Dispoziții generale.* O persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să aibă cel puțin 18 ani.
- (b) *Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave.* Un solicitant sau un titular al unui certificat de instructor care are privilegiu de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie:
  1. să fie cel puțin titularul unei licențe și, dacă este cazul, al calificării pentru care urmează să se asigure instruirea practică;
  2. cu excepția cazului piloților instructori de încercare:

**▼M3**

- (i) a efectuat cel puțin 15 ore de zbor ca pilot pe clasa sau tipul de aeronavă pe care urmează să se asigure instruirea practică, dintre care un maxim de 7 ore pot fi efectuate pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul de aeronavă, dacă este cazul; sau

**▼B**

- (ii) să fi promovat o evaluare a competențelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă;
  3. să aibă dreptul de a acționa ca PIC pe aeronavă pe durata unei astfel de instruirii practice.
- (c) Credite pentru calificări suplimentare sau pentru revalidare
1. Solicitanții unor certificate suplimentare de instructor pot fi creditați cu competențele de predare-învățare deja demonstrate în cazul certificatului de instructor pe care îl dețin.

**▼ B**

2. Orele de zbor efectuate ca examinator pe durata testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței se creditează integral cu cerințele pentru revalidarea tuturor certificatelor de instructor deținute.

**▼ M4**

- (d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ține cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operațională în conformitate cu partea 21.

**▼ B****FCL.920 Competențele instructorilor și evaluarea**

Toți instructorii sunt pregătiți pentru dobândirea următoarelor competențe:

- Pregătirea resurselor;
- Crearea unei atmosfere favorabile învățării;
- Prezentarea cunoștințelor;
- Gestionarea integrată a amenințărilor și erorilor (TEM) și gestionarea resurselor echipajului;
- Gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii;
- Facilitarea învățării;
- Evaluarea performanțelor elevului;
- Monitorizarea și evaluarea progreselor;
- Evaluarea sesiunilor de pregătire;
- Raportarea rezultatelor.

**FCL.925 Cerințe suplimentare pentru instructorii MPL**

- (a) Instructorii care asigură pregătirea pentru MPL trebuie:
  1. să fi promovat un curs de pregătire pentru instructori MPL în cadrul unei ATO; și
  2. suplimentar, pentru fazele de bază, intermediară și avansată ale cursului integrat de pregătire MPL:
    - (i) să aibă experiență în operațiunile multipilot; și
    - (ii) să fi absolvit cursul inițial de gestionare a resurselor echipajului la un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerințele privind operațiunile aeriene aplicabile.
- (b) Cursul de pregătire pentru instructori MPL
  1. Cursul de pregătire pentru instructori MPL trebuie să cuprindă cel puțin 14 ore de pregătire.
 

La absolvirea cursului de pregătire, solicitantului i se evaluează competențele de instructor și gradul de cunoaștere a metodei de pregătire bazate pe competențe.
  2. Evaluarea constă în demonstrarea practică a instruirii practice în faza corespunzătoare cursului de pregătire MPL. Această evaluare se efectuează de către un examinator calificat în conformitate cu subpartea K.
  3. La promovarea unui curs de pregătire MPL, ATO îi eliberează solicitantului un certificat de calificare ca instructor MPL.
- (c) Pentru a-și menține privilegiile, instructorul, în intervalul de 12 luni anterioare, trebuie să fi efectuat în cadrul unui curs de pregătire MPL:
  1. 1 ședință de pregătire la simulator de cel puțin 3 ore; sau
  2. 1 exercițiu aerian de cel puțin 1 oră care să cuprindă cel puțin 2 decolări și aterizări.
- (d) Dacă nu a îndeplinit cerințele de la litera (c), înainte de a-și exercita privilegiile pentru asigurarea instruirii practice MPL, instructorul trebuie:

**▼B**

1. ► **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ în cadrul unei ATO pentru a atinge nivelul de competență necesar în vederea promovării evaluării competențelor de instructor; și
2. să promoveze evaluarea competențelor de instructor prevăzută la litera (b) punctul 2.

**FCL.930 Curs de pregătire**

Solicitanții unui certificat de instructor trebuie să fi urmat un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO. În plus față de elementele specifice prevăzute în prezenta parte pentru fiecare categorie de instructor, cursul trebuie să conțină elementele prevăzute la punctul FCL.920.

**FCL.935 Evaluarea competenței**

- (a) Cu excepția instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munți (MI) și a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a pregăti un elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea licenței, calificării sau certificatului relevante.
- (b) Această evaluare presupune:
  1. demonstrarea competențelor descrise la punctul FCL.920, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul pregătirii teoretice;
  2. examene teoretice orale la sol, briefinguri înainte și după zbor și demonstrații în timpul zborului pe clasa, tipul de aeronave sau FTSD corespunzătoare;
  3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului.
- (c) Evaluarea se efectuează pe aceeași clasă sau tip de aeronavă ori pe același FTSD folosite pentru instruirea practică.
- (d) Dacă este necesară o evaluare a competențelor pentru revalidarea unui certificat de instructor, un solicitant care nu promovează evaluarea înainte de data expirării unui certificat de instructor nu exercită privilegiile asociate respectivului certificat până când nu trece cu succes de evaluare.

**FCL.940 Valabilitatea certificatelor de instructor**

Cu excepția MI și fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul FCL.900 litera (b) punctul 1, certificatele de instructor sunt valabile pentru o perioadă de 3 ani.

**▼M4****FCL.945 Obligațiile instructorilor**

După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru SEP sau TMG în conformitate cu FCL.740.A litera (b) punctul 1 și numai în eventualitatea îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la FCL.740 litera (b) punctul 1, instructorul înscrie pe licența sau certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de autoritatea competentă care a eliberat licența solicitantului.

**▼B***SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru instructor de zbor – FI***FCL.905.FI FI – Privilegii și condiții**

Privilegiile unui FI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea:

- (a) unei PPL, SPL, BPL și LAPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;
- (b) calificărilor de clasă și de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot; extinderilor de clasă sau de grupă pentru baloane și extinderilor de clasă pentru planoare;
- (c) calificărilor de tip pentru dirijabile cu un singur pilot sau multipilot;

**▼ B**

- (d) unei CPL pe categoria de aeronave corespunzătoare, cu condiția ca FI să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe respectiva categorie de aeronave, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică;
- (e) calificării de zbor pe timp de noapte, cu condiția ca FI:
  1. să aibă calificarea pentru zbor pe timp de noapte pe categoria de aeronave corespunzătoare;
  2. să fi demonstrat capacitatea de a pregăti pe timp de noapte unui FI calificat în conformitate cu litera (i) de mai jos; și
  3. să îndeplinească cerința privind experiența de zbor pe timp de noapte de la punctul FCL.060 litera (b) punctul 2.

**▼ M3**

- (f) unei calificări de tractare, de zbor acrobatic sau, în cazul unui FI(S), a unei calificări de zbor în nori, cu condiția ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii și să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pentru calificarea respectivă unui FI calificat în conformitate cu litera (i);
- (g) o EIR sau o IR pe categoria de aeronave corespunzătoare, cu condiția ca FI:

**▼ B**

1. să aibă cel puțin 200 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care până la 50 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol efectuate pe un FFS, un FTD 2/3 sau FNPT II;
2. să fi efectuat în calitate de elev pilot cursul de pregătire IRI și să fi promovat o evaluare a competenței pentru certificatul de IRI; și
3. în plus:

**▼ M3**

- (i) pentru avioanele multimotor, să fi îndeplinit cerințele pentru un CRI pentru avioanele multimotor;

**▼ B**

- (ii) pentru elicopterele multimotor, să fi îndeplinit cerințele pentru eliberarea unui certificat de TRI;
- (h) calificărilor de clasă sau de tip multimotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca FI să îndeplinească:
  1. în cazul avioanelor, condițiile indispensabile pentru cursul de pregătire CRI prevăzute la punctul FCL.915.CRI litera (a) și cerințele de la punctele FCL.930.CRI și FCL.935;

**▼ M3**

2. în cazul elicopterelor, cerințele prevăzute la punctul FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 și condițiile indispensabile pentru cursul de pregătire TRI(H) prevăzute la punctul FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;

**▼ B**

- (i) unui certificat de FI, IRI, CRI, STI sau MI, cu condiția ca FI:
  1. să fi efectuat cel puțin:
    - (i) în cazul unui FI(S), cel puțin 50 de ore de instruire practică sau 150 de lansări de pregătire pe planoare;
    - (ii) în cazul unui FI(B), cel puțin 50 de ore de instruire practică sau 50 de lansări în cadrul instruirii practice pe baloane;
    - (iii) în toate celelalte cazuri, 500 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave corespunzătoare;

**▼B**

2. să fi promovat o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra unui examinator pentru instructori de zbor (FIE) capacitatea de a asigura pregătire pentru obținerea unui certificat de FI;

(j) unei MPL, cu condiția ca FI:

1. pentru faza esențială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puțin 200 de ore de instruire practică;
2. pentru faza de bază a pregătirii:
  - (i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor și să aibă privilegiul de a asigura pregătire pentru o IR; și
  - (ii) să aibă cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu;
3. în cazul unui FI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă:
  - (i) calificare MCC;
  - (ii) asistarea la 5 ședințe de instruire practică în Faza 3 a unui curs MPL;
  - (iii) asistarea la 5 ședințe de instruire practică în Faza 4 a unui curs MPL;
  - (iv) asistarea la 5 ședințe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator;
  - (v) conținutul cursului pentru instructori MCCI.

În acest caz, FI desfășoară primele sale 5 ședințe ca instructor sub supravegherea unui TRI(A), MCCI(A) sau SFI(A) calificat pentru asigurarea instruirii practice MPL.

**FCL.910.FI FI – Privilegii limitate**

- (a) Un FI are privilegiile limitate la asigurarea instruirii practice sub supravegherea unui FI pentru aceeași categorie de aeronave desemnat de ATO în acest scop, în următoarele cazuri:

1. pentru eliberarea PPL, SPL, BPL și LAPL;
2. în toate cursurile integrate la nivel PPL, în cazul avioanelor și al elicopterelor;

**▼M3**

3. pentru calificările de clasă și de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, pentru extinderile de clasă; și de grupă în cazul baloanelor și pentru extinderile de clasă în cazul planoarelor;

**▼B**

4. pentru calificările de zbor pe timp de noapte, de tractare sau de zbor acrobatic.
- (b) Cât timp desfășoară pregătirea sub supraveghere, în conformitate cu litera (a), FI nu are privilegiul de a autoriza elevii piloți să efectueze primele zboruri în simplă comandă și primele zboruri în raid în simplă comandă.
- (c) Limitările prevăzute la literele (a) și (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puțin:
1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți;

**▼ B**

2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 exerciții aeriene în simplă comandă ale elevilor piloți;
3. pentru FI(As), FI(S) și FI(B), 15 ore de instruire practică sau 50 de decolări de antrenament, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unei PPL(As), SPL sau BPL pe categoria de aeronave corespunzătoare.

**FCL.915.FI FI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de FI trebuie:

(a) în cazul FI(A) și FI(H):

1. să fi participat la cel puțin 10 ore de instruire practică instrumentală pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care nu mai mult de 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FSTD;
2. să fi efectuat 20 de ore de zbor în raid în condiții VFR ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare; și

(b) în plus, pentru FI(A):

1. să dețină cel puțin o CPL(A); sau
2. să dețină cel puțin o PPL(A); și
  - (i) să fi îndeplinit cerințele privind cunoștințele teoretice CPL, cu excepția unui FI(A) care asigură pregătire exclusiv pentru LAPL(A); și
  - (ii) să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC;
3. să fi efectuat cel puțin 30 de ore pe avioane monomotor cu piston, dintre care cel puțin 5 ore să fie efectuate în intervalul de 6 luni anterior testului practic preliminar prevăzut la punctul FCL.930.FI litera (a);
4. să fi efectuat un zbor în raid în condiții VFR ca PIC, inclusiv un zbor de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite;

(c) în plus, pentru FI(H), să fi efectuat 250 de ore timp total de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care:

1. cel puțin 100 de ore ca PIC, dacă solicitantul este titularul cel puțin al unei CPL(H); sau
2. cel puțin 200 de ore ca PIC, dacă solicitantul este titularul cel puțin al unei PPL(H) și îndeplinește cerințele privind cunoștințele teoretice CPL;

(d) pentru un FI(As), să fi efectuat 500 de ore timp de zbor pe dirijabile ca PIC, dintre care 400 de ore ca PIC titular al unei CPL(As);

**▼ M3**

(e) pentru un FI(S), să fi efectuat 100 de ore timp de zbor și 200 de lansări ca PIC pe planoare. Suplimentar, în cazul în care dorește să asigure instruire practică pe TMG, solicitantul trebuie să fi efectuat cel puțin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe TMG și să fi promovat o evaluare suplimentară a competențelor pe un TMG în conformitate cu punctul FCL.935 în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i);

**▼ B**

(f) pentru un FI(B), să fi efectuat cel puțin 75 de ore timp de zbor pe balon ca PIC, dintre care cel puțin 15 ore pe clasa pentru care se va asigura instruirea practică.

**▼B****FCL.930.FI FI – Curs de pregătire**

- (a) Solicitanții certificatului de FI trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i) în intervalul celor 6 luni anterioare cursului, pentru evaluarea capacității acestora de a urma cursul. Acest test practic preliminar se bazează pe verificarea competenței pentru calificările de clasă și de tip prevăzută la apendicele 9 la prezenta parte.
- (b) Cursul de pregătire FI include:
1. 25 de ore de predare-învățare;
  2. (i) în cazul unui FI(A), (H) și (As), cel puțin 100 de ore de pregătire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;
  - (ii) în cazul unui FI(B) sau FI(S), cel puțin 30 de ore de pregătire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;
  3. (i) în cazul unor FI(A) și (H), cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care 5 ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3;
  - (ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore reprezintă instruire practică în dublă comandă;
  - (iii) în cazul unui FI(S), cel puțin 6 ore de instruire practică sau 20 de lansări de instruire practică;
  - (iv) în cazul unui FI(S) care asigură pregătire pe TMG, cel puțin 6 ore de instruire practică în dublă comandă pe TMG;

**▼M3**

- (v) în cazul unui FI(B), cel puțin 3 ore de pregătire practică, care cuprind 3 decolări.
4. În cazul în care solicită un certificat de FI pe o altă categorie de aeronave, piloții care dețin sau care au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) se creditează cu 55 de ore pentru cerința de la litera (b) punctul 2 subpunctul (i) sau cu 18 ore pentru cerința de la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii).

**▼B****FCL.940.FI FI – Revalidare și reînnoire**

- (a) Pentru revalidarea unui certificat de FI, titularul trebuie să îndeplinească 2 dintre următoarele 3 cerințe:
1. să efectueze:
    - (i) în cazul unor FI(A) și (H), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave în timpul perioadei de valabilitate a certificatului, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau examinator. Dacă privilegiile de a asigura pregătire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre aceste ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FI;
    - (ii) în cazul unui FI(As), cel puțin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau examinator în perioada de valabilitate a certificatului. Dacă privilegiile de a asigura pregătire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre aceste ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR și se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FI;

**▼ B**

- (iii) în cazul unui FI(S), cel puțin 30 de ore de instruire practică sau 60 de decolări de antrenament pe planoare, planoare motorizate sau TMG, în calitate de FI sau examinator în perioada de valabilitate a certificatului;
  - (iv) în cazul unui FI(B), cel puțin 6 ore de instruire practică pe baloane în calitate de FI sau examinator în perioada de valabilitate a certificatului;
2. să participe la ► **CI** un seminar de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori în perioada de valabilitate a certificatului de FI;
  3. să promoveze o evaluare a competențelor în conformitate cu punctul FCL.935 în intervalul de 12 luni care precedă data expirării certificatului de FI.
- (b) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare consecutivă în cazul FI(A) sau FI(H) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), (S) și (B), titularul trebuie să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.
- (c) *Reînnoire.* În cazul în care certificatul de FI expiră, într-un interval de 12 luni înaintea reînnoirii, solicitantul trebuie:
1. să participe la ► **CI** un seminar de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori;
  2. să promoveze o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.

*SECȚIUNEA 4**Cerințe specifice pentru instructor pentru calificare de tip – TRI***FCL.905.TRI TRI – Privilegii și condiții**

Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru:

**▼ M3**

- (a) revalidarea și reînnoirea unei EIR sau a unei IR, cu condiția ca TRI să fie titularul unei IR valabile;

**▼ B**

- (b) eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiția ca titularul să aibă 3 ani de experiență ca TRI; și
- (c) în cazul unui TRI pentru avioane cu un singur pilot:
1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegiu care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.  
  
Privilegiile TRI(SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca TRI:
    - (i) să fie titularul unui certificat de MCCI; sau
    - (ii) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;
  2. cursul MPL referitor la faza de bază, cu condiția să aibă privilegiile extinse la operațiuni multipilot și să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A);
- (d) în cazul unui TRI pentru avioane multipilot:
1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru:
    - (i) avioane multipilot;
    - (ii) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegiu care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni multipilot;



**▼ B**

2. pregătire MCC;
  3. cursul MPL referitor la fazele de bază, intermediară și avansată cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A);
- (e) în cazul unui TRI pentru elicoptere:
1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;
  2. pregătire MCC, cu condiția ca acesta să fie titularul unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot;
  3. extinderea IR(H) cu un singur motor la IR(H) multimotor;
- (f) în cazul unui TRI pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală:
1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală;
  2. pregătire MCC.

**FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitate**

- (a) *Dispoziții generale.* Dacă pregătirea TRI se desfășoară exclusiv pe un FFS, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe respectivul FFS.

În acest caz, TRI poate efectua zbor de linie sub supraveghere, cu condiția ca în cursul de pregătire TRI să se fi inclus pregătire suplimentară în acest scop.

**▼ M4**

- (b) TRI pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) și TRI(PL). Privilegiile unui TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea și evaluarea competenței. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, privilegiile TRI se extind la alte tipuri dacă TRI:
1. a efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea, cel puțin 15 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 7 segmente de rută se pot efectua pe un FFS;
  2. a efectuat componentele de pregătire tehnică și instruire practică din cursul TRI relevant;
  3. a promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a pregăti un pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a asigura pregătirea înainte și după zbor și pregătirea teoretică.
- (c) TRI pentru elicoptere – TRI(H)
1. Privilegiile unui TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susținut testul de îndemânare pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, privilegiile TRI se extind la alte tipuri dacă TRI:
    - (i) a urmat partea tehnică referitoare la tipul corespunzător a cursului TRI pe tipul aplicabil de elicopter sau pe un FSTD care reprezintă acel tip;
    - (ii) a efectuat cel puțin 2 ore de instruire practică pe tipul aplicabil, sub supravegherea unui TRI(H) calificat corespunzător; și

**▼M4**

- (iii) a promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a pregăti un pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a asigura pregătirea înainte și după zbor și pregătirea teoretică.

**▼B**

- 2. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la privilegiu pentru un singur pilot la privilegiu multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă cel puțin 100 de ore de zbor în operațiuni multipilot pe acest tip.
- (d) Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI cărora li s-a eliberat o calificare de tip în conformitate cu punctul FCL.725 litera (e) au dreptul la extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.

**FCL.915.TRI TRI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de TRI trebuie:

- (a) să dețină cel puțin o licență de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă;
- (b) pentru un certificat de TRI(MPA):
  - 1. să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot; și
  - 2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări ca PIC sau copilot pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip;
- (c) pentru un certificat de TRI(SPA):
  - 1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip; și
  - 2. (i) să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv 30 de ore ca PIC pe tipul de avion aplicabil; sau
  - (ii) să dețină sau să fi deținut un certificat de FI pentru avioane multimotor cu privilegii IR(A);
- (d) pentru TRI(H):
  - 1. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere;
  - 2. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot;
  - 3. pentru un certificat de TRI(H) pentru elicoptere multipilot, să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv:
    - (i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau
    - (ii) pentru solicitanții care sunt deja titularii unui certificat de TRI(H) pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, 100 de ore ca pilot de respectivul tip în operațiuni multipilot.
  - 4. titularii unui certificat de FI(H) se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la punctele 1 și 2 pe tipul relevant de elicopter cu un singur pilot;

**▼B**

- (e) pentru TRI(PL):
- (1) să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot, aeronave cu decolare-aterizare verticală sau elicoptere multipilot; și
  - (2) să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări, ca PIC sau copilot pe tipul aplicabil de aeronavă cu decolare-aterizare verticală, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip.

**FCL.930.TRI TRI – Curs de pregătire**

- (a) Cursul de pregătire TRI trebuie să cuprindă cel puțin:
1. 25 de ore de predare-învățare;
  2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator;
  3. 5 ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un simulator reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot și 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un simulator reprezentând respectiva aeronavă.
- (b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.
- (c) Un solicitant al unui certificat de TRI care este titularul unui certificat de SFI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.

**FCL.935.TRI TRI – Evaluarea competenței**

Dacă evaluarea competenței TRI se desfășoară pe un FFS, certificatul de TRI se limitează la instruirea practică pe FFS.

Limitarea se înlătură în momentul în care TRI a promovat evaluarea competenței pe o aeronavă.

**FCL.940.TRI TRI – Revalidare și reînnoire**

- (a) *Revalidare.*
1. Avioane. Pentru revalidarea unui certificat de TRI(A), solicitantul trebuie să îndeplinească, în ultimele 12 luni premergătoare datei de expirare a acestuia, una dintre următoarele 3 cerințe:
    - (i) să realizeze una dintre următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin 3 ore și un exercițiu aerian de cel puțin 1 oră care să cuprindă cel puțin 2 decolări și aterizări;
    - (ii) ► **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori în calitate de TRI în cadrul unei ATO;
    - (iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935.
  2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală. Pentru revalidarea unui certificat de TRI (H) sau TRI(PL), solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de TRI, 2 dintre următoarele 3 cerințe:
    - (i) să efectueze 50 de ore de instruire practică pe fiecare dintre tipurile de aeronavă pentru care este titularul unor privilegii de asigurare a pregătirii sau pe un FSTD reprezentând respectivele tipuri, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni anterior datei de expirare a certificatului TRI.

**▼B**

În cazul TRI(PL), aceste ore de instruire practică se desfășoară ca TRI sau examinator pentru calificare de tip (TRE) ori ca SFI sau examinator de zbor sintetic (SFE). În cazul TRI(H), timpul de zbor ca FI, instructor pentru calificare de zbor instrumental (IRI), instructor de zbor sintetic (STI) sau ca orice alt fel de examinator este, de asemenea, relevant pentru acest scop;

- (ii) ► **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori în calitate de TRI în cadrul unei ATO;
  - (iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935.
3. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de TRI, titularul trebuie să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935.
  4. Dacă o persoană este titulara unui certificat de TRI pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre aceste tipuri revalidază certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave.
  5. *Cerințe specifice pentru revalidarea unui TRI(H)*. Un TRI(H) titular al unui certificat de FI(H) pe tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a) de mai sus. În acest caz, certificatul de TRI(H) va fi valabil până la data expirării certificatului de FI(H).

**(b) Reinnoire.**

1. Avioane. În cazul în care certificatul de TRI(A) expiră, solicitantul trebuie:
  - (i) să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin 30 segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul aplicabil de avion, dintre care maximum 15 segmente de rută se pot efectua pe un simulator de zbor;
  - (ii) să fi urmat părțile relevante ale unui curs de pregătire TRI în cadrul unei ATO aprobate;
  - (iii) să fi asigurat, în cadrul unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip, cel puțin 3 ore de instruire practică pe tipul aplicabil de avion sub supravegherea unui TRI(A).
2. Elicoptere și aeronave cu decolare-aterizare verticală. În cazul în care certificatul de TRI (H) sau TRI(PL) expiră, într-un interval de 12 luni înaintea reinnoirii, solicitantul trebuie:
  - (i) ► **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă toate elementele relevante ale cursului de pregătire TRI; și
  - (ii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pe fiecare dintre tipurile de aeronave pentru care se solicită reinnoirea privilegiilor de asigurare a pregătirii.

**SECȚIUNEA 5*****Cerințe specifice pentru instructor pentru calificarea de clasă – CRI*****FCL.905.CRI CRI – Privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile unui CRI constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire pentru:

**▼M3**

1. eliberarea, revalidarea sau reinnoirea calificărilor de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegiile care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot;

**▼B**

2. o calificare de tractare sau de zbor acrobatic pentru categoria avioane, cu condiția ca CRI să fie titularul calificării relevante și să fi demonstrat capacitatea de a asigura pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i);

**▼M4**

3. extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.

**▼B**

(b) Privilegiile unui CRI se limitează la clasa sau tipul de avion pe care s-a susținut evaluarea competențelor de instructor. Privilegiile CRI se extind la alte clase sau tipuri în cazul în care CRI a efectuat în ultimele 12 luni:

1. 15 ore timp de zbor ca PIC pe avioane din clasa sau tipul aplicabile de avioane;
2. un zbor de instruire de pe scaunul din dreapta sub supravegherea unui alt CRI sau FI calificat pentru respectiva clasă sau respectivul tip și aflat pe scaunul celuilalt pilot.

**▼M3**

(c) Solicitanții unui CRI pentru avioane multimotor care dețin un certificat CRI pentru avioane cu un singur motor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile pentru un CRI stabilite la punctul FCL.915.CRI litera (a) și cerințele de la punctul FCL.930.CRI litera (a) punctul 3 și de la punctul FCL.935.

**▼B****FCL.915.CRI CRI– Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de CRI trebuie să fi efectuat cel puțin:

- (a) pentru avioane multimotor:
  1. 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane;
  2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile;
- (b) pentru avioane monomotor:
  1. 300 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane;
  2. 30 de ore ca PIC pe clasa sau tipul de avion aplicabile.

**FCL.930.CRI CRI – Curs de pregătire**

(a) Cursul de pregătire practică pentru CRI cuprinde cel puțin:

1. 25 de ore de predare-învățare;
2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator;
3. 5 ore de instruire practică pe avioane multimotor sau 3 ore de instruire practică pe avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i).

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

**FCL.940.CRI CRI – Revalidare și reinnoire**

(a) Pentru revalidarea unui certificat de CRI, în intervalul de 12 luni care precede data expirării certificatului de CRI, solicitantul trebuie:

1. să asigure cel puțin 10 ore de instruire practică în rolul unui CRI. În cazul în care solicitantul deține privilegii CRI atât pe avioane monomotor, cât și pe avioane multimotor, cele 10 ore de instruire practică se împart în mod egal între avioanele monomotor și cele multimotor; sau
2. ►C1 să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ în calitate de CRI în cadrul unei ATO; sau
3. să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu punctul FCL.935 pentru avioane multimotor sau monomotor, după caz.

(b) Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare a unui certificat de CRI, titularul trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 3.

**▼ B**

- (c) *Reînnoire*. În cazul în care certificatul de CRI expiră, într-un interval de 12 luni înaintea reînnoirii, solicitantul trebuie:
- ▶ **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ în calitate de CRI în cadrul unei ATO;
  - să promoveze evaluarea competenței prevăzută la punctul FCL.935.

*SECȚIUNEA 6***Cerințe specifice pentru instructor pentru calificarea de zbor instrumental – IRI****FCL.905.IRI IRI – Privilegii și condiții****▼ M3**

- (a) Privilegiile unui IRI constau în a asigura pregătire pentru eliberarea, revolidarea și reînnoirea unei EIR sau a unei IR pe categoria de aeronave corespunzătoare.

**▼ B**

- (b) *Cerințe specifice pentru cursul MPL*. Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie:
- să fie titularul unei IR pentru avioane multimotor; și
  - să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu.
  - În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerința de la litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligația de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (j) punctul 3.

**FCL.915.IRI IRI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de IRI trebuie:

- (a) pentru un IRI(A):
- să fi efectuat cel puțin 800 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 400 de ore pe avioane; și
  - în cazul solicitanților unui IRI(A) pentru avioane multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.915.CRI litera (a), punctul FCL.930.CRI și punctul FCL.935;

**▼ M3****▼ B**

- (b) pentru un IRI(H):
- să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 250 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere; și
  - în cazul solicitanților unui IRI(H) pentru elicoptere multipilot, să îndeplinească cerințele de la FCL.905.FI litera (g) punctul 3 subpunctul (ii);
- (c) pentru un IRI(As), să fi efectuat cel puțin 300 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile.

**FCL.930.IRI IRI – Curs de pregătire**

(a) Cursul de pregătire practică pentru IRI cuprinde cel puțin:

- 25 de ore de predare-învățare;
- 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor teoretice instrumentale, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă;
- (i) pentru IRI(A), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un avion, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. În cazul solicitanților titulari ai unui certificat de FI(A), numărul acestor ore se reduce la 5;

**▼B**

- (ii) pentru IRI(H), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un elicopter, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II/III;
  - (iii) pentru IRI(As), cel puțin 10 ore de instruire practică pe un dirijabil, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II.
- (b) Instruirea practică se asigură de către un FI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FI litera (i).
- (c) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.

**FCL.940.IRI IRI – Revalidare și reînnoire**

Pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de IRI, titularul trebuie să îndeplinească cerințele pentru revalidarea și reînnoirea unui certificat de FI, în conformitate cu punctul FCL.940.FI.

*SECȚIUNEA 7**Cerințe specifice pentru instructor de zbor sintetic – SFI***FCL.905.SFI SFI – Privilegiu și condiții**

Privilegiile unui SFI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave relevantă pentru:

- (a) eliberarea, revalidarea și reînnoirea unei IR, cu condiția ca acesta să dețină sau să fi deținut o IR pe categoria de aeronave relevantă și să fi urmat un curs de pregătire IRI; și
- (b) în cazul unui SFI pentru avioane cu un singur pilot:
  1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegiu care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni cu un singur pilot.

Privilegiile SFI (SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot, cu condiția ca acesta:

- (i) să fie titularul unui certificat de MCCI; sau
  - (ii) să dețină sau să fi deținut un certificat de TRI pentru avioane multipilot; și
2. cu condiția ca privilegiile SFI(SPA) să fi fost extinse la operațiunile multipilot în conformitate cu punctul 1:
- (i) MCC;
  - (ii) cursul MPL privind faza de bază;
- (c) în cazul unui SFI pentru avioane multipilot:
1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru:
    - (i) avioane multipilot;
    - (ii) avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegiu care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni multipilot;
  2. MCC;
  3. cursul MPL privind fazele de bază, intermediară și avansată, cu condiția ca, pentru faza de bază, să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A);

**▼ B**

(d) în cazul unui SFI pentru elicoptere:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;

**▼ M3**

2. cursul MCC, dacă SFI are privilegii de a asigura pregătirea pentru elicoptere multipilot.

**▼ B****FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate**

Privilegiile unui SFI se limitează la FTD 2/3 sau FFS din tipul de aeronavă pe care s-a urmat cursul de pregătire SFI.

Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri ale aceleiași categorii de aeronave dacă titularul:

- (a) a urmat în mod satisfăcător conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip; și
- (b) a desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin 3 ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE calificat în acest scop.

**FCL.915.SFI SFI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de SFI trebuie:

- (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;
- (b) să fi promovat verificarea competenței pentru eliberarea calificării de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS reprezentând tipul relevant, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și
- (c) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane multipilot sau SFI(PL):
  1. să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;
  2. au efectuat, ca pilot sau ca asistent, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puțin:
    - (i) 3 segmente de rută în cabina de pilotaj a tipului de aeronavă aplicabil; sau
    - (ii) 2 ședințe de pregătire la simulator orientată pe zborul de linie realizate de un echipaj de zbor calificat în cabina de pilotaj a tipului aplicabil. Aceste ședințe la simulator trebuie să cuprindă 2 zboruri de cel puțin 2 ore fiecare între 2 aerodromuri diferite, precum și activitățile asociate de planificare înaintea zborului și de *debriefing*;
- (d) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot:
  1. să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane cu un singur pilot;
  2. să dețină sau să fi deținut o calificare IR(A) multimotor; și
  3. să fi îndeplinit cerințele de la litera (c) punctul 2;
- (e) în plus, pentru un SFI(H):
  1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puțin 1 oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; și



**▼B**

2. să dețină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puțin 1 000 de ore experiență de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot;
3. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore ca pilot de elicoptere, inclusiv 100 de ore ca PIC pe elicoptere multimotor cu un singur pilot;
4. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, să fi efectuat 250 de ore ca pilot pe elicoptere.

**FCL.930.SFI SFI – Curs de pregătire**

(a) Cursul de pregătire practică pentru SFI cuprinde cel puțin:

1. conținutul FTSD al cursului pentru calificare de tip aplicabil;
2. conținutul cursului de pregătire TRI.

(b) Un solicitant al unui certificat de SFI care este titularul unui certificat de TRI pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la prezentul punct.

**FCL.940.SFI SFI – Revalidare și reînnoire**

(a) *Revalidare.* Pentru revalidarea unui certificat de SFI, solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de SFI, 2 dintre următoarele 3 cerințe:

1. să efectueze 50 de ore ca instructor sau examinator pe FSTD, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de SFI;
2. ► **CI** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;
3. să promoveze secțiunile relevante evaluării competenței în conformitate cu punctul FCL.935.

(b) În plus, solicitantul trebuie să fi fost supus, pe un FFS, verificărilor competenței pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care este titular de privilegii.

(c) Pentru cel puțin fiecare a doua validare a unui certificat de SFI, titularul trebuie să îndeplinească cerința de la litera (a) punctul 3.

(d) *Reînnoire.* În cazul în care certificatul de SFI expiră, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, solicitantul trebuie:

1. să urmeze conținutul pentru simulator al cursului de pregătire SFI;
2. să îndeplinească cerințele specificate la litera (a) punctele 2 și 3.

*SECȚIUNEA 8****Cerințe specifice pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu – MCCI*****FCL.905. MCCIMCCI – Privilegii și condiții**

(a) Privilegiile unui MCCI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică în timpul:

1. părții practice a cursurilor MCC, dacă nu se combină cu pregătirea pentru calificare de tip; și
2. în cazul MCCI(A), fazei de bază a cursului integrat de pregătire MPL, cu condiția să dețină sau să fi deținut un certificat de FI(A) sau IRI(A).

**FCL.910.MCCI MCCI – Privilegii limitate**

Privilegiile titularului unui certificat de MCCI se limitează la FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS pe care s-a urmat cursul de pregătire MCCI.

**▼B**

Privilegiile se pot extinde pe alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă titularul a urmat pregătirea practică din cursul MCCI pe respectivul tip de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.

**FCL.915.MCCI MCCI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de MCCI trebuie:

- (a) să dețină sau să fi deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;
- (b) să aibă cel puțin:

**▼M3**

- 1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor și al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1 500 de ore experiență de zbor ca pilot în cadrul unor operațiuni multipilot;

**▼B**

- 2. în cazul elicopterelor, 1 000 de ore experiență de zbor ca pilot în operațiuni cu echipaj multiplu, dintre care cel puțin 350 de ore pe elicoptere multipilot.

**FCL.930.MCCI MCCI – Curs de pregătire**

(a) Cursul de pregătire practică pentru MCCI cuprinde cel puțin:

- 1. 25 de ore de predare-învățare;
- 2. pregătire tehnică cu privire la tipul de FSTD pe care solicitantul dorește să asigure pregătire practică;
- 3. 3 ore de instrucție practică, care poate fi instruire practică sau pregătire MCC pe FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS relevante, sub supravegherea unui TRI, SFI sau MCCI desemnat de ATO în acest scop. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

(b) Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI, TRI, CRI, IRI sau SFI se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.

**FCL.940.MCCI MCCI – Revalidare și reînnoire**

(a) Pentru revalidarea unui certificat de MCCI, solicitantul trebuie să fi îndeplinit cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctul 3 pe tipul relevant de FNPT II/III, FTD 2/3 sau FFS, în ultimele 12 luni ale perioadei de valabilitate a certificatului de MCCI.

(b) *Reînnoire.* În cazul în care certificatul de MCCI expiră, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctele 2 și 3 pe tipul relevant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.

**SECȚIUNEA 9*****Cerințe specifice pentru instructor de pregătire sintetică – STI*****FCL.905.STI STI – Privilegii și condiții**

(a) Privilegiile unui STI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică de zbor sintetic pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru:

- 1. eliberarea unei licențe;

**▼B**

2. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei IR și a unei calificări de tip sau de clasă pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot.

(b) *Privilegiu suplimentare pentru STI(A)*. Privilegiile unui STI(A) cuprind instruirea practică de zbor sintetic în timpul pregătirii pentru faza esențială de zbor din cadrul cursului integrat de pregătire MPL.

**FCL.910.STI STI – Privilegiu limitate**

Privilegiile titularului unui certificat de STI se limitează la FNPT II/III, FTD 2/3 sau FFS pe care s-a urmat cursul de pregătire STI.

Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă titularul:

- (a) a urmat conținutul FFS al cursului TRI pe tipul aplicabil;
- (b) a promovat verificarea competenței pentru calificarea de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS din tipul aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea;
- (c) a asigurat, în cadrul unui curs pentru calificare de tip, cel puțin o ședință pe FSTD legată de sarcinile unui STI, cu o durată minimă de 3 ore pe tipul de aeronavă aplicabil, sub supravegherea unui examinator pentru instructori de zbor (FIE).

**FCL.915.STI STI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de STI trebuie:

- (a) să dețină sau să fi deținut în intervalul de 3 ani care precede solicitarea, o licență de pilot și privilegiu de asigurare a pregătirii adecvate cursurilor care se intenționează a fi oferite;
- (b) să fi efectuat pe un FNTP verificarea competenței corespunzătoare calificării de clasă sau de tip în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea.

O persoană care solicită un certificat de STI(A) și care dorește să asigure pregătire exclusiv pe BITD efectuează doar exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A);

- (c) în plus, pentru un STI(H) să fi efectuat cel puțin 1 oră timp de zbor ca asistent în cabina de pilotaj a tipului aplicabil de elicopter, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea.

**FCL.930.STI STI – Curs de pregătire**

- (a) Cursul de pregătire pentru STI cuprinde cel puțin 3 ore de instruire practică legată de sarcinile unui STI pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III, sub supravegherea unui FIE. Aceste ore de instruire practică sub supraveghere cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

Solicitanții unui certificat de STI(A) care doresc să asigure pregătire exclusiv pe un BITD efectuează instruirea practică pe un BITD.

- (b) Pentru solicitanții unui certificat de STI(H), cursul cuprinde și conținutul FFS al cursului TRI aplicabil.

**▼B****FCL.940.STI Revalidarea și reînnoirea certificatului STI**

(a) *Revalidare*. Pentru revalidarea unui certificat de STI, în ultimele 12 luni ale perioadei de valabilitate a certificatului STI, solicitantul trebuie:

1. să fi efectuat cel puțin 3 ore de instruire practică pe un FFS sau FNPT II/III sau BITD, ca parte a unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificarea de clasă sau de tip; și
2. să fi promovat, pe FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III pe care se desfășoară instruirea practică în mod obișnuit, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru un STI(A) care asigură pregătire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde numai exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A);

(b) *Reînnoire*. În cazul în care certificatul de STI a expirat, solicitantul trebuie:

1. ► **C1** să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ în calitate de STI în cadrul unei ATO;
2. să promoveze, pe FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III pe care se desfășoară instruirea practică în mod obișnuit, secțiunile aplicabile ale verificării competenței în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru un STI(A) care asigură pregătire exclusiv pe BITD, verificarea competenței cuprinde numai exercițiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A).

3. să efectueze, în cadrul unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puțin 3 ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI(A), IRI sau TRI(H) desemnat de ATO în acest scop. Cel puțin 1 oră de instruire practică este supravegheată de un FIE(A).

*SECȚIUNEA 10**Instructor pentru calificare de zbor în munți – MI***FCL.905.MI MI – Privilegii și condiții**

Privilegiile unui MI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire practică pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți.

**FCL.915.MI MI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de MI trebuie:

- (a) să fie titulara unui certificat de FI, CRI sau TRI, cu privilegii pentru avioane cu un singur pilot;
- (b) să dețină o calificare de zbor în munți.

**FCL.930.MI MI – Curs de pregătire**

(a) Cursul de pregătire pentru MI cuprinde evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

**▼B**

- (b) Înainte de participarea la curs, solicitanții trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui MI titular al unui certificat de FI pentru evaluarea experienței și a capacității lor de a participa la cursul de pregătire.

**▼M3****FCL.940.MI Valabilitatea certificatului de MI**

Certificatul de MI este valabil atât timp cât este valabil certificatul de FI, TRI sau CRI.

**▼B***SECȚIUNEA 11**Cerințe specifice pentru pilot instructor de încercare – FTI***FCL.905.FTI FTI – Privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile unui pilot instructor de încercare (FTI) constau în dreptul acestuia de a asigura pregătire, pe categoria de aeronave corespunzătoare, pentru:
1. eliberarea calificărilor de pilot de încercare de categoria 1 sau 2, cu condiția ca acesta să fie titularul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare;
  2. eliberarea unui certificat de FTI, în cadrul categoriei relevante a calificării de pilot de încercare, cu condiția ca instructorul să aibă cel puțin 2 ani de experiență în asigurarea pregătirii pentru eliberarea calificărilor de pilot de încercare.
- (b) Privilegiile unui FTI titular al unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 cuprind asigurarea instruirii practice și în ceea ce privește calificările de pilot de încercare de categoria 2.

**FCL.915.FTI FTI – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de FTI trebuie:

- (a) să fie titulara unei calificări de pilot de încercare eliberate în conformitate cu punctul FCL.820;
- (b) să fi efectuat cel puțin 200 de ore de zbor de încercare de categoria 1 sau 2.

**FCL.930.FTI FTI – Curs de pregătire**

- (a) Cursul de pregătire practică pentru FTI cuprinde cel puțin:
1. 25 de ore de predare-învățare;
  2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator;
  3. 5 ore de instruire practică sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b). Aceste ore de instruire practică cuprind evaluarea competenței solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.
- (b) Credite
1. Solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce privește cerința de la litera (a) punctul 1.
  2. În plus, solicitanții care dețin sau au deținut un certificat de FI sau TRI pe categoria de aeronave relevantă se creditează integral în ceea ce privește cerințele de la litera (a) punctul 2.

**FCL.940.FTI FTI – Revalidare și reinnoire**

- (a) *Revalidare.* Pentru revalidarea unui certificat de FTI, solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de FTI, una dintre următoarele cerințe:
1. să efectueze cel puțin:
    - (i) 50 de ore de zbor de încercare, dintre care cel puțin 15 se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; și

**▼B**

- (ii) 5 ore de instruire practică pentru zbor de încercare în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; sau
2. ►C1 să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în calitate de FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor se bazează pe elementul de instruire practică al cursului de pregătire FTI, ◀ în conformitate cu FCL.930.FTI litera (a) punctul 3, și cuprinde cel puțin 1 zbor de instruire sub supravegherea unui FTI calificat în conformitate cu punctul FCL.905.FTI litera (b).
- (b) *Reînnoire.* În cazul în care certificatul de FTI expiră, solicitantului i se asigură ►C1 pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ ca FTI în cadrul unei ATO. ►C1 Pregătirea de reîmprospătare a cunoștințelor ◀ trebuie să respecte cel puțin cerințele de la FCL.930.FTI litera (a) punctul 3.

## SUBPARTEA K

**EXAMINATORI**

## SECȚIUNEA 1

*Cerințe comune***FCL.1000 Certificate de examinator**

(a) *Dispoziții generale.* Titularii unui certificat de examinator trebuie:

1. să fie titularii unei licențe, calificări sau unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a asigura pregătirea pentru acestea;
2. să fie calificați să acționeze ca PIC pe aeronavă în timpul unui testului de îndemânare, al verificării competenței și al evaluării competenței, dacă acestea se desfășoară pe o aeronavă.

(b) *Condiții speciale*

1. În cazul introducerii unei aeronave noi în statele membre sau în flota unui operator, dacă îndeplinirea cerințelor din prezenta subparte nu este posibilă, autoritatea competentă are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegiul pentru desfășurarea testelor de îndemânare și a verificărilor competenței. Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare și la verificările competenței necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă, iar valabilitatea sa nu poate depăși, în niciun caz, 1 an.
- (2) Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de examinator trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele pentru revalidare pentru respectiva categorie de examinatori.

(c) *Examinarea în afara teritoriului statelor membre*

- (1) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței desfășurate în cadrul unei ATO aflate în afara teritoriului statelor membre, autoritatea competentă a statului membru poate elibera un certificat de examinator unui solicitant titular al unei licențe de pilot eliberate într-o țară terță în conformitate cu anexa 1 OACI, cu condiția ca solicitantul:
  - (i) să fie titularul cel puțin al unei licențe, calificări sau certificat echivalent celui pentru care este autorizat să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularul cel puțin al unei CPL;
  - (ii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; și

**▼ B**

- (iii) să demonstreze autorității competente un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor europene de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta parte.
- 2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la desfășurarea de teste de îndemânare și teste/verificări ale competenței:
  - (i) în afara teritoriului statelor membre; și
  - (ii) pentru piloții care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.

**FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe**

Examinatorii nu desfășoară:

- (a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unei licențe, calificări sau a unui certificat

**▼ M4**

- 1. cărora le-au asigurat mai mult de 25 % din instruirea practică obligatorie pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau se efectuează evaluarea competenței; sau

**▼ B**

- 2. dacă s-au ocupat de recomandarea pentru testul de îndemânare, în conformitate cu punctul FCL.030 litera (b);
- (b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.

**FCL.1010 Condiții indispensabile pentru examinatori**

Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze:

- (a) cunoștințe relevante, pregătire și experiență corespunzătoare în ceea ce privește privilegiile unui examinator;
- (b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia dintre licențele, calificările sau certificatele lor eliberate în conformitate cu prezenta parte, pentru nerespectarea regulamentului de bază și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.

**FCL.1015 Standardizarea examinatorilor**

- (a) Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să urmeze un curs de standardizare asigurat de către autoritatea competentă sau de o ATO și aprobat de autoritatea competentă.
- (b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin:
  - 1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru licențele, calificările sau certificatele pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări;
  - 2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în prezenta parte și cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene, desfășurarea unor teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și rapoartele și documentația aferente;
  - 3. o informare cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxe;

**▼ M3**

- 4. o informare cu privire la necesitatea de a revizui și a aplica elementele de la punctul 3, atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care a eliberat și certificatul examinatorului; și

▼ **M3**

5. o instruire cu privire la modul de a obține acces la respectivele proceduri și cerințe naționale ale celorlalte autorități competente, atunci când este necesar.
- (c) Titularii unui certificat de examinator nu desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator, cu excepția cazului în care au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante ale autorității competente a solicitantului.

▼ **B****FCL.1020 Evaluarea competenței examinatorilor**

Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să își demonstreze competența în fața unui inspector al autorității competente sau a unui examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către autoritatea competentă care eliberează certificatul de examinator, prin desfășurarea unui test de îndemânare, a unei verificări a competenței sau a unei evaluări a competenței în rolul examinatorului pentru care se solicită privilegiile, inclusiv a informării, desfășurării testului de îndemânare, verificării competenței sau evaluării competenței și a evaluării persoanei care susține testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței, a *debriefing*-ului și a înregistrării documentelor.

**FCL.1025 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor de examinator**

- (a) *Valabilitate*. Un certificat de examinator este valabil 3 ani.
- (b) *Revalidare*. Un certificat de examinator se revalidează dacă, în perioada de valabilitate a certificatului, titularul:
1. a desfășurat cel puțin 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței în fiecare an;
  2. în ultimul an al perioadei de valabilitate, a participat la ► **CI** un seminar de reînprospătare a cunoștințelor ◀ pentru examinatori organizat de autoritatea competentă sau de o ATO și aprobat de autoritatea competentă.
  3. Unul dintre testele de îndemânare sau una dintre verificările competenței efectuate în ultimul an al perioadei de valabilitate în conformitate cu punctul 1 trebuie să fi fost evaluate de către un inspector de la autoritatea competentă sau un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către autoritatea competentă care eliberează certificatul examinatorului.
  4. Dacă solicitantul unei revalidări este titularul unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, revalidarea combinată a tuturor privilegiilor de examinator se poate obține în cazul în care solicitantul îndeplinește cerințele de la litera (b) punctele 1 și 2 și de la punctul FCL.1020 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deținute, în acord cu autoritatea competentă.
- (c) *Reînnoire*. Dacă certificatul a expirat, solicitanții trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 2 și de la punctul FCL.1020 înainte de a-și putea relua exercitarea privilegiilor.
- (d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoiește numai dacă solicitantul demonstrează că îndeplinește în mod curent cerințele de la punctele FCL.1010 și FCL.1030.

**FCL.1030 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței**

- (a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii:
1. se asigură că se poate stabili o comunicare cu solicitantul, fără bariere lingvistice;
  2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în prezenta parte pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea licenței, a calificării sau a certificatului pentru care se susțin testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței;



**▼ B**

3. explică solicitantului consecințele oferirii de informații incomplete, inexacte sau false în ceea ce privește pregătirea și experiența de zbor.
- (b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul:
1. aduce la cunoștința solicitantului rezultatul testului. În eventualitatea unei promovări parțiale sau a unui eșec, examinatorul aduce la cunoștința solicitantului faptul că acesta nu își poate exercita privilegiile asociate calificării până la promovarea integrală a examenului. Examinatorul detaliază orice cerință suplimentară de pregătire și explică dreptul solicitantului de a face contestație;
  2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe licența sau certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de autoritatea competentă care a eliberat licența solicitantului;
  3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului autorității competente care a eliberat licența solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină:
    - (i) o declarație conform căreia examinatorul a primit de la solicitant informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și a constatat că pregătirea și experiența respectă cerințele aplicabile din prezenta parte;
    - (ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări;
    - (iii) rezultatul testului, al verificării sau evaluării competenței;

**▼ M3**

- (iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care licența solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator;
- (v) o copie a certificatului de examinator care conține domeniul de aplicare a privilegiilor sale în calitate de examinator în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al evaluărilor competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator.

**▼ B**

- (c) Examinatorii păstrează, pentru o perioadă de 5 ani, dosare cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, verificărilor competenței și evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora.
- (d) La cererea autorității competente care a eliberat certificatul de examinator sau a autorității competente care a eliberat licența solicitantului, examinatorii înaintează toate dosarele și rapoartele, precum și orice alte informații, în funcție de necesitățile de supraveghere.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe specifice pentru examinatorii de zbor – FE***FCL.1005.FE FE – Privilegii și condiții**

- (a) *FE(A)*. Privilegiile unui FE pentru avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura:

**▼ B**

1. teste de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;
2. teste de îndemânare pentru eliberarea unei CPL(A), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de clasă și de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;
3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(A), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică;
4. teste de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de zbor în munți, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puțin 500 de decolări și aterizări de instruire practică pentru calificarea de zbor în munți;

**▼ M3**

5. teste de verificare a competenței pentru revalidarea și reînnoirea EIR, cu condiția ca FE să fi efectuat 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane și să respecte cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2.

**▼ B**

- (b) *FE(H)*. Privilegiile unui FE pentru elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura:
1. teste de îndemânare pentru eliberarea unei PPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-o PPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;
  2. teste de îndemânare pentru eliberarea unei CPL(H), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-o CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 250 de ore de instruire practică;
  3. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot înscrise într-o PPL(H) sau CPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi respectat cerințele de la punctul 1 sau 2, după caz, și să fie titularul unei CPL(H) sau al unei ATPL(H) și, dacă este cazul, al unei IR(H);
  4. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru LAPL(H), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puțin 150 de ore de instruire practică.
- (c) *FE(As)*. Privilegiile unui FE pentru dirijabile constau în dreptul acestuia de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea PPL(As) și CPL(As) și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru calificările de tip asociate pentru dirijabile, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore de instruire practică.

**▼ B**

(d) *FE(S)*. Privilegiile unui FE pentru planoare constau în dreptul acestuia de a desfășura:

1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru SPL și LAPL(S), cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 300 de ore timp de zbor ca pilot pe planoare sau planoare motorizate, inclusiv 150 de ore de pregătire practică sau 300 de lansări de instruire practică;
2. verificări ale competenței pentru extinderea privilegiilor SPL la operațiuni comerciale, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 300 de ore timp de zbor ca pilot pe planoare sau planoare motorizate, inclusiv 90 de ore de instruire practică;

**▼ M3**

3. teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor SPL sau LAPL(S) la TMG, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 300 de ore timp de zbor ca pilot pe planoare sau planoare motorizate, inclusiv 50 de ore de instruire practică pe TMG;
4. teste de îndemânare și de verificare a competențelor profesionale pentru calificarea de zbor în nori, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat cel puțin 200 de ore timp de zbor ca pilot pe planoare sau planoare motorizate, inclusiv cel puțin 5 ore sau 25 de zboruri de pregătire pentru calificarea de zbor în nori sau cel puțin 10 de ore de pregătire pentru EIR sau IR(A).

**▼ B**

(e) *FE(B)*. Privilegiile unui FE pentru baloane constau în dreptul de a desfășura:

1. teste de îndemânare pentru eliberarea unei BPL sau a unei LAPL(B), precum și teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru extinderea privilegiilor la o altă clasă sau grupă de baloane, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 250 de ore timp de zbor ca pilot pe baloane, inclusiv 50 de ore de instruire practică;
2. verificări ale competenței pentru extinderea privilegiilor BPL la operațiuni comerciale, cu condiția ca examinatorul să fi efectuat 300 de ore timp de zbor ca pilot pe baloane, dintre care 50 de ore pe aceeași grupă de baloane pentru care se solicită extinderea. Cele 300 de ore timp de zbor cuprind 50 de ore de instruire practică.

**FCL.1010.FE FE – Condiții indispensabile**

O persoană care solicită un certificat de FE trebuie să dețină:

un certificat de FI pe categoria corespunzătoare de aeronave.

*SECȚIUNEA 3****Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de tip – TRE*****FCL.1005.TRE TRE – Privilegii și condiții**

(a) *TRE(A)* și *TRE(PL)*. Privilegiile unui TRE pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în dreptul acestuia de a desfășura:

1. teste de îndemânare pentru obținerea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;

**▼ M3**

2. verificări ale competențelor profesionale pentru revalidarea sau reinnoirea calificărilor de tip, EIR și IR;

**▼ B**

3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A);
4. teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția ca examinatorul să respecte cerințele de la punctul FCL.925;

**▼B**

5. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de TRI sau SFI pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția ca examinatorul să aibă cel puțin 3 ani de experiență ca TRE.

(b) *TRE(H)*. Privilegiile unui TRE(H) constau în dreptul acestuia de a desfășura:

1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;
2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR sau pentru extinderea IR(H) de la elicoptere monomotor la elicoptere multimotor, cu condiția ca TRE(H) să fie titularul unei IR(H) valabile;
3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H);
4. evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de TRI(H) sau SFI(H), cu condiția ca examinatorul să aibă cel puțin 3 ani de experiență ca TRE.

**FCL.1010.TRE TRE – Condiții indispensabile**

(a) *TRE(A)* și *TRE(PL)*. Solicitanții unui certificat de TRE pentru avioane și aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie:

1. în cazul avioanelor multipilot sau al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau pe aeronave cu decolare-aterizare verticală, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC;
2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane cu un singur pilot, dintre care cel puțin 200 de ore ca PIC;
3. să fie titularii unei CPL sau ATPL și ai unui certificat de TRI pentru tipul aplicabil;
4. pentru obținerea unui certificat TRE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip.

(b) *TRE(H)*. Solicitanții unui certificat de TRE(H) pentru elicoptere trebuie:

1. să fie titularii unui certificat de TRI(H) sau, în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot, ai unui certificat valabil de FI(H) pentru tipul aplicabil;
2. pentru obținerea unui certificat de TRE, să fi efectuat 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI, FI sau SFI pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip;
3. în cazul elicopterelor multipilot, să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H) și să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC;
4. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot:
  - (i) să fi efectuat 1 000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC;
  - (ii) să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H) și, dacă este cazul, ai unei IR(H) valabile;

**▼ B**

5. în cazul elicopterelor monomotor cu un singur pilot:
- (i) să fi efectuat 750 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puțin 500 de ore ca PIC;

**▼ M3**

- (ii) să fie titularii unei CPL(H) sau ATPL(H);

**▼ B**

6. înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la privilegiul multimotor pentru un singur pilot la privilegiul multimotor multipilot pe același tip de elicopter, titularul trebuie să aibă cel puțin 100 de ore de zbor în operațiuni multipilot pe tipul respectiv,
7. în cazul persoanelor care solicită obținerea unui certificat de TRE multipilot multimotor, cele 1 500 de ore experiență de zbor pe elicoptere multipilot prevăzute la litera (b) punctul 3 se pot considera ca fiind efectuate dacă aceste persoane au efectuat cele 500 de ore timp de zbor ca PIC pe un elicopter multipilot de același tip.

*SECȚIUNEA 4**Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de clasă – CRE***FCL.1005.CRE CRE – Privilegii**

Privilegiile unui CRE constau în dreptul acestuia de a desfășura, pentru avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot:

- (a) teste de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de clasă și de tip;
- (b) verificări ale competenței pentru:
  - 1. revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă și de tip;
  - 2. revalidarea și reînnoirea IR, cu condiția ca CRE să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a);
- 3. revalidarea și reînnoirea EIR, cu condiția ca CRE să fie efectuat cel puțin 1 500 ore timp de zbor ca pilot pe avioane și să respecte cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2.

**▼ M3****▼ M4**

- (c) teste de îndemânare pentru extinderea privilegiilor LAPL(A) la o altă clasă sau variantă de avion.

**▼ B****FCL.1010.CRE CRE– Condiții indispensabile**

Solicitanții unui certificat de CRE trebuie:

- (a) să dețină o CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegiul pentru un singur pilot sau să fi deținut o astfel de licență și să fie titularii unei PPL(A);
- (b) să fie titularii unui certificat de CRI pentru clasa sau tipul aplicabile;
- (c) să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane.

*SECȚIUNEA 5**Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de zbor instrumental – IRE***▼ M3****FCL.1005.IRE IRE – Privilegii**

Privilegiile titularului unui certificat de IRE constau în dreptul acestuia de a desfășura teste de îndemânare pentru eliberarea de EIR sau IR și verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea EIR sau a IR.

**▼ B****FCL.1010.IRE IRE – Condiții indispensabile**

- (a) IRE(A). Solicitanții unui certificat de IRE pentru avioane trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(A) și să fi efectuat:

**▼B**

1. 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane; și
  2. 450 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care 250 de ore ca instructor.
- (b) *IRE(H)*. Solicitanții unui certificat de IRE pentru elicoptere trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(H) și să fi efectuat:
1. 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere; și
  2. 300 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere, dintre care 200 de ore ca instructor.
- (c) *IRE(As)*. Solicitanții unui certificat de IRE pentru dirijabile trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(As) și să fi efectuat:
1. 500 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile; și
  2. 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile, dintre care 50 de ore ca instructor.

*SECȚIUNEA 6**Cerințe specifice pentru examinatorii de zbor sintetic – SFE***FCL.1005.SFE SFE – Privilegii și condiții**

- (a) *SFE(A)* și *SFE(PL)*. Privilegiile unui SFE pe avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în dreptul acestuia de a desfășura pe un FFS:
1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane multipilot sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;
  2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea IR, cu condiția ca SFE să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.1010.SFE pentru categoria de aeronave aplicabilă;
  3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A);
  4. teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiția ca examinatorul să respecte cerințele de la punctul FCL.925;
  5. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI pe categoria de aeronave relevantă, cu condiția ca examinatorul să aibă cel puțin 3 ani de experiență ca SFE.
- (b) *SFE(H)*. Privilegiile unui SFE pentru elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura pe un FFS:
1. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip; și
  2. verificări ale competenței pentru revalidarea și reînnoirea IR, cu condiția ca SFE să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.1010.IRE litera (b);
  3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H);
  4. teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiția ca examinatorul să aibă cel puțin 3 ani de experiență ca SFE.

**FCL.1010.SFE SFE – Condiții indispensabile**

- (a) *SFE(A)*. Solicitanții unui certificat de SFE pentru avioane trebuie:
1. să dețină sau să fi deținut o ATPL(A), o calificare de clasă sau de tip și un certificat de SFI (A) pentru tipul aplicabil de avion;

**▼B**

2. să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot;
3. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca SFI(A) pe tipul aplicabil.

(b) *SFE(H)*. Solicitanții unui certificat de SFE pentru elicoptere trebuie:

1. să dețină sau să fi deținut o ATPL(A), o calificare de tip și un certificat de SFI(H) pentru tipul aplicabil de elicopter;
2. să fi efectuat cel puțin 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot;
3. pentru obținerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca SFI(H) pe tipul aplicabil.

#### SECȚIUNEA 7

##### *Cerințe specifice pentru examinatorii pentru instructori de zbor – FIE*

#### **FCL.1005.FIE FIE – Privilegii și condiții**

- (a) *FIE(A)*. Privilegiile unui FIE pe avioane constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(A), CRI(A), IRI(A) și TRI(A) pe avioane cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.
- (b) *FIE(H)*. Privilegiile unui FIE pe elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(H), IRI(H) și TRI(H) pe elicoptere cu un singur pilot, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.
- (c) *FIE (As), (S), (B)*. Privilegiile unui FIE pe planoare, planoare motorizate, baloane și dirijabile constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.

#### **FCL.1010.FIE FIE – Condiții indispensabile**

(a) *FIE(A)*. Solicitanții unui certificat de FIE pentru avioane trebuie:

în cazul solicitanților care doresc să desfășoare evaluări ale competenței:

1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz;
2. să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane sau TMG; și
3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor.

(b) *FIE(H)*. Solicitanții unui certificat de FIE pentru elicoptere trebuie:

1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz;
2. să fi efectuat 2 000 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere;
3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de instructor.

**▼B**

- (c) *FIE(As)*. Solicitanții unui certificat de FIE pentru dirijabile trebuie:
1. să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile;
  2. să fi efectuat cel puțin 20 de ore timp de zbor pregătind solicitanții unui certificat de FI(As).
  3. să fie titularii certificatului de instructor relevant.
- (d) *FIE(S)*. Solicitanții unui certificat de FIE pentru planeare trebuie:
1. să fie titularii certificatului de instructor relevant;
  2. să fi efectuat 500 de ore timp de zbor ca pilot pe planeare sau planeare motorizate;
  3. să fi efectuat:
    - (i) pentru solicitanții care doresc să desfășoare evaluări ale competenței pe TMG, 10 ore sau 30 de decolări de pregătire a solicitanților unui certificat de instructor pe TMG;
    - (ii) în toate celelalte cazuri, 10 ore sau 30 de lansări de pregătire a solicitanților unui certificat de instructor.
- (e) *FIE(B)*. Solicitanții unui certificat de FIE pentru baloane trebuie:
1. să fie titularii certificatului de instructor relevant;
  2. să fi efectuat 350 de ore timp de zbor ca pilot pe baloane;
  3. să fi efectuat cel puțin 10 ore de pregătire a solicitanților unui certificat de instructor.



**▼ B***Apendicele 1***Credite pentru cunoștințele teoretice****▼ M4****A. CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚE TEORETICE PENTRU ELIBERAREA UNEI LICENȚE DE PILOT – PREGĂTIRE DE CONVERSIE ȘI CERINȚE DE EXAMINARE****▼ B****1. LAPL, PPL, BPL și SPL**

1.1. Pentru eliberarea unei LAPL, titularul unei LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral cu cunoștințe teoretice pe subiectele comune stabilite la punctul FCL.120 litera (a).

**▼ M4**

1.2. Fără a aduce atingere punctului de mai sus, pentru eliberarea unei LAPL, PPL, BPL sau SPL, titularului unei licențe pe o altă categorie de aeronave i se asigură pregătire teoretică și acesta trebuie să promoveze examenele teoretice la nivelul corespunzător pe următoarele subiecte:

- Principii de zbor;
- Proceduri operaționale;
- Performanțe de zbor și planificarea zborului;
- Cunoașterea generală a aeronavei;
- Navigație.

**▼ B**

1.3. Pentru eliberarea unei PPL, BPL sau SPL, titularul unei LAPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce privește cerințele referitoare la pregătirea și examenele teoretice.

**▼ M4**

1.4. Fără a se aduce atingere punctului 1.2, pentru eliberarea unei LAPL(A), titularul unei LAPL(S) cu extindere TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoștințe teoretice pentru calificarea de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), în conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2.

**▼ B****2. CPL**

2.1. O persoană care solicită o CPL și care este titulara unei CPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi participat la pregătire teoretică de conversie în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele dintre programele CPL pentru diferitele categorii de aeronave.

2.2. Solicitantul trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta parte în următoarele domenii, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

- 021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;
- 022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;
- 032/034 – Elicoptere și avioane de performanță, după caz;
- 070 – Proceduri operaționale; și
- 080 – Principii de zbor.

2.3. O persoană care solicită o CPL și care a promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeași categorie de aeronave se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în următoarele domenii:

- Performanțe umane;
- Meteorologie.

**▼ B****3. ATPL**

- 3.1. O persoană care solicită o ATPL și care este titulara unei ATPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi participat la pregătire teoretică de conversie în cadrul unei ATO în funcție de diferențele identificate între programele ATPL pentru diferitele categorii de aeronave.

**▼ M3**

- 3.2. Solicitantul trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta parte în următoarele domenii, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

021 – Cunoașterea generală a aeronavei: structură și sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgență;

022 – Cunoașterea generală a aeronavei: instrumente;

032/034 – Elicoptere sau avioane de performanță, după caz;

070 – Proceduri operaționale; și

080 – Principiile zborului.

**▼ B**

- 3.3. O persoană care solicită o ATPL(A) și care a promovat examenul teoretic relevant pentru o CPL(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul Comunicații VFR.

- 3.4. O persoană care solicită o ATPL(H) și care a promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în următoarele domenii:

— Legislație aeronautică;

— Principii de zbor (Elicopter);

— Comunicații în condiții VFR.

- 3.5. O persoană care solicită o ATPL(A) și care a promovat examenul teoretic relevant pentru o IR(A) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în domeniul Comunicații IFR.

- 3.6. O persoană care solicită o ATPL(H) cu o IR(H) și care a promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în următoarele domenii:

— Principii de zbor (Elicopter);

— Comunicații în condiții VFR.

**4. IR****▼ M3**

- 4.1. O persoană care solicită o IR sau o EIR și care a promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL pe aceeași categorie de aeronave se creditează pentru cerințele referitoare la cunoștințele teoretice în următoarele domenii:

— performanțe umane;

— meteorologie.

**▼ B**

- 4.2. O persoană care solicită o IR(H) și care a promovat examenele teoretice relevante pentru o ATPL(H) VFR trebuie să promoveze examenele în următoarele domenii:

— Legislație aeronautică;

— Planificarea și monitorizarea zborului;

— Radionavigație;

— Comunicații în condiții IFR.

## Grila de evaluare a competențelor lingvistice – nivelurile expert, avansat și operațional

Nivel	Pronunție	Structură	Vocabular	Fluență	Înțelegere	Interacțiune
<b>Expert (Nivelul 6)</b>	Pronunția, accentul, ritmul și intonația, cu toate că pot fi influențate de prima limbă sau de o variantă regională, nu afectează aproape niciodată ușurința înțelegerii.	Atât structurile gramaticale de bază, cât și cele complexe, precum și construcția propozițiilor sunt bine stăpânite, fără excepție.	Bogăția și acuratețea vocabularului sunt suficiente pentru a comunica eficient pe o varietate de subiecte familiare și nefamiliare. Vocabularul este idiomatic, nuanțat și sensibil la registrul stilistic.	Capabil să vorbească fluent, natural și fără eforturi. Variaza gradul de fluență al discursului pentru a obține efecte stilistice, de exemplu pentru a accentua un anumit aspect. Folosește în mod spontan și corect marcatori și conectori ai discursului.	Înțelegerea este exactă în mod constant în aproape toate contextele și include înțelegerea subtilităților lingvistice și culturale.	Interacționează cu ușurință în aproape orice situație. Este sensibil la replici verbale și non-verbale și răspunde la acestea în mod corespunzător.
<b>Avansat (Nivelul 5)</b>	Pronunția, accentul, ritmul și intonația, deși influențate de prima limbă sau de o variantă regională, afectează rareori ușurința înțelegerii.	Structurile gramaticale de bază și construcția propozițiilor sunt bine stăpânite, fără excepție. Structurile complexe sunt formulate, însă cu greșeli care uneori afectează înțelesul.	Bogăția și acuratețea vocabularului sunt suficiente pentru a comunica eficient pe teme comune, concrete și de natură profesională. Parafrazează cu succes și în mod constant. Vocabularul este uneori idiomatic.	Capabil să vorbească fluent cu relativă ușurință pe teme familiare, însă nu poate varia gradul de fluență al discursului pentru a obține efecte stilistice. Poate folosi în mod adecvat marcatori sau conectori ai discursului.	Înțelegerea este exactă pe teme comune, concrete și de natură profesională și aproape exactă atunci când vorbitorul se confruntă cu o complicație lingvistică sau situațională ori cu o conjunctură neașteptată. Poate înțelege o varietate de discursuri (dialect și/ sau accent) sau registre stilistice.	Răspunsurile sunt imediate, corespunzătoare și informative. Gestionează relația vorbitor/ascultător în mod eficient.

## ▼B

Nivel	Pronunție	Structură	Vocabular	Fluență	Înțelegere	Interacțiune
<b>Operațional (Nivelul 4)</b>	Pronunția, accentul, ritmul și intonația sunt influențate de prima limbă sau de o variantă regională, însă doar ocazional afectează ușurința înțelegerii.	Structurile gramaticale de bază și construcția propozițiilor sunt utilizate în mod creativ și sunt, în general, bine stăpânite. Pot apărea greșeli, în special în situații neobișnuite sau neașteptate, însă înțelesul este rareori afectat.	Bogăția și acuratețea vocabularului sunt, în general, suficiente pentru a comunica eficient pe teme comune, concrete și de natură profesională. Poate parafraza deseori cu succes atunci când nu stăpânește vocabularul, în special în situații neobișnuite sau neașteptate.	Formulează enunțuri într-un ritm adecvat. Ocazional se pot înregistra pierderi de fluență la tranziția de la discursul repetat sau standard la o interacțiune spontană, însă aceste situații nu împiedică eficiența comunicării. Poate folosi în mod limitat marcatori și conectori ai discursului. Cuvintele de umplutură nu distrag atenția.	Înțelegerea este destul de exactă pe teme comune, concrete și de natură profesională atunci când accentul sau complexitatea discursului sunt suficient de inteligibile pentru o comunitate internațională de utilizatori. Atunci când vorbitorul este confruntat cu o complicație lingvistică sau situațională ori cu o conjunctură neașteptată, înțelegerea poate fi mai greoaie sau poate necesita strategii de clarificare.	Răspunsurile sunt, în general, imediate, corespunzătoare și informative. Inițiază și întreține schimburile de informații chiar și atunci când se confruntă cu o conjunctură neașteptată. Se descurcă în mod corespunzător în situații de aparentă neînțelegere, verificând, confirmând sau clarificând situația.

Notă: Textul inițial al anexei 2 a fost transferat la AMC; a se vedea de asemenea nota explicativă.



*Apendicele 3*

**Cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL**

1. Prezentul apendice descrie cerințele pentru diferitele tipuri de cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL cu sau fără o IR.
2. O persoană care dorește să se transfere în cadrul altei ATO pe durata unui curs de pregătire solicită autorității competente o evaluare formală a orelor de pregătire suplimentare necesare.

**A. Curs integrat ATP – Avioane**

DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul unui curs integrat ATP(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe avioane multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR.
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A);
  - (b) ►CI pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀; și
  - (c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și pentru o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic ATP(A) cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire.
7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții.

EXAMEN TEORETIC

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(A).

PREGĂTIRE PRACTICĂ

9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:
  - (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 55 pot reprezenta timp instrumental la sol;

**▼B**

- (b) 70 de ore ca PIC, inclusiv timp de zbor în condiții VFR și timp de zbor instrumental ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore;
- (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;
- (d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și
- (e) 115 ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin:
  - 1. 20 ore ca SPIC;
  - 2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II;
  - 3. 50 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la:
    - (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, sau
    - (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, FTD 2 sau FFS, dintre care până la 10 ore se pot efectua pe un FNPT I.

Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează;

- (f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.

**TEST DE ÎNDEMÂNARE**

- 10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe avion monomotor, fie pe avion multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe avion multimotor.

**B. Curs modular ATP – Avioane**

- 1. Solicitanții unei ATPL(A) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie:
  - (a) să dețină cel puțin o PPL(A) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; și

să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire teoretică:

  - 1. pentru solicitanții titulari ai unei PPL(A): 650 de ore;
  - 2. pentru solicitanții titulari ai unei CPL(A): 400 de ore;
  - 3. pentru solicitanții titulari ai unei IR(A): 500 de ore;
  - 4. pentru solicitanții titulari ai unei CPL(A) și ai unei IR(A): 250 de ore.

**▼B**

Pregătirea teoretică se efectuează înainte de susținerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).

**C. Curs integrat CPL/IR – Avioane**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul unui curs integrat CPL(A) și IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane multimotor sau monomotor cu un singur pilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(A)/IR.
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A) și IR; și
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(A)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A) și al unei IR.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 40 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 180 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:
  - (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 40 pot reprezenta timp instrumental la sol;
  - (b) 70 de ore ca PIC, inclusiv timp de zbor în condiții VFR și timp de zbor instrumental care se pot efectua ca SPIC. Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore;
  - (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

**▼B**

(d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și

(e) 100 ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin:

1. 20 ore ca SPIC; și

2. 50 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la:

(i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau

(ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, FTD 2 sau FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I.

Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează;

(f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.

## TESTE DE ÎNDEMÂNARE

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) și testul de îndemânare IR fie pe un avion multimotor, fie pe un avion monomotor.

**D. Curs integrat CPL- Avioane**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului integrat CPL(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(A).

2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.

3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50 % dintre orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experiență de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerința privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și

(b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◄.

5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.



**▼B**

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(A) cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol;
- (b) 70 ore ca PIC;
- (c) 20 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;
- (d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă;
- (e) 10 de ore instruire practică instrumentală, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol efectuate pe un FNPT I, FTD 2, FNPT II sau FFS. Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează;
- (f) 5 ore care se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

9. La încheierea pregătirii practice, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) pe un avion monomotor sau pe un avion multimotor.

**E. Curs modular CPL – Avioane**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului modular CPL(A) este acela de a pregăti titularii unei PPL(A) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(A).
2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(A), un solicitant trebuie să fie titularul unei PPL(A) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.
3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie:
- (a) să fi efectuat 150 de ore timp de zbor;
- (b) să fi îndeplinit condițiile indispensabile pentru eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru avioane multimotor în conformitate cu subpartea H dacă, pentru testul de îndemânare, urmează a fi utilizat un avion multimotor.

**▼B**

4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică.

5. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(A); și

(b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(A) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 25 de ore de instruire practică în dublă comandă, inclusiv 10 ore de instruire instrumentală, dintre care 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, un FNPT I sau II, un FTD 2 sau un FFS.

9. Solicitanții titulari ai unei IR(A) valabile se creditează integral în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR(H) valabile se creditează cu până la 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, caz în care, cel puțin 5 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă se asigură pe un avion. Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar.

10. (a) Solicitanților cu o IR valabilă li se asigură cel puțin 15 ore de instruire practică la vedere în dublă comandă.

(b) Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă.

11. Cel puțin 5 ore din instruirea practică se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.

## EXPERIENȚĂ

12. Solicitantul unei CPL(A) trebuie să efectueze cel puțin 200 de ore timp de zbor, inclusiv cel puțin:

(a) 100 de ore ca PIC, dintre care 20 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(b) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; și

**▼B**

- (c) 10 ore timp de instruire practică instrumentală, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol efectuat pe un FNPT I, FNTP II sau FFS. Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează;

**▼M3**

- (d) 6 ore timp de zbor efectuate pe un avion multimotor, dacă pentru testul de îndemânare este utilizat un avion multimotor;

**▼B**

- (e) orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 200 de ore timp de zbor în următoarele cazuri:
- (i) 30 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei PPL(H); sau
  - (ii) 100 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei CPL(H); sau
  - (iii) 30 de ore pe TMG sau planoare; sau
  - (iv) 30 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei PPL(As); sau
  - (v) 60 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei CPL(As).

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

13. La încheierea pregătirii practice și după îndeplinirea cerințelor relevante privind experiența, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe un avion monomotor, fie pe un avion multimotor.

**F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul unui curs integrat ATP(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H)/IR.
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H) și IR;
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◄; și
  - (c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

**▼B**

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic ATP(H)/IR cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire.
7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 25 de ore de pregătire teoretică prin exerciții.

## EXAMEN TEORETIC

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(H) și al unei IR.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 140 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:

1. 75 de ore de instruire la vedere pot include:

- (i) 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau

- (ii) 25 de ore pe un FTD 2,3 sau

- (iii) 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau

- (iv) 20 de ore pe un avion sau TMG;

2. 50 de ore de instruire instrumentală pot include:

- (i) până la 20 de ore pe un FFS, FTD 2,3 sau FNPT II/III pentru elicoptere sau

- (ii) 10 ore pe cel puțin un FNPT 1 pentru elicoptere sau pe un avion;

3. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS pentru elicoptere, FTD 2,3(MCC) pentru elicoptere sau un FNPT II/III(MCC).

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere;

- (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;

- (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

- (d) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare;

- (e) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:

- (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și

- (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

**▼B**

## TESTE DE ÎNDEMÂNARE

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR și îndeplinește cerințele privind pregătirea MCC.

**G. Curs integrat ATP – Elicoptere**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul unui curs integrat ATP(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în limita privilegiilor VFR în transportul aerian comercial și să poată obține CPL(H).
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat ATP(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(H);
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și pregătire practică de bază în zbor instrumental ◄; și
  - (c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic ATP(H) cuprinde cel puțin 650 de ore de pregătire.
7. Cursul MCC cuprinde cel puțin 20 de ore de pregătire teoretică prin exerciții.

## EXAMEN TEORETIC

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei ATPL(H).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puțin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:
  - (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:
    - (i) 75 de ore de instruire la vedere pot include:
      1. 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau

**▼B**

2. 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau
3. 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau
4. 20 de ore pe un avion sau TMG;

- (ii) 10 ore de instruire instrumentală de bază, inclusiv 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion;
- (iii) 10 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un elicopter, un FFS, FTD 2,3(MCC) sau FNPT II/III(MCC) pentru elicoptere.

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS pentru elicoptere folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III pentru elicoptere;

- (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;
- (c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puțin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;
- (d) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare.

**TESTE DE ÎNDEMÂNARE**

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor și îndeplinește cerințele cu privire la pregătirea MCC.

**H. Curs modular ATP – Elicoptere**

1. Solicitanții unei ATPL(H) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin ai unei PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire într-un interval de 18 luni:
  - (a) pentru solicitanții titulari ai unei PPL(H) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago: 550 de ore;
  - (b) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H): 300 de ore.
2. Solicitanții unei ATPL(H)/IR care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puțin ai unei PPL(H) și să efectueze cel puțin următorul număr de ore de pregătire:
  - (a) pentru solicitanții titulari ai unei PPL(H): 650 de ore;
  - (b) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H): 400 de ore;
  - (c) pentru solicitanții titulari ai unei IR(H): 500 de ore;
  - (d) pentru solicitanții titulari ai unei CPL(H) și ai unei IR(H): 250 de ore.

**I. Curs integrat CPL/IR— Elicoptere****DISPOZIȚII GENERALE**

1. Scopul unui curs integrat CPL(H)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată pe elicoptere multimotor cu un singur pilot și să poată obține CPL(H)/IR pentru elicoptere multimotor.

**▼B**

2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H) și IR ►**C1** și pentru calificarea inițială de tip ◀ pentru elicoptere multi-motor; și
  - (b) ►**C1** pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(H)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H) și al unei IR.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 180 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 125 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:

- (i) 75 de ore de instruire la vedere, care pot include:

1. 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau
2. 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau
3. 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau
4. 20 de ore pe un avion sau TMG;

- (ii) 50 de ore de instruire instrumentală, care pot include:

1. până la 20 de ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II, III pentru elicoptere sau
2. 10 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion.

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III;

**▼B**

- (b) 55 de ore ca PIC, dintre care 40 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;
- (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă;
- (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;
- (e) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare;
- (f) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:
  - (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și
  - (ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H) fie pe un elicopter monomotor, fie pe un elicopter multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR.

**J. Curs integrat CPL – Elicoptere**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului integrat CPL(H) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(H).
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(H), 50 % din experiența relevantă se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 40 de ore, dintre care până la 20 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 50 de ore, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.



**▼B****CUNOȘTINȚE TEORETICE**

6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unei PPL.

**EXAMEN TEORETIC**

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H).

**PREGĂTIRE PRACTICĂ**

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 135 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 135 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 85 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:

- (i) până la 75 de ore pot reprezenta ore de instruire la vedere și pot include:

1. 30 de ore pe un FFS pentru elicoptere, de nivel C/D, sau
2. 25 de ore pe un FTD 2,3 pentru elicoptere sau
3. 20 de ore pe un FNPT II/III pentru elicoptere sau
4. 20 de ore pe un avion sau TMG;

- (ii) până la 10 ore pot reprezenta instruire instrumentală și pot include 5 ore pe cel puțin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion.

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la cel prevăzut pentru FNPT II/III;

- (b) 50 de ore ca PIC, dintre care 35 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;

- (c) 10 ore de zbor în raid în dublă comandă;

- (d) 10 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

- (e) 5 ore timp de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare;

- (f) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un elicopter.

**TEST DE ÎNDEMÂNARE**

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H).

**K. Curs modular CPL – Elicoptere****DISPOZIȚII GENERALE**

1. Scopul cursului modular CPL(H) este acela de a pregăti titularii unei PPL(H) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(H).

**▼B**

2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(H), un solicitant trebuie să fie titularul unei PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.
3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie:

**▼M3**

- (a) să fi efectuat 155 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC pe elicoptere, din care 10 ore reprezintă zbor în raid. Orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 155 de ore timp de zbor, astfel cum se prevede la punctul 11 din secțiunea K;

**▼B**

- (b) să fi respectat dispozițiile de la punctele FCL.725 și FCL.720.H dacă pentru testul de îndemânare urmează să se folosească un elicopter multi-motor.
4. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică.
5. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(H); și
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(H).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 30 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care:
  - (a) 20 de ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II,III pentru elicoptere; și
  - (b) 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion;
9. Solicitanții titulari ai unei IR(H) valabile se creditează integral pentru timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR(A) valabile trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un elicopter.
10. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare.

## EXPERIENȚĂ

11. Solicitantul unei CPL(H) trebuie să fi efectuat cel puțin 185 de ore timp de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC, dintre care 10 ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

**▼B**

Orele efectuate ca pilot comandant pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore timp de zbor în următoarele cazuri:

- (a) 20 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unei PPL(A); sau
- (b) 50 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unei CPL(A); sau
- (c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau
- (d) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei PPL(As); sau
- (e) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unei CPL(As).

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

12. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(H).

**L. Curs integrat CPL/IR – Dirijabile**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul unui curs integrat CPL(As)/IR este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile și să poată obține CPL(As)/IR.
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As)/IR trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 10 de ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile.
4. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As) și IR ► **C1** și pentru calificarea inițială de tip ◀ pentru dirijabile; și
  - (b) ► **C1** pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◀.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(As) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(As)/IR cuprinde cel puțin 500 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As) și al unei IR.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 80 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 80 de ore, solicitantii trebuie să efectueze cel puțin:

**▼B**

- (a) 60 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:
- (i) 30 de ore de instruire la vedere, care pot include:
    1. 12 ore pe un FFS pentru dirijabile sau
    2. 10 ore pe un FTD pentru dirijabile sau
    3. 8 ore pe un FNPT II/III pentru dirijabile sau
    4. 8 ore pe un avion, elicopter sau TMG;
  - (ii) 30 de ore de instruire instrumentală, care pot include:
    1. până la 12 ore pe un FFS sau FTD sau FNPT II, III pentru dirijabile sau
    2. 6 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNTP I pentru dirijabile sau pe un avion.

Dacă dirijabilul folosit pentru pregătirea practică aparține unui tip diferit de cel al FFS folosit pentru pregătirea la vedere, creditul maxim se limitează la 8 ore;
- (b) 20 de ore ca PIC, dintre care 5 de ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puțin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi și 1 oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;
- (c) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație;
- (d) 5 ore timp de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare;
- (e) 30 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:
- (i) 10 ore timp de instruire instrumentală de bază; și
  - (ii) 20 de ore de pregătire IR, care include cel puțin 10 ore pe un dirijabil multimotor certificat IFR.

**TEST DE ÎNDEMÂNARE**

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As) fie pe un dirijabil monomotor, fie pe un dirijabil multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe un dirijabil multimotor certificat IFR.

**M. Curs integrat CPL – Dirijabile****DISPOZIȚII GENERALE**

1. Scopul cursului integrat CPL(As) este acela de a pregăti piloții pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(As).
2. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO.
3. Un solicitant poate fi admis la un curs de pregătire fie în calitate de candidat *ab-initio*, fie ca titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago. În cazul unui candidat titular al unei PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de:
  - (a) 10 de ore, dintre care până la 5 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă; sau
  - (b) 15 ore, dintre care până la 7 ore pot reprezenta instruire în dublă comandă, în cazul în care s-a obținut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile.

**▼B**

4. Cursul trebuie să cuprindă:
- (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◄.
5. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemânare pentru o licență cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unei PPL.

## EXAMEN TEORETIC

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 50 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul celor 50 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 30 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol;
- (b) 20 ore ca PIC;
- (c) 5 ore de zbor în raid în dublă comandă;
- (d) 5 ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinație;
- (e) 5 ore timp de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puțin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puțin 1 oră de navigare în raid și 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare;
- (f) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puțin 5 ore pe un dirijabil.

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(As).

**N. Curs modular CPL – Dirijabile**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului modular CPL(As) este acela de a pregăti titularii unei PPL(As) pentru nivelul de competență necesar eliberării unei CPL(As).
2. Înainte de a participa la cursul modular CPL(As), un solicitant trebuie:
- (a) să dețină o PPL(As) eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
  - (b) să fi efectuat 200 de ore timp de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore reprezintă zbor în raid.

**▼B**

3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs modular CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, așa cum se organizează în cadrul unei ATO. Pregătirea teoretică poate fi asigurată în cadrul unei ATO care se ocupă exclusiv de pregătirea teoretică.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și

(b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◄.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

5. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puțin 250 de ore de pregătire.

## EXAMEN TEORETIC

6. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(As).

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

7. Solicitanților care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puțin 20 de ore de instruire practică în dublă comandă, dintre care:

10 ore de instruire la vedere, care pot cuprinde 5 ore pe un FFS sau FTD 2,3 sau FNPT II,III pentru dirijabile; și

10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puțin un FTD 1 sau FNPT I pentru dirijabile sau pe un avion.

8. Solicitanții titulari ai unei IR(As) valabile se creditează integral în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanții titulari ai unei IR valabile pe o altă categorie de aeronave trebuie să efectueze cel puțin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un dirijabil.

9. Solicitanților care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile li se asigură în plus cel puțin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare și o aterizare.

## EXPERIENȚĂ

10. Solicitantul unei CPL(As) trebuie să fi efectuat cel puțin 250 de ore timp de zbor pe dirijabile, inclusiv 125 de ore ca PIC, dintre care 50 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează o aterizare cu oprire completă pe aerodromul de destinație.

Orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore timp de zbor în următoarele cazuri:

(a) 30 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei PPL(A), respectiv al unei PPL(H); sau

(b) 60 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unei CPL(A), respectiv al unei CPL(H); sau

(c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau

(d) 10 ore pe baloane.

## TEST DE ÎNDEMÂNARE

11. La încheierea pregătirii practice aferente și după acumularea experienței relevante, solicitantul susține testul de îndemănare CPL(As).



*Apendicele 4*

**Test de îndemânare pentru eliberarea unei CPL**

**A. Dispoziții generale**

1. Solicitantul unui test de îndemânare pentru CPL trebuie să fi urmat instruirea practică pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test.
2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul în întregime. Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.
3. În urma nepromovării oricărui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare.

**DESFĂȘURAREA TESTULUI**

4. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinatorul de zbor (*Flight Examiner* – FE), solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către FE, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul.
5. La latitudinea FE, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. FE poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.
6. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale.
7. Un solicitant îi indică FE verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor și vitezele. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate.
8. FE nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.

**B. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Avioane**

1. Avionul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru avioanele de pregătire, să fie certificat pentru transportul a cel puțin patru persoane și să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil și un tren de aterizare retractabil.
2. Ruta de zbor se alege de către FE, iar destinația trebuie să fie un aerodrom controlat. Solicitantul este responsabil de planificarea zborului și se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin 90 de minute.

**▼B**

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
- (a) opera avionul în limitele sale operaționale;
  - (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - (d) folosi cunoștințele aeronautice; și
  - (e) menține controlul asupra aeronavei în orice moment astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

## TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat.

## Înălțime

zbor normal	± 100 ft
cu simularea cedării unui motor	± 150 ft

Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigație	± 5°
---	------

## Cap

zbor normal	± 10°
cu simularea cedării unui motor	± 15°

## Viteză

decolare și apropiere	± 5 noduri
toate celelalte regimuri de zbor	± 10 noduri

## CONȚINUTUL TESTULUI

5. Exercițiile din secțiunea 2 litera (c) și litera (e) punctul (iv), precum și secțiunile 5 și 6 în întregime se pot efectua pe un FNPT II sau un FFS.

Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităților de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și de degivrare și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile.

## SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI DECOLARE

a	Proceduri înainte de zbor incluzând: Planificarea zborului, documentația, determinarea masei și centrului, briefing meteo, NOTAM
b	Inspekția și deservirea avionului la sol
c	Rulajul și decolarea
d	Considerații legate de performanțele de zbor și trimerarea
e	Operațiuni de aerodrom și de trafic aerian
f	Proceduri de plecare, calarea altimetrelor, evitarea coliziunilor (orientare vizuală)
g	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T



## ▼B

SECȚIUNEA 2 – LUCRU AERIAN GENERAL	
a	Controlul avionului folosind repere vizuale externe, incluzând zborul orizontal la nivel, urcarea, coborârea, orientarea vizuală
b	Zbor la viteze minime critice, inclusiv recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală
c	Viraje, inclusiv viraje în configurație de aterizare. Viraje strânse cu înclinare de 45°
d	Zbor la viteze mari critice, inclusiv recunoașterea și revenirea din vrie
e	Zbor numai cu ajutorul instrumentelor, incluzând: (i) zbor orizontal, configurație de croazieră, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer (ii) viraje în urcare și coborâre cu înclinare de 10°–30° (iii) reveniri din atitudini neobișnuite (iv) utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
f	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ	
a	Controlul avionului folosind repere vizuale externe, incluzând configurația de croazieră Considerații asupra distanței/autonomiei de zbor
b	Orientare, citirea hărților
c	Menținerea altitudinii, vitezei, capului, orientare vizuală
d	Calarea altimetrelor. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, evaluarea abaterilor de la drumul obligat și restabilirea drumului obligat corect
f	Observarea condițiilor meteo, evaluarea prognozelor, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
g	Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)
SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE ȘI ATERIZARE	
a	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor, verificări, orientare vizuală
b	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
c	Acțiunea de ratare a aterizării la înălțimi mici
d	Aterizare normală, aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adecvate)
e	Aterizare pe teren scurt
f	Apropiere și aterizare cu motorul la ralanti (numai pentru dirijabile monomotor)
g	Aterizare fără utilizarea flapsurilor
h	Acțiuni după zbor

▼B**SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ**

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4.

a	Simularea cedării unui motor după decolare (la o altitudine de siguranță), exercițiu de incendiu
b	Funcționarea defectuoasă a echipamentelor incluzând extensia alternativă a trenului de aterizare, cedarea sistemului electric și a sistemului de frânare
c	Aterizare forțată (simulată)
d	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e	Întrebări orale

**SECȚIUNEA 6 – ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ȘI EXERCITII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP**

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5.

a	Simularea cedării unui motor în decolare (la o altitudine de siguranță, în afara cazului în care se efectuează într-un FFS)
b	Apropiere în zbor asimetric și ratare
c	Apropiere în zbor asimetric și aterizare cu oprire completă
d	Oprirea și repornirea motorului
e	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T, aptitudini de zbor
f	Orice subiecte relevante, alese de FE, ale testului de îndemânare pentru calificarea de clasă sau de tip, incluzând, dacă este aplicabil: (i) operarea sistemelor avionului inclusiv manevrarea pilotului automat (ii) operarea sistemului de presurizare (iii) utilizarea sistemelor de degivrare și anti-givraj
g	Întrebări orale

**C. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Elicoptere**

- Elicopterul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru elicopterele de pregătire.
- Zona și ruta de zbor se aleg de către FE și tot lucrul la altitudine joasă sau la punct fix se efectuează pe un aerodrom/intr-o zonă aprobate. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 90 de minute.
- Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
  - opera elicopterul în limitele sale operaționale;
  - efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - folosi cunoștințele aeronautice; și
  - menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

**▼ B**

## TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.

## Înălțime

zbor normal	± 100 ft
la simularea unei urgențe majore	± 150 ft

Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigație	± 10°
---	-------

## Cap

zbor normal	± 10°
la simularea unei urgențe majore	± 15°

## Viteză

decolare și apropiere multimotor	± 5 noduri
toate celelalte regimuri de zbor	± 10 noduri

## Abatere față de sol

T.O. la punct fix IGE (efect de sol)	± 3 ft
--------------------------------------	--------

Aterizare fără mișcări laterale sau înapoi

## CONȚINUTUL TESTULUI

5. Exercițiile din secțiunea 4 se pot efectua pe un FNPT pentru elicoptere sau un FFS pentru elicoptere. Folosirea listelor de verificare a elicopterului, abilităților de zbor, controlului elicopterului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile.

SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ȘI VERIFICĂRI ÎNAINTE DE ZBOR/ DUPĂ ZBOR	
---	--

a	Cunoașterea elicopterului (de ex. jurnalul tehnic, combustibil, masă și centraj, performanțe), planificarea zborului, documentație, NOTAM, meteo.
b	Inspecție/acțiuni înainte de zbor, localizarea și scopul componentelor
c	Inspecția carlingii, procedura de demarare
d	Verificarea echipamentelor de comunicații și navigație, selectarea și setarea frecvențelor
e	Proceduri înaintea decolării, proceduri R/T, legătură – conformarea cu ATC
f	Parcarea, oprirea motoarelor și proceduri după terminarea zborului

SECȚIUNEA 2 – MANEVRE LA PUNCT FIX ȘI ÎN SPAȚII RESTRÂNSE	
---	--

a	Decolări și aterizări (desprinderi și contact cu solul)
b	Rulaj și rulaj aerian

▼B

c	Zbor la punct fix cu vânt de față/lateral/de coadă
d	Viraje în zbor staționar de 360° pe stânga și pe dreapta (pivotări pe loc)
e	Manevre la punct fix – înainte, înapoi și lateral
f	Simularea cedării motorului de la punct fix
g	Opriri rapide în direcția vântului și cu vânt de coadă
h	Aterizări și decolări pe teren alunecos/neamenajat
i	Decolări (diferite profiluri)
j	Decolare cu vânt lateral sau de coadă (dacă este posibil)
k	Decolare cu masă maximă la decolare (reală sau simulată)
l	Apropieri (diferite profiluri)
m	Decolare și aterizare cu putere limitată
n	Autorotații (FE va alege două dintre următoarele exerciții – standard, cu planare, la viteză mică, cu viraje de 360°)
o	Aterizare în autorotație
p	Exersarea aterizării forțate cu recuperarea puterii
q	Controlul puterii, tehnici de recunoaștere, proceduri de apropiere și plecare

## SECȚIUNEA 3 – NAVIGAȚIE – PROCEDURI PE RUTĂ

a	Navigație și orientare la diferite altitudini/înălțimi, citirea hărților
b	Menținerea altitudinii/înălțimii, vitezei, capului, observarea spațiului aerian, calarea altimetrelor
c	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, autonomie, timpul estimat de sosire (ETA), evaluarea abaterilor de la drumul obligat și restabilirea drumului obligat corect, supravegherea instrumentelor
d	Observarea condițiilor meteo, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
e	Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB și/sau VOR), identificarea echipamentelor
f	Legătura cu ATC și conformarea cu reglementările etc.

## SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI ȘI MANEVRE DE ZBOR NUMAI CU AJUTORUL INSTRUMENTELOR

a	Zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii/înălțimii și vitezei
b	Viraje cu rată de înclinare 1, spre cap specificat, cu rotiri între 180 și 360 grade, pe stânga și pe dreapta
c	Urcare și coborâre, incluzând viraje cu rată de înclinare 1, spre cap specificat
d	Revenire din atitudini neobișnuite
e	Viraje cu înclinare de 30°, până la 90°, stânga și dreapta



**SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ  
(SIMULATE, DACĂ ESTE CAZUL)**

*Nota 1:* Dacă testul se efectuează pe un elicopter multimotor, în test se include un exercițiu de simulare a cedării unui motor, incluzând o apropiere și aterizare cu un singur motor operativ.

*Nota 2:* FE alege 4 dintre următoarele exerciții:

a	Funcționarea defectuoasă a motorului, incluzând defectarea regulatorului, givrarea carburatorului/motorului, sistemul de ulei, după caz.
b	Defectarea sistemului de combustibil
c	Defectarea sistemului electric
d	Defectarea sistemului hidraulic, incluzând apropierea și aterizarea fără hidraulică, după caz
e	Defectarea rotorului principal și/sau a sistemului anticuplu (numai pe FFS sau în discuții)
f	Exerciții de incendiu, incluzând controlul și eliminarea fumului, după caz
g	Alte proceduri anormale și de urgență conform Manualului de zbor, incluzând pentru elicoptere multimotor: Simularea cedării unui motor în decolare: decolare întreruptă la sau înaintea TDP (punct de decizie pentru decolare) sau aterizarea forțată în siguranță la sau înaintea DPATO (punct definit după decolare), imediat după TDP sau DPATO. Aterizare cu simularea cedării unui motor: aterizare sau ratare după cedarea motorului înainte de LDP (punct de decizie pentru aterizare) sau DPBL (punct definit înainte de aterizare); ca urmare a cedării motorului după LDP sau aterizare forțată în siguranță după DBPL.

**D. Conținutul testului de îndemânare pentru eliberarea unei CPL – Dirijabile**

1. Dirijabilul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru dirijabilele de pregătire.
2. Zona și ruta de zbor se aleg de către FE. Rutele folosite pentru secțiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinație trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puțin 60 de minute.
3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
  - (a) opera dirijabilul în limitele sale operaționale;
  - (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - (d) folosi cunoștințele aeronautice; și
  - (e) menține controlul asupra dirijabilului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

**TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR**

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat.

**▼ B**

## Înălțime

zbor normal	± 100 ft
la simularea unei urgențe majore	± 150 ft

Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigație ± 10°

## Cap

zbor normal	± 10°
la simularea unei urgențe majore	± 15°

## CONȚINUTUL TESTULUI

5. Exercițiile din secțiunile 5 și 6 se pot efectua pe un FNPT pentru dirijabile sau un FFS pentru dirijabile. Folosirea listelor de verificare a dirijabilului, abilităților de zbor, controlului dirijabilului folosind repere vizuale externe, procedurilor anti-givraj și principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor se aplică la toate secțiunile.

## SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI DECOLARE

a	Proceduri înainte de zbor incluzând: Planificarea zborului, documentația, determinarea masei și centrului, briefing meteo, NOTAM
b	Inspecția și deservirea dirijabilului la sol
c	Procedura de ridicare a ancorei, manevrarea la sol și decolarea
d	Considerații legate de performanțele de zbor și trimerarea
e	Operațiuni de aerodrom și de trafic aerian
f	Proceduri de plecare, calarea altimetrelor, evitarea coliziunilor (orientare vizuală)
g	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

## SECȚIUNEA 2 – LUCRU AERIAN GENERAL

a	Controlul dirijabilului folosind repere vizuale externe, incluzând zborul orizontal la nivel, urcarea, coborârea, orientarea vizuală
b	Zbor la nivel
c	Viraje
d	Coborâri și urcări abrupte
e	Zbor numai cu ajutorul instrumentelor, incluzând: (i) zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer (ii) viraje în urcare și coborâre (iii) reveniri din atitudini neobișnuite (iv) utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
f	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

## SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ

a	Controlul dirijabilului folosind repere vizuale externe Considerații asupra distanței/autonomiei de zbor
b	Orientare, citirea hărților
c	Menținerea altitudinii, vitezei, capului, orientare vizuală

▼**B**

d	Calarea altimetrelor, legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, evaluarea abaterilor de la drumul obligat și restabilirea drumului obligat corect
f	Observarea condițiilor meteo, evaluarea prognozelor, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
g	Urmărirea traiectului de zbor, poziționare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)

## SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE ȘI ATERIZARE

a	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor, verificări, orientare vizuală
b	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
c	Acțiunea de ratare a aterizării la înălțimi mici
d	Aterizare normală
e	Aterizare pe teren scurt
f	Apropiere și aterizare cu motorul la ralanti (numai pentru dirijabile monomotor)
g	Aterizare fără utilizarea flapsurilor
h	Acțiuni după zbor

## SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4.

a	Simularea cedării unui motor după decolare (la o altitudine de siguranță), exercițiu de incendiu
b	Funcționarea defectuoasă a echipamentelor
c	Aterizare forțată (simulată)
d	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e	Întrebări orale

## SECȚIUNEA 6 – EXERCIȚII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5.

a	Simularea cedării unui motor în decolare (la o altitudine de siguranță, în afara cazului în care se efectuează într-un FFS)
b	Apropiere și ratare cu motor (motoare) defect(e)
c	Apropiere și aterizare cu oprire completă, cu motor (motoare) defect(e)
d	Defecțiuni la sistemul de presurizare a anvelopei
e	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T, aptitudini de zbor

**▼B**

f	Orice subiecte relevante, alese de FE, ale testului de îndemânare pentru calificarea de clasă sau de tip, incluzând, dacă este aplicabil: (i) sisteme ale dirijabilelor (ii) operarea sistemului de presurizare a anvelopei
g	Întrebări orale



**▼B***Apendicele 5***Curs integrat de pregătire MPL**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului integrat MPL este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR, în transportul aerian comercial și să poată obține o MPL.

**▼M3**

2. Aprobarea pentru un curs de pregătire MPL se acordă numai unei ATO care aparține unui operator de transport aerian comercial certificat conform cu partea ORO sau care are un acord specific cu un astfel de operator. Licența se limitează la operatorul respectiv până la încheierea cursului de conversie la operatorul aerian.

**▼B**

3. Un solicitant care dorește să urmeze un curs integrat MPL trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire în cadrul unei ATO. Pregătirea se bazează pe formarea de competențe și se desfășoară într-un mediu operațional cu echipaj multiplu.
4. Doar solicitanții *ab-initio* sunt admiși în cadrul cursului.
5. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A);
  - (b) ►C1 pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental ◄;
  - (c) pregătire MCC pentru operarea avioanelor multipilot; și
  - (d) pregătire pentru calificarea de tip.
6. Un solicitant care nu a reușit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita autorității competente un examen teoretic și un test de îndemnare pentru o licență cu privilegii reduse și o IR, dacă sunt respectate cerințele aplicabile.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

7. Un curs teoretic MPL aprobat cuprinde cel puțin 750 de ore de pregătire pentru un nivel de cunoștințe ATPL(A), precum și orele necesare pentru pregătirea teoretică pentru calificarea de tip relevantă, în conformitate cu subpartea H.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puțin 240 de ore, compus din ore ca PF și PNF, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele 4 faze ale pregătirii:
  - (a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor
 

Pregătire specifică de bază în simplă comandă pe un avion.
  - (b) Faza 2 – De bază
 

Introducere în operațiunile cu echipaj multiplu și zborul instrumental.
  - (c) Faza 3 – Intermediară
 

Utilizarea operațiunilor cu echipaj multiplu pe un avion multimotor cu turbopropulsie certificat ca avion de înaltă performanță în conformitate cu partea 21.

**▼ B**

## (d) Faza 4 – Avansată

Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zbor.

Experiența de zbor în zboruri reale cuprinde toate cerințele privind experiența din subpartea H, pregătire pentru restabilirea atitudinii normale de zbor, zbor pe timp de noapte, zbor numai cu ajutorul instrumentelor și experiența necesară pentru dobândirea abilităților de zbor relevante.

Cerințele MCC sunt incorporate în fazele relevante de mai sus.

Pregătirea în zbor asimetric se asigură fie pe un avion, fie pe un FFS.

9. Fiecare fază a pregătirii din programa de instruire practică este formată atât din pregătire teoretică fundamentală, cât și din segmente de pregătire practică.
10. Cursul de pregătire cuprinde un proces de evaluare continuă a programei de pregătire și o evaluare continuă a cursanților conform programei. Procesul de evaluare garantează că:
  - (a) competențele și evaluarea aferentă sunt relevante pentru sarcinile unui copilot pe un avion multipilot; și
  - (b) cursanții dobândesc competențele necesare într-un mod progresiv și satisfăcător.
11. Cursul de pregătire cuprinde cel puțin 12 decolări și aterizări pentru a garanta competența. Aceste decolări și aterizări se efectuează sub supravegherea unui instructor pe un avion pentru care se eliberează calificarea de tip.

## NIVELUL DE EVALUARE

12. O persoană care solicită o MPL trebuie să fi demonstrat că atinge, în cazul tuturor celor 9 unități de competență specificate la punctul 13 de mai jos, nivelul avansat de competență necesar operării și interacțiunii în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiții la vedere și instrumentale. Evaluarea trebuie să confirme faptul că avionul sau situația sunt sub control în orice moment, pentru a se garanta reușita unei proceduri sau manevre. Solicitantul trebuie să demonstreze constant cunoștințele teoretice, abilitățile și atitudinile necesare operării în siguranță a tipului de avion aplicabil, în conformitate cu criteriile de performanță MPL.

## UNITĂȚI DE COMPETENȚĂ

13. Solicitantul trebuie să demonstreze competență în următoarele 9 unități de competență:
  1. aplicarea principiilor performanței umane, inclusiv a principiilor de gestionare a amenințărilor și erorilor;
  2. efectuarea operațiunilor la sol pe un avion;
  3. efectuarea decolării;
  4. efectuarea urcării;
  5. efectuarea zborului de croazieră;
  6. efectuarea coborârii;
  7. efectuarea apropierii;
  8. efectuarea aterizării; și

**▼B**

9. efectuarea operațiunilor după aterizare și după zbor pe un avion.

## ZBOR SIMULAT

14. Cerințe minime pentru FSTD:

(a) Faza 1 – Abilități esențiale de zbor

Pregătirea on-line și dispozitivele de segmentare a sarcinilor aprobate de autoritatea competentă care au următoarele caracteristici:

- presupun alte accesorii decât cele asociate în mod normal cu computerele de birou, precum modele funcționale de bloc manetă, manșă laterală sau tastatură FMS; și
- presupun activitate psihomotorie cu aplicarea corespunzătoare a forței și timpuri de răspuns adecvați.

(b) Faza 2 – De bază

Un FNPT II MCC care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie generic.

(c) Faza 3 – Intermediară

Un FSTD care reprezintă un avion multimotor cu turbopropulsie care se pilotează cu un copilot și care este calificat, conform unui standard echivalent, la nivelul B, incluzând suplimentar:

- un sistem vizual diurn/crepuscular/nocturn cu câmp vizual cu colimare minimă ce acoperă întreaga carlingă, care oferă fiecărui pilot un unghi vizual pe orizontală de 180° și de 40° pe verticală, precum și
- simularea mediului ATC.

(d) Faza 4 – Avansată

Un FFS care corespunde integral nivelului D sau nivelului C cu un sistem de vizualizare pe timp de zi îmbunătățit, inclusiv simularea mediului ATC.

**▼B***Apendicele 6***Cursuri modulare de pregătire pentru IR****A. IR(A) – Curs modular de pregătire practică**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului integrat IR(A) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe avioane în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație:

- (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental

Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD, FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului.

- (b) Modulul proceduri zbor instrumental

Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(A), 40 de ore timp instrumental monomotor în regim de pregătire sau 45 de ore timp instrumental multimotor în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(A).

**▼M3**

2. Solicitantul unui curs modular IR(A) trebuie să fie titularul unei PPL(A) sau al unei CPL(A). Solicitantul modulului Proceduri Zbor Instrumental care nu este titularul unei CPL(A) trebuie să dețină un certificat de absolvire a modulului Proceduri de Bază Zbor Instrumental.

ATO se asigură că solicitantul unui curs IR(A) multimotor care nu a fost titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor pentru avioane a urmat cursul de pregătire multimotor prevăzut în subpartea H înainte de a începe pregătirea practică pentru cursul IR(A).

**▼B**

3. Un solicitant care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(A) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază în zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură ►C1 pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀.
4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemănare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate.
5. Cursul trebuie să cuprindă:

- (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR;

- (b) instruire practică instrumentală.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs modular IR(A) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică.

**▼B**

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

7. Un curs IR(A) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 50 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, sau până la 35 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.
8. Un curs IR(A) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 40 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 10 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I. Restul de timp de instruire practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 15 ore pe avioane multimotor.
9. Titularul unei IR(A) monomotor care este și titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor trebuie să urmeze un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore de instruire pentru zborul instrumental pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II.
- 10.1. Titularului unei CPL(A) sau al unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental i se poate reduce cu 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8 de mai sus.

**▼M3**

- 10.2. Pentru titularul unei IR(H), se poate reduce la 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8 de mai sus.

**▼B**

- 10.3. Timpul total de instruire practică instrumentală pe avion trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7 sau 8, după caz.
11. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(A) trebuie să cuprindă:
  - (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: Procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin:
    - zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe:
      - zbor orizontal;
      - urcare;
      - coborâre;
      - viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;
    - model instrumental;
    - viraj strâns;
    - radionavigație;
    - revenirea din atitudini neobișnuite;
    - utilizarea unui panou redus de instrumente de bord;
    - recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală.
  - (b) Modulul proceduri zbor instrumental:
    - (i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR;
    - (ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:

**▼ B**

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări și sosiri instrumentale obișnuite;
- proceduri IFR pe rută;
- proceduri de așteptare;
- apropieri instrumentale la minimuri specificate;
- proceduri de apropiere întreruptă;
- aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (*circling*);

(iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului;

(iv) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).

**▼ M3****Aa IR(A) — Curs modular de pregătire de zbor bazată pe competențe**

## DISPOZIȚII GENERALE

**▼ M4**

1. Scopul cursului modular de pregătire de zbor bazată pe competențe este de a pregăti titularii de PPL sau CPL pentru calificarea de zbor instrumental, având în vedere instruirea în zbor instrumental și experiența anterioare. Cursul este conceput să ofere nivelul de competență necesar pentru a opera avioane în condiții IFR și IMC. Acesta este urmat în cadrul unei ATO sau constă într-o combinație de instruire în zbor instrumental oferită de un IRI(A) sau un FI(A) titulari ai privilegiului de a asigura pregătire pentru IR și instruire în zbor în cadrul unei ATO.

**▼ M3**

2. Solicitantul unui astfel de curs modular IR(A) bazat pe competențe trebuie să fie titularul unei PPL(A) sau a unei CPL(A).
3. Cursul de pregătire teoretică se efectuează într-un interval de 18 luni. Instruirea în zbor instrumental și testul de îndemânare se efectuează în perioada de valabilitate a examenelor teoretice promovate.
4. Cursul cuprinde:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR(A);
  - (b) instruire în zbor instrumental.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

5. Un curs modular IR(A) bazat pe competențe aprobat cuprinde cel puțin 80 de ore de pregătire teoretică. Cursul teoretic poate conține instruire asistată de calculator și elemente de e-learning. Trebuie asigurat un număr minim de ore de predare în sala de curs, în conformitate cu ORA.ATO.305.

## PREGĂTIRE ÎN ZBOR

6. Metoda de obținere a unei IR(A) urmând cursul modular este bazată pe competențe. Cu toate acestea, solicitantul trebuie să îndeplinească cerințele minime de mai jos. Pentru dobândirea competențelor necesare poate fi necesară o pregătire suplimentară.
  - (a) Un curs modular IR(A) monomotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 40 de ore timp de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 25 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.

**▼ M3**

- (i) În cazul în care solicitantul:
  - (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau

**▼ M4**

- (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care acordă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC,

**▼ M3**

orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 30 ore;

- (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (a) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore.
  - (iii) În orice caz, pregătirea în zbor cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion, în cadrul unei ATO.
  - (iv) Numărul total de ore de pregătire instrumentală pe dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore.
- (b) Un curs modular IR(A) multimotor bazat pe competențe cuprinde cel puțin 45 de ore timp de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 30 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.

- (i) În cazul în care solicitantul:
  - (A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau

**▼ M4**

- (B) are experiență anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condițiile unei calificări care conferă privilegiile de zbor în condiții IFR și IMC,

**▼ M3**

orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore menționate mai sus, până la un maxim de 35 ore.

- (ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menționat la litera (b) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore.
  - (iii) În orice caz, pregătirea practică cuprinde cel puțin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion multimotor, în cadrul unei ATO.
  - (iv) Numărul total de ore de instruire în zbor instrumental în dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore, dintre care cel puțin 15 ore se efectuează pe un avion multimotor.
- (c) Pentru a se determina numărul de ore de creditat și pentru a se stabili necesitățile de pregătire, solicitantul este supus unei evaluări preliminare în cadrul unei ATO.
- (d) Efectuarea pregătirii pentru zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau FI(A) în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) sau litera (b) subpunctul (i) se documentează printr-o fișă de pregătire specifică și se semnează de către instructor.

## 7. Instruirea în zbor pentru cursul modular IR(A) bazat pe competențe cuprinde:

- (a) proceduri și manevre pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin:

▼ **M3**

- (i) zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe;
  - (ii) zbor orizontal;
  - (iii) urcare;
  - (iv) coborâre;
  - (v) viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;
  - (vi) model instrumental;
  - (vii) viraj strâns;
  - (viii) radionavigație;
  - (ix) revenirea din poziții neobișnuite;
  - (x) utilizarea unui panou limitat de instrumente de bord; și
  - (xi) recunoașterea și revenirea din angajare incipientă și totală.
- (b) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR;
- (c) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:
- (i) trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
  - (ii) proceduri instrumentale standard pentru plecări și sosiri;
  - (iii) proceduri IFR pe rută;
  - (iv) proceduri de așteptare;
  - (v) apropieri instrumentale la minimuri specificate;
  - (vi) proceduri de apropiere întreruptă; și
  - (vii) aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (circling);
- (d) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului;
- (e) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv:
- (i) operarea avionului numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat nefuncțional;
  - (ii) oprirea și repornirea motoarelor (exercițiul se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).
8. Solicitanții unui curs modular IR(A) bazat pe competențe, titulari ai unei PPL sau CPL în conformitate cu partea FCL și a unei IR(A) valide, eliberate în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță, pot fi acreditați integral pentru cursul de pregătire menționat la punctul 4. Pentru a i se elibera IR(A), solicitantul:
- (a) promovează testul de îndemânare pentru IR(A), în conformitate cu anexele 7;
  - (b) demonstrează examinatorului în timpul testului de îndemânare că a dobândit un nivel adecvat de cunoștințe teoretice de legislație aeronautică, meteorologie și planificarea zborului și performanțe de zbor (IR); și
  - (c) are o experiență minimă de cel puțin 50 de ore timp de zbor în condiții IFR ca PIC pe avioane.
- EVALUARE PRELIMINARĂ**
9. Conținutul și durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienței instrumentale prelabile a solicitantului.



**▼ M3**

## MULTIMOTOR

10. Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor și dorește să obțină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puțin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II și promovează un test de îndemânare.

**▼ B****B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică**

1. Scopul cursului integrat IR(H) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe elicoptere în condiții IFR și IMC.

**▼ M3**

2. O persoană care solicită un curs modular IR(H) trebuie să fie titulara unei PPL(H), a unei CPL(H) sau a unei ATPL(H). Înainte de a începe faza de instruire pe aeronavă a cursului IR(H), solicitantul trebuie să fie titularul unei calificări de tip pentru elicopterul folosit pentru testul de îndemânare IR(H) sau să fi urmat un curs aprobat de pregătire pentru calificarea de tip pe tipul respectiv. Solicitantul trebuie să fie titularul unui certificat de promovare a unui curs MCC dacă testul de îndemânare urmează să se desfășoare în condiții multipilot.

**▼ B**

3. Un solicitant care dorește să participe la un curs modular IR(H) este obligat să treacă prin toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat.
4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Instruirea practică și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate.
5. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR;
  - (b) instruire practică instrumentală.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs modular IR(H) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

7. Un curs IR(H) monomotor trebuie să cuprindă cel puțin 50 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care:
  - (a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I(H) sau (A). Aceste 20 de ore timp de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore timp de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau
  - (b) până la 35 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere.

Instruire practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter certificat IFR.

8. Un curs IR(H) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care:

**▼ B**

- (a) până la 20 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I(H) sau (A). Aceste 20 de ore timp de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore timp de pregătire pentru IR(H) pe un avion aprobat pentru acest curs; sau
- (b) până la 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FTD 2/3, FNPT II/III sau FFS pentru elicoptere.

Instruire practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puțin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

- 9.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.

**▼ M3**

- 9.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore.
- 9.3. Pentru titularul unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unei CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore.

**▼ B**

10. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă:

- (a) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR;
- (b) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:

trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;

plecări și sosiri instrumentale obișnuite;

proceduri IFR pe rută;

proceduri de așteptare;

apropieri instrumentale la minimuri specificate;

proceduri de apropiere întreruptă;

aterizări din apropiere instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (*circling*);

- (c) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului;
- (d) dacă este necesar, operarea unui elicopter multimotor în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează pe un FFS sau FNPT II sau FTD 2/3).

### C. IR(As) – Curs modular de pregătire practică

#### DISPOZIȚII GENERALE

1. Scopul cursului integrat IR(As) este acela de a pregăti piloții la nivelul de competență necesar pentru ca aceștia să poată opera pe dirijabile în condiții IFR și IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinație:

- (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental

Acesta cuprinde 10 ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un BITD,

**▼B**

FNPT I sau II sau un FFS. La încheierea modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental, solicitantului i se eliberează un certificat de absolvire a cursului.

## (b) Modulul proceduri zbor instrumental

Acesta cuprinde restul programei de pregătire pentru IR(As), 25 de ore timp instrumental în regim de pregătire, precum și cursul teoretic pentru IR(As).

2. O persoană care solicită un curs modular IR(As) trebuie să fie titulara unei PPL(As), inclusiv a privilegiilor de zbor pe timp de noapte, sau a unei CPL(As). Un solicitant al modulului proceduri zbor instrumental care nu este titularul unei CPL(As) trebuie să fie titularul unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental.
3. Un solicitant care dorește să participe la modulul proceduri zbor instrumental din cadrul unui curs modular IR(As) este obligat să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire aprobat. Înainte de a începe modulul proceduri zbor instrumental, ATO garantează competența solicitantului în ceea ce privește abilitățile de bază în zbor instrumental. În funcție de necesități, se asigură ► **CI** pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor ◀.
4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental și testul de îndemânare trebuie efectuate în cursul perioadei de valabilitate a examenelor teoretice promovate.
5. Cursul trebuie să cuprindă:
  - (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru IR;
  - (b) instruire practică instrumentală.

## CUNOȘTINȚE TEORETICE

6. Un curs modular IR(As) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică.

## PREGĂTIRE PRACTICĂ

7. Un curs IR(As) trebuie să cuprindă cel puțin 35 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 15 ore pot reprezenta timp de pregătire instrumental la sol pe un FNPT I, sau până la 20 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore timp instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.
8. Titularului unei CPL(As) sau al unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental i se poate reduce cu 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 Timpul total de instruire practică instrumentală pe dirijabil trebuie să respecte dispozițiile de la punctul 7
9. Dacă solicitantul este titularul unei IR pe o altă categorie de aeronave, numărul total de ore de instruire practică necesar se poate reduce cu 10 ore pe dirijabile.
10. Exercițiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(As) trebuie să cuprindă:
  - (a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental:

Procedură și manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puțin:

**▼B**

zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe:

- zbor orizontal;
- urcare;
- coborâre;
- viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;

model instrumental;

radionavigație;

revenirea din atitudini neobișnuite;

utilizarea unui panou redus de instrumente de bord.

(b) Modulul proceduri zbor instrumental:

(i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiții IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor și a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiții IFR;

(ii) proceduri și manevre pentru operarea după reguli IFR în condiții normale, anormale și de urgență, cuprinzând cel puțin:

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări și sosiri instrumentale obișnuite;
- proceduri IFR pe rută;
- proceduri de așteptare;
- apropieri instrumentale la minimuri specificate;
- proceduri de apropiere întreruptă;
- aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (*circling*);

(iii) manevre în zbor și caracteristici particulare ale zborului;

(iv) operarea unui dirijabil în cadrul exercițiilor de mai sus, inclusiv operarea dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum și oprirea și repornirea motoarelor (acest exercițiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranță, cu excepția cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).



### Appendicele 7

#### Test de îndemânare IR

1. O persoană care solicită o IR trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test.
2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul în întregime. Toate secțiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secțiunile relevante ale testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.
3. În urma nepromovării unui test, poate fi necesară pregătire suplimentară. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare.

#### DESFĂȘURAREA TESTULUI

4. Testul este conceput pentru a simula un zbor real. Ruta de zbor se alege de către examinator. Un element esențial este capacitatea solicitantului de a planifica și efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină. Solicitantul efectuează planificarea zborului și se asigură că se asigură că toate echipamentele și documentația necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puțin 1 oră.
5. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinator, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul.
6. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.
7. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita atribuțiile de PIC și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale.
8. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt determinate de solicitant și aprobate de examinator.
9. Persoana care solicită o IR îi indică examinatorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare autorizată specifică aeronavei pe care se susține testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor și vitezele. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate.

#### TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

10. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:

opera aeronava în limitele sale operaționale;

efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;

**▼ B**

da dovadă de o bună judecată și abilități de zbor;

folosi cunoștințele aeronautice; și

menține controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

11. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei utilizate.

**Înălțime**

În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălțimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime minimă de coborâre/MAP/altitudine	+ 50 ft/- 0 ft

**Urmărirea traiectului de zbor**

după mijloace de radionavigație	± 5°
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

**Cap**

cu toate motoarele în funcțiune	± 5°
cu simularea cedării unui motor	± 10°

**Viteză**

cu toate motoarele în funcțiune	± 5 noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

**CONȚINUTUL TESTULUI****Avioane****SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI DECOLARE**

Folosirea listei de verificare, abilităților de zbor, procedurilor anti-givraj și de degivrare etc. se aplică la toate secțiunile

a	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrajul
b	Utilizarea documentelor Serviciilor de Trafic Aerian și meteorologice
c	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d	Inspekția înainte de zbor
e	Minimele meteorologice de operare
f	Rulaj
g	Briefing înainte de decolare, decolarea
h (°)	Trecerea la zborul instrumental
i (°)	Proceduri de plecare instrumentală, calarea altimetrelor
j (°)	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

▼B

SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR (°)	
a	Controlul avionului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv: zbor orizontal la diferite viteze, trimerare
b	Viraje în urcare și coborâre cu menținerea ratei 1 de viraj
c	Reveniri din atitudini neobișnuite, inclusiv menținerea în viraj cu înclinare de 45° și viraje strânse în coborâre
d (*)	Revenire din apropiere de angajare în zbor orizontal, în viraje în urcare/coborâre și în configurație de aterizare – aplicabile doar pentru avioane
e	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord: urcare sau coborâre menținută cu rata 1 de viraj spre cap ordonat, revenirea din atitudini neobișnuite – aplicabile doar pentru avioane
SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL PE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR (°)	
a	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicațiilor, de ex. NDB, VOR, RNAV
b	Utilizarea mijloacelor radio
c	Zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de trimerare
d	Calarea altimetrelor
e	Sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire (zone de așteptare, dacă sunt cerute)
f	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g	Proceduri de protecție la givraj, simulate, dacă este necesar
h	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE DE PRECIZIE (°)	
a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Menținerea altitudinii, vitezei și capului (apropiere stabilizată)
h (+)	Procedura de ratare
i (+)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI DE APROPIERE NON-PRECIZIE (°)	
a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor

**▼ B**

c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Menținerea altitudinii, vitezei și capului (apropiere stabilizată)
h (+)	Procedura de ratare
i (+)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
<b>SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) (°)</b>	
a	Simularea cedării motorului după decolare sau în timpul ratării
b	Apropiere, ratare și procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
c	Apropiere și aterizare cu un motor inoperant
d	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

(\*) Se poate efectua într-un FFS, FTD2/3 sau FNPT II.

(†) Se poate efectua fie în secțiunea 4, fie în secțiunea 5.

(°) Trebuie efectuat numai cu ajutorul instrumentelor.

**Elicoptere**

<b>SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI DE PLECARÉ</b>	
Folosirea listei de verificare, abilităților de zbor, procedurilor anti-givraj și de degivrare etc. se aplică la toate secțiunile	
a	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor aeronavei; masa și centrajul
b	Utilizarea documentelor Serviciilor de Trafic Aerian și meteorologice
c	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d	Inspecția înainte de zbor
e	Minimele meteorologice de operare
f	Rulajul/Rulajul în apropierea solului în conformitate cu ATC sau cu instrucțiunile instructorului
g	Briefing, proceduri și verificări înainte de decolare
h	Trecerea la zborul instrumental
i	Proceduri de plecare instrumentală
<b>SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR</b>	
a	Controlul elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv:
b	Viraje în urcare și coborâre cu menținerea ratei 1 de viraj
c	Reveniri din atitudini neobișnuite, inclusiv menținerea în viraj cu înclinare de 30° și viraje strânse în coborâre





SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL DE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR

a	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicațiilor, de ex. NDB, VOR, RNAV
b	Utilizarea mijloacelor radio
c	Zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor
d	Calarea altimetrelor
e	Sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire
f	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g	Proceduri de protecție la givraj, simulate dacă este necesar și aplicabil
h	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECȚIUNEA 4 – APROPIERE DE PRECIZIE

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (*)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Menținerea altitudinii, vitezei și capului (apropiere stabilizată)
h (*)	Procedura de ratare
i (*)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECȚIUNEA 5 – APROPIERE NON-PRECIZIE

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (*)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Menținerea altitudinii, vitezei și capului (apropiere stabilizată)
h (*)	Procedura de ratare
i (*)	Procedura de apropiere întreruptă (*)/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T



#### SECȚIUNEA 6 – PROCEDURI ANORMALE ȘI DE URGENȚĂ

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5. Testul trebuie să aibă în vedere controlul elicopterului, identificarea motorului care a cedat, acțiuni imediate (exerciții), acțiuni și verificări subsecvente și acuratețea zborului, în următoarele situații:

a	Simularea cedării unui motor după decolare și la apropiere/în timpul apropierii (**) (la o altitudine de siguranță, dacă nu se efectuează într-un FFS sau FNPT II/III, FTD 2,3)
b	Cedarea sistemului de creștere a stabilității/sistemului hidraulic (dacă este cazul)
c	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
d	Autorotație și revenire la o altitudine selectată
e	Apropiere de precizie manuală fără sistem director de zbor ( <i>flight director</i> ) (***) Apropiere manuală de precizie cu sistem director de zbor ( <i>flight director</i> ) (***)

(\*) A se efectua în secțiunea 4 sau în secțiunea 5.

(\*\*) Numai pentru elicoptere multimotor.

(\*\*\*) Se testează numai unul dintre elemente.

#### Dirijabile

##### SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ȘI DECOLARE

Folosirea listelor de verificare, abilităților de zbor, legăturii – conformării cu ATC, proceduri R/T se aplică la toate secțiunile

a	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanțelor avionului, masa și centrul
b	Utilizarea documentelor Serviciilor de Trafic Aerian și meteorologice
c	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d	Inspekția înainte de zbor
e	Minimele meteorologice de operare
f	Briefing înainte de decolare, procedura de ridicare a ancorei, manevrarea la sol
g	Decolare
h	Trecerea la zborul instrumental
i	Proceduri de plecare instrumentală, calarea altimetrelor
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

##### SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR

a	Controlul dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor
b	Viraje în urcare și coborâre cu menținerea ratei de viraj
c	Reveniri din atitudini neobișnuite
d	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord

##### SECȚIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL DE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR

a	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicațiilor, de ex. NDB, VOR, RNAV
b	Utilizarea mijloacelor radio

## ▼B

c	Zbor orizontal, menținerea capului, altitudinii și vitezei față de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de trimerare
d	Calarea altimetrelor
e	Sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire
f	Monitorizarea desfășurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

## SECȚIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE DE PRECIZIE

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Apropiere stabilizată (menținerea altitudinii, vitezei și capului)
h (+)	Procedura de ratare
i (+)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

## SECȚIUNEA 5 – PROCEDURI DE APROPIERE NON-PRECIZIE

a	Setarea și verificarea mijloacelor de navigație, identificarea echipamentelor
b	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor
c	Briefing-ul de apropiere și de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+)	Procedura de așteptare
e	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f	Cronometrarea procedurii de apropiere
g	Apropiere stabilizată (menținerea altitudinii, vitezei și capului)
h (+)	Procedura de ratare
i (+)	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

## SECȚIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT

Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5. Testul trebuie să aibă în vedere controlul dirijabilului, identificarea motorului care a cedat, acțiuni imediate, acțiuni subsecvente, verificări și acuratețea zborului în următoarele situații:

a	Simularea cedării motorului după decolare sau în timpul ratării
b	Apropierea și procedura de ratare cu un motor inoperant

**▼B**

c	Apropiere și aterizare, procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
d	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

(\*) Se poate efectua fie în secțiunea 4, fie în secțiunea 5.



Apendicele 8

**Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenței pentru o calificare de clasă sau de tip**

**A. Avioane**

Se acordă credite numai în cazul în care titularului i se revalidează privilegiile IR pentru avioane monomotor și pentru avioane multimotor cu un singur pilot, după caz.

Atunci când se efectuează o verificare a competenței, care include IR, iar titularul deține:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare valabilă de tip MP; o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME	calificarea de clasă SE (*) și calificarea de tip SE (*) și calificarea de clasă SP ME și calificarea de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME, numai credite pentru secțiunea 3B a testului de îndemânare pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot, din apendicele 9 (*)
o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME, operate ca pilot unic	calificarea de clasă SP ME (*) și calificarea de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME și calificarea de tip și de clasă SE (*)
o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME, limitată la operarea MP	a. calificarea de clasă SP ME (*) și b. calificarea de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME (*) și c. calificarea de tip și de clasă SE (*)
o calificare valabilă de clasă SP ME, operată ca pilot unic	calificarea de tip și de clasă SE și calificarea de clasă SP ME și calificarea de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME
o calificare valabilă de clasă SP ME, limitată la operarea MP	calificarea de tip și de clasă SE (*) și calificarea de clasă SP ME (*) și calificarea de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME (*)
o calificare valabilă de clasă SP SE	calificarea de clasă și de tip SE
o calificare valabilă de tip SP SE	calificarea de clasă și de tip SE

(\*) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, solicitantul să fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și apropiere în condiții IFR pe un avion de clasă sau de tip SP în operațiuni cu un singur pilot sau, pentru avioanele necomplexe, altele decât cele de înaltă performanță, solicitantul să fi promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare pentru avioane necomplexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot executat numai cu ajutorul instrumentelor în operațiuni cu un singur pilot.

**▼B****B. Elicoptere**

Se acordă credite numai în cazul în care titularului i se revalidează privilegiile IR pentru elicoptere monomotor și pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, după caz.

Atunci când se efectuează o verificare a competenței, care include IR, iar titularul deține:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenței pentru:
o calificare valabilă de tip MPH	calificarea de tip SE (*) și calificarea de tip SP ME. (*)
o calificare valabilă de tip SP ME, operată ca pilot unic	calificarea de tip SE, calificarea de tip SP ME.
o calificare valabilă de tip SP ME, limitată la operare multipilot	calificarea de tip SE, (*) calificarea de tip SP ME. (*)

(\*) Cu condiția ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puțin trei proceduri de plecare și apropiere în condiții IFR pe un elicopter de tip SP în operare SP.

**▼B***Apendicele 9***Pregătire, test de îndemânare și verificarea competenței pentru MPL, ATPL, calificări de tip și de clasă și verificarea competenței pentru IR****A. Dispoziții generale**

1. O persoană care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeași clasă sau același tip de aeronave ca și cele care urmează a fi folosite pentru test.
2. Dacă nu se promovează toate secțiunile testului din două încercări este necesară o pregătire suplimentară.
3. Nu există un număr limită de încercări de promovare a testului de îndemânare.

**CONȚINUTUL PREGĂTIRII, AL TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI****▼M4**

4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21.
5. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unei ATPL, atunci când se prevede astfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21 pentru aeronava specifică, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care pilotul este calificat.

**▼B****DESFĂȘURAREA TESTULUI/VERIFICĂRII**

6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii ale testelor de îndemânare sau verificărilor competenței cuprinzând operațiuni relevante simulate elaborate și aprobate de autoritatea competentă. Se folosesc simulatoare complete de zbor sau alte echipamente de pregătire, dacă sunt disponibile, după cum se prevede în prezenta parte.
7. În timpul verificării competenței, examinatorul se asigură că titularul calificării de clasă sau de tip își păstrează un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice.
8. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinador, solicitantul susține din nou testul de îndemânare în întregime. Dacă testul este întrerupt din motive considerate adecvate de către examinador, cu ocazia unui zbor ulterior se testează numai acele secțiuni pentru care nu s-a susținut testul.
9. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilitățile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.
10. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziție în care se pot exercita, după caz, atribuțiile de PIC sau de copilot și să susțină testul ca și când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naționale.
11. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor și vitezele. Solicitantul îi indică examinatorului verificările și sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susține testul și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau manualul de zbor al aeronavei utilizate. Înălțimile/altitudinile de decizie, înălțimile/altitudinile minime de coborâre și punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinatorul.

**▼B**

12. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepția cazului în care intervenția este necesară din motive de siguranță sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.

CERINȚE SPECIFICE PENTRU TESTUL DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICAREA COMPETENȚEI PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AERONAVE MULTIPILOT, PENTRU CALIFICĂRILE DE TIP PENTRU AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, ATUNCI CÂND SUNT EXPLOATATE ÎN OPERAȚIUNI MULTIPILOT, PENTRU MPL ȘI ATPL

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau un avion cu un singur pilot exploatat în operațiuni multipilot se efectuează în condiții de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcția celui de-al doilea pilot. Dacă se folosește o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor.
14. Solicitantul operează ca PF în timpul tuturor secțiunilor testului de îndemânare, cu excepția procedurilor anormale și de urgență, care pot fi efectuate ca PF sau PNF, în conformitate cu MCC. Persoana care solicită obținerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze și abilitatea de a acționa ca PNF. Solicitantul poate alege fie scaunul din stânga, fie scaunul din dreapta pentru testul de îndemânare, dacă de pe scaunul ales se pot executa toate elementele testului.
15. Următoarele aspecte se verifică în mod special de către examinator în cazul solicitanților unei ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operațiuni multipilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitantul acționează ca PF sau PNF:
- (a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului;
  - (b) un control continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; și
  - (c) stabilirea priorităților și luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranța și reglementările relevante adecvate situației operaționale, inclusiv situațiile de urgență.
16. Testul/verificarea se efectuează în condiții IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, și, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica și efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină.
17. În cazul în care un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de 2 ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă. În acest caz, un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorității competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe licența solicitantului.

### B. Cerințe specifice pentru categoria avioane

#### NOTE DE PROMOVARE

1. În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. În cazul în care un element al unei secțiuni nu se promovează, întreaga secțiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă examenul doar pentru respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, trebuie promovată secțiunea 6 a testului sau a verificării relevante, referitoare la zborul asimetric.



**▼B**

2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță multipilot și cu un singur pilot, solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează 5 sau mai puține elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Secțiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitantul nu promovează sau nu susține examenul pentru secțiunea 6, calificarea de tip se eliberează fără privilegiile CAT II sau CAT III. Pentru extinderea privilegiilor calificării de tip la CAT II sau CAT III, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 6 pe tipul de aeronavă corespunzător.

## TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
- (a) opera avionul în limitele sale operaționale;
  - (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - (d) folosi cunoștințele aeronautice;
  - (e) menține controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât să se asigure întotdeauna reușita procedurilor și a manevrelor de zbor;
  - (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și
  - (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.
4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului utilizat:

## Înălțime

În general	$\pm 100$ ft
Începerea ratării la înălțimea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/- 0 ft

## Urmărirea traiectului de zbor

după mijloace de radionavigație	$\pm 5^\circ$
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

## Cap

cu toate motoarele în funcțiune	$\pm 5^\circ$
cu simularea cedării unui motor	$\pm 10^\circ$

## Viteză

cu toate motoarele în funcțiune	$\pm 5$ noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

**▼ B**

## CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

## 5. Avioane cu un singur pilot, cu excepția avioanelor complexe de înaltă performanță

## (a) Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC sau copilot, precum și ca ► **C1** pilot care acționează comenzile (PF) și pilot care nu acționează comenzile (PNF) ◀

X = Pentru acest exercițiu se folosesc simulatoare de zbor, dacă sunt disponibile; în caz contrar, se utilizează un avion dacă este adecvat pentru manevra sau procedura respectivă

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 (—&gt;)

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A = Avion

FFS = Simulator complet de zbor

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor (inclusiv FNPT II pentru calificarea de clasă ME)

## (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) din secțiunea 3B și, pentru multimotor, secțiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor, dacă în testul de îndemânare sau în verificarea competenței este inclusă revalidarea/reînnoirea unei IR. Dacă elementele marcate cu asterisc (\*) nu se execută numai cu ajutorul instrumentelor în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, precum și dacă nu există credite pentru privilegiile IR, calificarea de clasă sau de tip se limitează exclusiv la VFR.

## (d) Secțiunea 3A se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor sau de tip, numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. Secțiunea 3A nu este necesară, dacă se efectuează secțiunea 3B.

## (e) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciții.

## (f) Pentru pregătirea practică pentru calificările de clasă multimotor sau de tip se folosește un FFS sau un FNPT II dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

**▼ M3**

(i) calificarea FFS sau FNPT II, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

**▼ B**

(ii) calificările instructorilor;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FFS sau FNPT II asigurate în cadrul cursului; și

(iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire.

## (g) Dacă testul de îndemânare sau verificarea competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot.



AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A
<b>SECȚIUNEA 1</b>						
1 Plecare						
1.1 Proceduri înainte de zbor, incluzând: Documentația Masa și centrul Briefing meteo NOTAM						
1.2 Verificări înainte de pornire						
1.2.1 Pe exterior	P#		P			
1.2.2 Pe interior			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 Cu vânt lateral (în cazul în care condițiile permit)		P→	→			
1.7 Procedura de urcare: Vx/Vy Viraj pe cap Menținere nivel		P→	→		M	
1.8 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECȚIUNEA 2</b>						
2 Lucru aerian (VMC)						
2.1 Urcare la nivel la viteze diferite, incluzând zborul la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flaps (incluzând apropiere de VMCA, după caz)		P→	→			



AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP		
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
2.2 Viraje strânse (360°, stânga și dreapta, cu înclinare de 45°)		P→	→			M	
2.3 Angajare și revenire: (i) Cu tren și flaps escamotat (ii) Apropiere de angajare în coborâre în timpul unui viraj cu configurație și putere de apropiere (iii) Apropiere de angajare în configurație și putere de aterizare (iv) Apropiere de angajare în urcare în timpul unui viraj cu flaps pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane mono-motor)		P→	→			M	
2.4 Manevrarea avionului cu pilotul automat și sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> ) (poate fi efectuat în secțiunea 3), dacă este posibil		P→	→			M	
2.5 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T							
<b>SECȚIUNEA 3A</b>							
3A Proceduri VFR pe rută  [vezi B.5 (c) și (d)]							
3A.1 Planul de zbor, poziția estimată și citirea hărților							
3A.2 Menținerea altitudinii, capului și vitezei							
3A.3 Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire							
3A.4 Folosirea mijloacelor de radio-navigație (dacă este cazul)							
3A.5 Management de zbor (jurnal bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)							



AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A
3A.6 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
SECȚIUNEA 3B						
3B Zbor instrumental						
3B.1* Procedura de plecare IFR		P→	→			M
3B.2* Zbor IFR pe rută		P→	→			M
3B.3* Proceduri de așteptare		P→	→			M
3B.4* Procedură ILS la DH/A 200' (60 m) sau la minimă (pilotul automat poate fi folosit la interceptarea pantei)		P→	→			M
3B.5* Proceduri de apropiere de non-precizie spre MDH/A și MAP		P→	→			M
3B.6* Exerciții de zbor incluzând defecțiuni simulate ale busolei și altimetrului: viraje cu rată 1, 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						
Spațiu lăsat intenționat liber						
SECȚIUNEA 4						
4 Sosiri și aterizări						
4.1 Procedură de sosire la aerodrom		P→	→			M
4.2 Aterizare normală		P→	→			M
4.3 Aterizare fără flaps		P→	→			M



AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A
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 max. 2 000' 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						
<b>SECȚIUNEA 5</b>						
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 defectării motorului 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, (ii) defectarea sistemelor, după caz	P→	→	→			
5.5 Oprirea și repornirea motorului (numai pentru testul de îndemânare ME) (la o altitudine de siguranță dacă se execută pe aeronavă)	P→	→	→			



AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPȚIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/ VERIFICARE PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP	
	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
5.6 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
<b>SECȚIUNEA 6</b>						
6 Simularea zborului asimetric						
6.1* (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5) Simularea defectării motorului în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, cu excepția efectuării în FFS sau FNPT II)	P—>	—>	—>X		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						

6. Avioane multipilot și avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

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

X = Pentru acest exercițiu se folosesc simulatoare, dacă sunt disponibile; în caz contrar, se utilizează o aeronavă dacă este adecvată pentru manevra sau procedura respectivă.

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

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor

OTD = Alte echipamente de pregătire

▼ **B**

- (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se efectuează numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.
- (d) Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.
- (e) Se folosește un FFS pentru pregătirea practică și testare dacă FFS face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:
- (i) calificarea FFS sau FNPT II;
  - (ii) calificările instructorilor;
  - (iii) numărul de ore de pregătire pe FFS sau FNPT II asigurate în cadrul cursului; și
  - (iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire.
- (f) Manevrelor și procedurilor includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot.
- (g) Manevrelor și procedurilor se desfășoară ca pilot unic pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni cu un singur pilot.
- (h) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanță cu un singur pilot, dacă un test de îndemânare sau o verificare a competenței se efectuează în operațiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operațiunile multipilot. Dacă se au în vedere privilegiile de pilot unic, trebuie efectuate suplimentar, ca pilot unic, manevrele/procedurile de la 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 și cel puțin o manevră/procedură din secțiunea 3.4.
- (i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A litera (e), solicitanții trebuie să îndeplinească aceleași condiții ca alți solicitanți ai calificării de tip, cu excepția exercițiilor practice legate de fazele de decolare și de aterizare.

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
<b>SECȚIUNEA 1</b>							
1. Pregătirea zborului							
1.1. Calcularea performanțelor	P						
1.2. Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	P#			P			





AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
1.3. Inspecția carlingii		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 comunicații	P—>	—>	—>	—>		M	
1.5. Rulajul în conformitate cu controlul traficului aerian sau cu instrucțiunile instructorului			P—>	—>			
1.6. Verificări înaintea decolării		P—>	—>	—>		M	
<b>SECȚIUNEA 2</b>							
2. Decolări							
2.1. Decolări normale cu diferite configurații ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă			P—>	—>			
2.2* Decolarea instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă			P—>	—>			
2.3. Decolarea cu vânt lateral			P—>	—>			
2.4. Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)			P—>	—>			



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
2.5. Decolări cu simularea cedării unui motor:							
2.5.1* imediat după atingerea vitezei V2 (Pentru avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> , nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălțime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în privința masei la decolare și altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea unui motor la scurt timp după atingerea vitezei V2)			P→	→			
2.5.2* între V1 și V2			P	X		M Numai FFS	
2.6. Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V1			P→	→X		M	
<b>SECȚIUNEA 3</b>							
3. Manevre și proceduri de zbor							
3.1. Viraje cu și fără spoiler			P→	→			
3.2. <i>Tuck under</i> și <i>Mach Buffet</i> la atingerea numărului Mach critic și alte caracteristici de zbor specifice avionului (ex. rului olandez).			P→	→X Pentru acest exercițiu nu se poate folosi o aeronavă			



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
3.3. Operarea normală a sistemelor și comenzilor panoului inginerului-mecanic de bord	P→	→	→	→			
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 aerul condiționat	P→	→	→	→			
3.4.2. Sistemul Pitot/static	P→	→	→	→			
3.4.3. Sistemul de combustibil	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 anti-givraj și de degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	P→	→	→	→			
3.4.8. Pilotul automat/Sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	P→	→	→	→		M (numai cu un singur pilot)	
3.4.9. Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și sistemele de creștere a stabilității	P→	→	→	→			



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
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 sistemul de management al zborului	P—>	—>	—>	—>			
3.4.12. Trenul de aterizare și sistemul de frânare	P—>	—>	—>	—>			
3.4.13. Sistemul de flaps și slats	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 anormale trebuie selectate de la 3.6.1 până la 3.6.9 inclusiv
3.6.1. Exerciții 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. Defecțiuni 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	



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
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		P→	→	→			
3.6.9. Eveniment ACAS	P→	→	→	Nu se poate folosi o aeronavă		Numai FFS	
3.7. Viraje strânse de 180° și 360°, la stânga și la dreapta, cu înclinare de 45°		P→	→	→			
3.8. Recunoașterea promptă și luarea contramăsurilor necesare în cazul vitezei de angajare la apropiere (până la activarea dispozitivului de avertizare a angajării) în configurație de decolare (flapsurile în configurație de decolare), în configurație de zbor de croazieră și în configurația de aterizare (flapsurile în poziția de aterizare, trenul scos)			P→	→			
3.8.1. Revenire din angajare totală sau după activarea dispozitivului de avertizare a angajării în configurația de urcare, de croazieră și de apropiere			P	X			
3.9. Proceduri de zbor instrumental							
3.9.1* Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC		P→	→	→		M	
3.9.2* Proceduri de așteptare		P→	→	→			

## ▼B

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNĂLTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
3.9.3* Apropieri de precizie până la o înălțime de decizie (DH) nu mai mică de 60 m (200 ft)							
3.9.3.1* manual, fără sistemul director de zbor			P→	→		M (numai test de îndemânare)	
3.9.3.2* manual, cu sistemul director de zbor			P→	→			
3.9.3.3* cu pilotul automat			P→	→			
3.9.3.4* manual, cu simularea unui motor inoperant; cedarea motorului trebuie simulată pe perioada apropierii finale, înaintea depășirii radiofarului exterior (OM) până la atingerea pistei sau pe durata procedurii complete de apropiere întreruptă Pentru avioanele care nu au fost certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria <i>commuter</i> (SFAR 23), apropierea în condițiile simulării cedării unui motor și procedura subsecventă de ratare se inițiază împreună cu apropierea de non-precizie conform descrierii de la punctul 3.9.4 Procedura de ratare se inițiază în momentul atingerii înălțimii publicate de depășire a obstacolelor (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei înălțimi/altitudinii minime de coborâre (MDH/A) de 500 ft deasupra pragului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de			P→	→		M	



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea unui motor în conformitate cu 3.9.3.4.							
3.9.4* Apropiere de non-precizie până la MDH/A			P*—>	—>		M	
3.9.5. Apropiere cu manevre la vedere ( <i>circling</i> ) în următoarele condiții: (a)* apropiere până la altitudinea minimă de apropiere 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*—>	—>			
<b>SECȚIUNEA 4</b>							
4. Proceduri de apropiere întreruptă							
4.1. Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune* după o apropiere ILS la atingerea înălțimii de decizie			P*—>	—>			



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
4.2. Alte proceduri de apropiere întreruptă			P*—>	—>			
4.3* Procedura manuală de ratare cu simularea motorului critic inoperant după o apropiere instrumentală la atingerea DH, MDH sau MAPt			P*—>	—>		M	
4.4. Aterizare întreruptă la 15 m (50 ft) deasupra capătului pistei și ratare			P—>	—>			
SECȚIUNEA 5							
5. Aterizări							
5.1. Aterizări normale* de asemenea după o apropiere ILS cu tranziție la zbor la vedere la atingerea DH			P				
5.2. Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziție <i>out-of-trim</i>			P—>		Pentru acest exercițiu nu se poate folosi o aeronavă		
5.3. Aterizări cu vânt lateral (a/c dacă este posibil)			P—>	—>			
5.4. Zbor în zona de așteptare și aterizare fără flaps și slats sau cu flaps și slats parțial extinse			P—>	—>			
5.5. Aterizare cu simularea motorului critic inoperant			P—>	—>		M	





AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
5.6. Aterizare cu două motoare inoperante: — avioane cu 3 motoare: motorul central și 1 motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu datele AFM; — avioane cu 4 motoare: 2 motoare de pe aceeași parte			P	X		M Numai FFS (numai test de îndemânare)	

*Observații generale:*

Cerințe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), și anume operațiuni Cat II/III.

SECȚIUNEA 6							
Autorizare adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)  Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și a procedurilor de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele avionului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).							
6.1* Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată			P*—>	—>X Pentru acest exercițiu nu se poate folosi o aeronavă		M*	



AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
6.2* Apropieri ILS: în condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (împărțirea sarcinilor, proceduri „call out”, supravegherea reciprocă, schimbul de informații și susținerea)			P—>	—>		M	
6.3* Procedura de ratare:  după apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH.  Pregătirea trebuie să includă de asemenea o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a avionului față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită și cedarea echipamentului de sol/de bord înainte atingerii DH, și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord			P—>	—>		M*	
6.4* Aterizare (aterizări):  cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată			P—>	—>		M	

Notă: Operațiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.

**▼B**

## 7. Calificări de clasă (aterizare pe apă)

Secțiunea 6 se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor (aterizare pe apă), numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experiență în ultimele 12 luni nu au fost efectuate.

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 1</b>		
1. <b>Plecare</b>		
1.1. Proceduri înainte de zbor, incluzând: Documentație Masa și centrajul Briefing meteo NOTAM		
1.2. Verificări înainte de pornire Pe exterior/pe interior		
1.3. Pornirea și oprirea motorului Normală Defecțiuni		
1.4. Rulaj		
1.5. Hidroplanare		
1.6. Amarare: Plajă Chei debarcader Geamandură		
1.7. Navigare cu motorul oprit		
1.8. Verificări înainte de decolare: Încălzirea motoarelor (dacă este cazul)		
1.9. Procedura de decolare: Normală cu configurația din manual a flapsurilor Cu vânt lateral (în cazul în care condițiile permit)		
1.10. Procedura de urcare Viraj pe cap Menținere nivel		
1.11. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		

▼B

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
<b>SECȚIUNEA 2</b>		
<b>2. Lucru aerian (VFR)</b>		
2.1. Urcare la nivel la viteze diferite, incluzând zborul la viteză minimă critică față de aer, cu și fără flaps (incluzând apropiere de VMCA, după caz)		
2.2. Viraje strânse (360°, stânga și dreapta, cu înclinare de 45°)		
2.3. Angajare și revenire: (i) cu tren și flaps escamotat; (ii) apropiere de angajare în coborâre în timpul unui viraj cu configurație și putere de apropiere; (iii) apropiere de angajare în configurație și putere de aterizare; (iv) apropiere de angajare în urcare în timpul unui viraj cu flaps pentru decolare și putere de urcare (numai pentru avioane monomotor)		
2.4. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 3</b>		
<b>3. Proceduri VFR pe rută</b>		
3.1. Planul de zbor, poziția estimată și citirea hărților		
3.2. Menținerea altitudinii, capului și vitezei		
3.3. Orientarea, sincronizarea și revizuirea timpului estimat de sosire		
3.4. Folosirea mijloacelor de radio-navigație (dacă este cazul)		
3.5. Management de zbor (jurnal bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)		

## ▼B

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.6. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 4</b>		
<b>4. Sosiri și aterizări</b>		
4.1. Proceduri de sosire la aerodrom (numai pentru avioanele amfibie)		
4.2. Aterizare normală		
4.3. Aterizare fără flaps		
4.4. Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiții adecvate)		
4.5. Apropiere și aterizare, cu motorul la ralanti, de la o altitudine de max. 2 000' deasupra apei (numai pentru avioane monomotor)		
4.6. Ratare de la înălțimea minimă		
4.7. Aterizare pe ape liniștite Aterizare pe ape agitate		
4.8. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 5</b>		
<b>5. Proceduri anormale și de urgență</b>		
(Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4)		
5.1. Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		
5.2. Simularea cedării motorului după decolare (numai avioane monomotor)		
5.3. Simularea aterizării forțate, fără putere (numai avioane monomotor)		

## ▼B

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
5.4. Simularea procedurilor de urgență: (i) foc sau fum în zbor (ii) defectarea sistemelor, după caz		
5.5. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
<b>SECȚIUNEA 6</b>		
6. <b>Simularea zborului asimetric</b>  (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-5)		
6.1. Simularea cedării motorului în timpul decolării (la o altitudine de siguranță, cu excepția efectuării în FFS și FNPT II)		
6.2. Oprirea și repornirea motorului (numai pentru testul îndemânare ME)		
6.3. Apropiere în zbor asimetric și ratare		
6.4. Apropiere în zbor asimetric și aterizare cu oprire completă		
6.5. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		

**C. Cerințe specifice pentru categoria elicoptere**

- În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenței pentru calificări de tip și ATPL, solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1-4 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 5 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a oricărui element promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței se promovează într-un interval de 6 luni.
- În cazul verificării competenței pentru o IR, solicitantul trebuie să promoveze secțiunea 5 a verificării competenței. Respingerea la mai mult de 3 componente duce la repetarea în întregime a secțiunii 5. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 3 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea verificării sau nepromovarea oricărui element din secțiunea 5 promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou întreaga verificare.

**TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR**

- Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
  - opera elicopterul în limitele sale operaționale;
  - efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;

**▼ B**

- (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
- (d) folosi cunoștințele aeronautice;
- (e) menține controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor să nu fie niciodată pusă sub semnul întrebării;
- (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și
- (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului, dacă este cazul.

**▼ M3**

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele elicopterului utilizat.

**▼ B**

- (a) limite operaționale în condiții IFR

Înălțime:

În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălțimea/ altitudinea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/- 0 ft

Urmărirea traiectului de zbor:

după mijloace de radionavigație	± 5°
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

Cap:

Operări normale	± 5°
Operări anormale/de urgență	± 10°

Viteză:

În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

- (b) limite operaționale în condiții VFR

Înălțime:

În general	± 100 ft
------------	----------

Cap:

Operări normale	± 5°
Operări anormale/de urgență	± 10°

Viteză:

În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

**▼ B**

Abateri față de sol:

T.O. la punct fix IGE (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare	± 2 ft (cu 0 ft zbor cu spatele sau lateral)

CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

DISPOZIȚII GENERALE

5. Următoarele simboluri înseamnă:

P = Pregătit ca PIC pentru eliberarea unei calificări de tip pentru SPH sau pregătit ca PIC sau copilot și ca PF sau PNF pentru eliberarea unei calificări de tip pentru MPH.

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

7. Elementele marcate cu asterisc (\*) se execută în condiții IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

8. Procedurile de zbor instrumental (secțiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-și reînnoiască sau să-și revalideze o IR(H) sau să-și extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.

9. Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

10. Se folosește un FSTD pentru pregătirea practică și testare dacă FSTD face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

**▼ M3**

(i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

**▼ B**

(ii) calificările instructorului și examinatorului;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;

(iv) calificările și experiența anterioară, pe tipuri similare, ale pilotului aflat în pregătire; și

(v) numărul de ore de experiență de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.

ELICOPTERE MULTIPILOT

11. Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot și ATPL(H) susțin doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.



▼B

12. Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot susțin doar secțiunile 1-4 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	FTD	FFS	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
SECTIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor						
1.1 Inspecția vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției			P		M (dacă se efectuează pe elicopter)	
1.2 Inspecția carlingii		P	—>		M	
1.3 Proceduri de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații	P	—>	—>		M	
1.4 Rulaj/rulaj în apropierea solului cu respectarea instrucțiunilor controlului traficului aerian sau cu respectarea instrucțiunilor unui instructor		P	—>		M	
1.5 Proceduri și verificări înainte de decolare	P	—>	—>		M	
SECTIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor						
2.1 Decolări (diferite profiluri)		P	—>		M	
2.2 Decolări și aterizări pe teren alunecos 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	



ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	FTD	FFS	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS H	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
2.5 Viraje în urcare și coborâre spre cap specificat	P	—>	—>		M	
2.5.1 Viraje de 180°-360°, la stânga și la dreapta, cu înclinare de 30°, numai cu ajutorul instrumentelor	P	—>	—>		M	
2.6 Coborâre în autorotație	P	—>	—>		M	
2.6.1 Aterizare în autorotație (numai SEH) sau cu recuperarea puterii		P	—>		M	
2.7 Aterizări, diferite profiluri		P	—>		M	
2.7.1 Ratare sau aterizare în urma simulării cedării motorului înainte de LDP sau DPBL		P	—>		M	
2.7.2 Aterizare în urma simulării cedării motorului după LDP sau DPBL		P	—>		M	
<b>SECȚIUNEA 3 – Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri</b>						
3 Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:					M	Se alege un minim obligatoriu de 3 elemente din această secțiune
3.1 Motor	P	—>	—>			
3.2 Aer condiționat (încălzire, ventilație)	P	—>	—>			
3.3 Sistemul Pitot/static	P	—>	—>			
3.4 Sistemul de combustibil	P	—>	—>			
3.5 Sistemul electric	P	—>	—>			
3.6 Sistemul hidraulic	P	—>	—>			



ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	FTD	FFS	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS H	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
3.7 Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	—>	—>			
3.8 Sistemul de degivrare și anti-givraj	P	—>	—>			
3.9 Pilotul automat/Sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	P	—>	—>			
3.10 Sistemele de creștere a stabilității	P	—>	—>			
3.11 Radar meteorologic, radioaltimetru, transponder	P	—>	—>			
3.12 Sistemul de navigație de suprafață	P	—>	—>			
3.13 Sistemul trenului de aterizare	P	—>	—>			
3.14 Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	P	—>	—>			
3.15 Echipamentele radio, de navigație, instrumentele și sistemul de management al zborului	P	—>	—>			
<b>SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență</b>						
4 Proceduri anormale și de urgență					M	Se alege un minim obligatoriu de 3 elemente din această secțiune
4.1 Exerciții de incendiu (inclusiv evacuarea dacă este cazul)	P	—>	—>			
4.2 Controlul și evacuarea fumului	P	—>	—>			
4.3 Defecțiuni ale motorului, oprirea și repornirea motorului la o înălțime de siguranță	P	—>	—>			
4.4 Largare combustibil (simulare)	P	—>	—>			



ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI		
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS H	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
4.5 Defectarea comenzii rotorului anticuplu (dacă este cazul)	P	—>	—>				
4.5.1 Pierderea rotorului anticuplu (dacă este cazul)	P	—>	Pentru acest exercițiu nu se poate folosi un elicopter				
4.6 Incapacitatea unui membru al echipajului – doar MPH	P	—>	—>				
4.7 Defecțiuni la sistemul de transmisie	P	—>	—>				
4.8 Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	—>	—>				
<b>SECȚIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiții IMC reale sau simulate)</b>							
5.1 Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	p*	—>*	—>*				
5.1.1 Simularea cedării motorului în timpul plecării	p*	—>*	—>*		M*		
5.2 Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC	p*	—>*	—>*		M*		
5.3 Proceduri de așteptare	p*	—>*	—>*				
5.4 Apropieri ILS la înălțimea de decizie CAT I	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Manual, fără sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	p*	—>*	—>*		M*		
5.4.2 Apropiere de precizie manuală, cu sau fără sistemul director de zbor	p*	—>*	—>*		M*		



ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI		
	Manevre/Proceduri	FTD	FFS	H	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS H	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
5.4.3 Pe pilot automat	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Manual, cu un motor simulat inoperant. [Cedarea motorului trebuie simulată pe perioada apropierii finale, înaintea depășirii radiofarului exterior (OM), până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă]	p*	—>*	—>*		M*		
5.5 Apropiere de non-precizie la altitudinea/înălțimea minimă de coborâre MDA/H	p*	—>*	—>*		M*		
5.6 Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/DH 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/DH sau MDA/MDH	p*				M*		
5.7 Autorotație în condiții IMC cu recuperarea puterii	p*	—>*	—>*		M*		
5.8 Revenire din atitudini neobișnuite	p*	—>*	—>*		M*		
SECȚIUNEA 6 – Utilizarea echipamentului opțional							
6 Utilizarea echipamentelor opționale	p	—>	—>				

**▼B****D. Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală**

1. În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 5 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului sau a verificării, inclusiv a oricărui element promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței se promovează într-un interval de șase luni.

**TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR**

2. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
- (a) opera aeronava cu decolare-aterizare verticală în limitele sale operaționale;
  - (b) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - (c) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - (d) folosi cunoștințele aeronautice;
  - (e) menține controlul asupra aeronavei cu decolare-aterizare verticală în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor să nu fie niciodată pusă sub semnul întrebării;
  - (f) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și
  - (g) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.
3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate.

- (a) limite operaționale în condiții IFR:

Înălțime:

În general	± 100 ft
Începerea rătăirii la înălțimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/- 0 ft

Urmărirea traiectului de zbor:

după mijloace de radionavigație	± 5°
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

Cap:

Operări normale	± 5°
Operări anormale/de urgență	± 10°

Viteză:

În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

**▼ B**

(b) limite operaționale în condiții VFR:

Înălțime:

În general  $\pm 100$  ft

Cap:

Operări normale  $\pm 5^\circ$

Operări anormale/de urgență  $\pm 10^\circ$

Viteză:

În general  $\pm 10$  noduri

Cu simularea cedării unui motor  $+ 10$  noduri/ $- 5$  noduri

Abatere față de sol:

T.O. la punct fix IGE (efect de sol)  $\pm 3$  ft

Aterizare  $\pm 2$  ft (cu 0 ft zbor cu spatele sau lateral)

**CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI**

4. Următoarele simboluri înseamnă:

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

5. 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 ( $\rightarrow$ ).

6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS = Simulator complet de zbor

FTD = Echipament de pregătire pentru zbor

OTD = Alt echipament de pregătire

PL = Aeronavă cu decolare-aterizare verticală

(a) Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală susțin secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.

(b) Persoanele care solicită o verificare a competențelor profesionale pentru revalidarea sau reinnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală susțin secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6 și/sau secțiunea 7.

(c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se efectuează numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

7. Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

**▼B**

8. Se folosesc echipamente de pregătire sintetică pentru zbor pentru pregătirea practică și testare dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

**▼M3**

- (a) calificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, astfel cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

**▼B**

- (b) calificările instructorului.

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor							
1.1 Verificarea vizuală a exteriorului aeronavei cu decolare-aterizare verticală; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției				P			
1.2 Inspecția carlingii	P	→	→	→			
1.3 Proceduri de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații	P	→	→	→		M	
1.4 Rulaj cu respectarea instrucțiunilor controlului traficului aerian sau cu respectarea instrucțiunilor unui instructor		P	→	→			
1.5 Proceduri și verificări înainte de decolare, inclusiv verificarea alimentării cu electricitate	P	→	→	→		M	
SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor							
2.1 Profiluri normale de decolare VFR; Operațiuni pe pistă (STOL și VTOL), inclusiv cele pentru vânt lateral Heliporturi în terase Heliporturi de suprafață		P	→	→		M	
2.2 Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)		P	→				
2.3.1 Decolare întreruptă: în timpul operațiunilor pe pistă în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase în timpul operațiunilor la sol		P	→			M	





CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
2.3.2 Decolare cu simularea cedării motorului după depășirea punctului de decizie: în timpul operațiunilor pe pistă în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase în timpul operațiunilor la sol		P	—>			M	
2.4 Coborâre în autorotație în modul elicopter la sol (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	—>	—>			M Numai FFS	
2.4.1 Coborâre în autorotație în modul avion (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)		P	—>			M Numai FFS	
2.5 Profiluri normale de aterizare VFR; Operațiuni pe pistă (STOL și VTOL) heliporturi în terase heliporturi de suprafață		P	—>	—>		M	
2.5.1 Aterizare cu simularea cedării motorului după atingerea punctului de decizie: în timpul operațiunilor pe pistă în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase în timpul operațiunilor la sol							
2.6 Ratare sau aterizare în urma simulării cedării motorului înainte de punctul de decizie		P	—>			M	
<b>SECȚIUNEA 3 – Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri:</b>							
3 Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de 3 elemente din această secțiune
3.1 Motor	P	—>	—>				



CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
3.2 Presurizare și aer condiționat (încălzire, ventilație)	P	—>	—>				
3.3 Sistemul Pitot/static	P	—>	—>				
3.4 Sistemul de combustibil	P	—>	—>				
3.5 Sistemul electric	P	—>	—>				
3.6 Sistemul hidraulic	P	—>	—>				
3.7 Sistemul comenzilor de zbor și sistemul de trimerare	P	—>	—>				
3.8 Sistem antigivraj și de degi- vrare, încălzirea dispozitivului antireflexie (dacă este cazul)	P	—>	—>				
3.9 Pilotul automat/Sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	P	—>	—>				
3.10 Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și sistemele de creștere a stabi- lității	P	—>	—>				
3.11 Radar meteorologic, radioalti- metru, transponder, sistemul de avertizare a apropierii peri- culoase de sol (dacă este cazul)	P	—>	—>				
3.12 Sistemul trenului de aterizare	P	—>	—>				
3.13 Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	P	—>	—>				
3.14 Echipamentele radio, de navi- gație, instrumentele și sistemul de management al zborului	P	—>	—>				
3.15 Sistem de flapsuri	P	—>	—>				
SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență							
4 Proceduri anormale și de urgență (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de 3 elemente din această secțiune



CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
4.1 Exerciții de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj și sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	→	→				
4.2 Controlul și evacuarea fumului	P	→	→				
4.3 Defecțiuni ale motorului, oprirea și repornirea motorului (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă), inclusiv conversia OEI din modul elicopter în modul avion și invers	P	→	→			Numai FFS	
4.4 Largarea combustibilului (simulată, dacă este cazul)	P	→	→				
4.5 Vânt de forfecare la decolare și aterizare (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)				P		Numai FFS	
4.6 Depresurizare simulată a cabinei/coborâre de urgență (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	→	→			Numai FFS	
4.7 Eveniment ACAS (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	→	→			Numai FFS	
4.8 Incapacitatea unui membru al echipajului	P	→	→				
4.9 Defecțiuni la sistemul de transmisie	P	→	→			Numai FFS	
4.10 Revenire din angajare totală (cu și fără putere) sau după activarea dispozitivului de avertizare a angajării în configurația de urcare, de croazieră și de apropiere (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	P	→	→			Numai FFS	
4.11 Alte proceduri de urgență, după cum se precizează în manualul de zbor corespunzător	P	→	→				



CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
SECTIUNEA 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 motorului în timpul plecării după punctul de decizie	p*	—>*	—>*			M*	
5.2 Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Proceduri de așteptare	p*	—>*	—>*				
5.4 Apropiere de precizie până la o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Manual, fără sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	p*	—>*	—>*			M* (Numai test de înde- mânar- e)	
5.4.2 Manual, cu sistemul director de zbor	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Cu utilizarea pilotului automat	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată pe perioada apropierii finale, înaintea depășirii radiofarului exterior (OM) până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Apropiere de non-precizie la altitudinea/înălțimea minimă de coborâre MDA/H	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/DH sau MDA/MDH	p*	—>*	—>*				



CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat  FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
5.6.1 Alte proceduri de apropiere întreruptă	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/DH sau MDA/ MDH	p*					M*	
5.7 Autorotația în condiții IMC cu recuperarea puterii pentru aterizarea pe pistă numai în modul elicopter (pentru acest exercițiu nu se folosește o aeronavă)	p*	—>*	—>*			M* Numai FFS	
5.8 Revenire din atitudini neobișnuite (în funcție de calitatea FFS)	p*	—>*	—>*			M*	
<b>SECȚIUNEA 6 – Autorizarea adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III)</b>							
6 Autorizarea adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III). Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropiierilor instru- mentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata urmă- toarelor apropieri instru- mentale și a procedurilor de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele aeronavei cu decolare- aterizare verticală impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft)							
6.1 Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată		P	—>			M*	



CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS PL	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
6.2 Apropieri ILS în condiții simulate de zbor instrumental până la DH apli- cabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (SOP)		P	—>	—>		M*	
6.3 Procedura de ratare după apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă de asemenea o procedură de ratare cauzată de RVR insufi- cientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a aeronavei față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită, cedarea echipa- mentului de sol/de bord înaintea atingerii DH și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord		P	—>	—>		M*	
6.4 Aterizare (aterizări) cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului, se efec- tuează o aterizare automată		P	—>			M*	
Secțiunea 7 Echipamente opționale							
7 Utilizarea echipamentelor opționale		P	—>	—>			

#### E. Cerințe specifice pentru categoria dirijabile

- În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenței pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitantul trebuie să promoveze secțiunile 1-5 și 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenței. Respingerea la mai mult de 5 elemente la repetarea în întregime a testului/verificării. Orice solicitant care nu promovează până la maximum 5 elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la repetarea testului/verificării, inclusiv a oricărui element promovat într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul/verificarea în întregime. Toate secțiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenței se promovează într-un interval de șase luni.

**▼B**

## TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

2. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
- (i) opera dirijabilul în limitele sale operaționale;
  - (ii) efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
  - (iii) da dovadă de o bună judecată și de abilități de zbor;
  - (iv) folosi cunoștințele aeronautice;
  - (v) menține controlul asupra dirijabilului în orice moment, astfel încât reușita procedurilor și a manevrelor să nu fie niciodată pusă sub semnul întrebării;
  - (vi) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și
  - (vii) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.
3. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele dirijabilului utilizat.

- (a) limite operaționale în condiții IFR:

## Înălțime:

În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălțimea/ altitudinea de decizie	+ 50 ft/- 0 ft
Înălțime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/- 0 ft

## Urmărirea traiectului de zbor:

după mijloace de radionavigație	± 5°
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

## Cap:

Operări normale	± 5°
Operări anormale/de urgență	± 10°

- (b) limite operaționale în condiții VFR:

## Înălțime:

În general	± 100 ft
------------	----------

## Cap:

Operări normale	± 5°
Operări anormale/de urgență	± 10°

## CONȚINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/VERIFICĂRII COMPETENȚEI

4. Următoarele simboluri înseamnă:

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

**▼ B**

5. 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 (—>).
6. Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:
- FFS = Simulator complet de zbor
- FTD = Echipament de pregătire pentru zbor
- OTD = Alt echipament de pregătire
- As = Dirijabil
- (a) Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile susțin secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.
- (b) Persoanele care solicită o verificare a competenței pentru revalidarea sau reinnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile susțin secțiunile 1-5 și, dacă este cazul, secțiunea 6.
- (c) Elementele marcate cu asterisc (\*) se efectuează numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiție nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenței, calificarea de tip se limitează numai la VFR.
7. Litera „M” înscrisă în coloana de validare a testului de îndemânare sau a verificării competenței arată caracterul obligatoriu al exercițiului.

**▼ M3**

8. Se folosesc echipamente de pregătire sintetică pentru zbor pentru pregătirea practică și testare dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică cursului:
- (a) calificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, astfel după cum se prevede în cerințele relevante din partea ARA și partea ORA;

**▼ B**

- (b) calificările instructorului.

CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
SECTIUNEA 1 – Pregătiri și verificări înainte de zbor							
1.1 Inspecția înainte de zbor				P			
1.2 Inspecția carlingii	P	—>	—>	—>			
1.3 Proceduri de demarare, verificarea echipamentelor radio și de navigație, selectarea și setarea frecvențelor de navigație și de comunicații		P	—>	—>		M	
1.4 Procedura de ridicare a ancorei și manevrare la sol			P	—>		M	





CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
1.5 Proceduri și verificări înainte de decolare	P	→	→	→		M	
SECȚIUNEA 2 – Manevre și proceduri de zbor							
2.1 Profil normal de decolare VFR			P	→		M	
2.2 Decolare simularea cedării motorului			P	→		M	
2.3 Decolare cu greutate > 0 (T/O grea)			P	→			
2.4 Decolare cu greutate < 0 (T/O ușoară)			P	→			
2.5 Procedura normală de urcare			P	→			
2.6 Urcare la nivel			P	→			
2.7 Recunoașterea nivelului			P	→			
2.8 Zborul la sau aproape de nivel			P	→		M	
2.9 Coborâre și apropiere normale			P	→			
2.10 Profil normal de aterizare VFR			P	→		M	
2.11 Aterizare cu greutate > 0 (aterizare grea)			P	→		M	
2.12 Aterizare cu greutate < 0 (aterizare ușoară)			P	→		M	
Spațiu lăsat intenționat liber							



CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 3 – Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri							
3 Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de 3 elemente din această secțiune
3.1 Motor	P	—>	—>	—>			
3.2 Presurizarea anvelopei	P	—>	—>	—>			
3.3 Sistemul Pitot/static	P	—>	—>	—>			
3.4 Sistemul de combustibil	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 balonete	P	—>	—>	—>			
3.9 Pilotul automat/Sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	P	—>	—>	—>			
3.10 Sistemele de creștere a stabilității	P	—>	—>	—>			
3.11 Radar meteorologic, radioaltimetru, transponder, sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol (dacă este cazul)	P	—>	—>	—>			
3.12 Sistemul trenului de aterizare	P	—>	—>	—>			
3.13 Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
3.14 Echipamentele radio, de navigație, instrumentele și sistemul de management al zborului	P	—>	—>	—>			
Spațiu lăsat intenționat liber							
<b>SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență</b>							
4 Proceduri anormale și de urgență (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exercițiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secțiune
4.1 Exerciții de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj și sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	—>	—>	—>			
4.2 Controlul și evacuarea fumului	P	—>	—>	—>			
4.3 Defecțiuni ale motorului, oprirea și repornirea motorului În anumite faze de zbor, inclusiv cedarea multiplă a motoarelor	P	—>	—>	—>			
4.4 Incapacitatea unui membru al echipajului	P	—>	—>	—>			
4.5 Defecțiuni ale transmisiei/cutiei de viteze	P	—>	—>	—>		Numai FFS	
4.6 Alte proceduri de urgență așa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	—>	—>	—>			



CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
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 motorului în timpul plecării	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Respectarea rutelor de plecare și sosire și a instrucțiunilor ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Proceduri de așteptare	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Apropiere de precizie până la o înălțime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Manual, fără sistemul director de zbor ( <i>flight director</i> )	P*	—>*	—>*	—>*		M* (Numai test de îndemânare)	
5.4.2 Manual, cu sistemul director de zbor	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Cu utilizarea pilotului automat	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată pe perioada apropierii finale, înaintea depășirii radiofarului exterior (OM) până la atingerea pistei sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Apropiere de non-precizie la altitudinea/înălțimea minimă de coborâre MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	



CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
5.6 Procedura de ratare cu toate motoarele în funcțiune la atingerea DA/DH 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/DH sau MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Revenire din atitudini neobișnuite (în funcție de calitatea FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SECȚIUNEA 6 – Autorizarea adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III)							
6 Autorizarea adițională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălțime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III). Următoarele manevre și proceduri reprezintă cerințele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o înălțime de decizie (DH) mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale și a procedurilor de apropiere întreruptă se folosesc toate echipamentele dirijabilului impuse de certificarea de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft).							



CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
6.1 Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată		P	—>			M*	
6.2 Apropieri ILS În condiții simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (SOP)		P	—>			M*	
6.3 Procedura de ratare După apropierea indicate la punctul 6.2 la atingerea DH. Pregătirea trebuie să includă de asemenea o procedură de ratare cauzată de RVR insuficientă (simulată), vânt de forfecare, abatere excesivă a aeronavei față de limitele de apropiere pentru o apropiere reușită, cedarea echipamentului de sol/de bord înaintea atingerii DH și ratarea în condițiile simulate de cedare a echipamentului de bord		P	—>			M*	
6.4 Aterizare (aterizări) Cu stabilirea referinței vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcție de sistemul specific de ghidare a zborului,		P	—>			M*	

▼B

CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS As	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri							
se efectuează o aterizare automată							
SECȚIUNEA 7 – Echipamente opționale							
7	Utilizarea echipamentelor opționale		P	→			

▼ B

## ANEXA II

**CONDIȚII PENTRU CONVERTIREA LICENȚELOR ȘI CALIFICĂRILOR NAȚIONALE EXISTENTE PENTRU AVIOANE ȘI ELICOPTERE**

## A. AVIOANE

## 1. Licențe de pilot

O licență de pilot eliberată de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o licență conformă cu partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

(a) pentru ATPL(A) și CPL(A), respectiv, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute;

▼ M3

(b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale părții FCL;

▼ B

(c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;

▼ M4

(d) îndeplinește cerințele din următorul tabel:

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 ca PIC pe avioane multipilot	Niciuna	ATPL(A)	Nu se aplică	(a)
ATPL(A)	> 1 500 pe avioane multipilot	Niciuna	Conform punctului 4 litera (c)	Conform punctului 5 litera (c)	(b)
ATPL(A)	> 500 pe avioane multipilot	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.515	ATPL(A) cu o calificare de tip limitată la copilot	Face dovada capacității de a acționa ca PIC, conform dispozițiilor din apendicele 9 la partea FCL	(c)
CPL/IR(A) și a promovat testul teoretic ATPL OACI în statul membru care a eliberat licența		(i) Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 și FCL.615 litera (b) (ii) Îndeplinește restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică	(d)



## ▼ M4

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 de ore pe avioane multipilot sau în operațiuni multipilot pe avioane cu un singur pilot CS-23 categoria commuter sau echivalent, în conformitate cu cerințele din partea CAT și partea ORO pentru transportul aerian comercial	(i) Promovează un examen teoretic pentru ATPL(A) în statul membru care a eliberat licența (*) (ii) Îndeplinește restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică	(e)
CPL/IR(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Niciuna	CPL/IR(A) cu calificări de clasă și calificări de tip limitate la avioane cu un singur pilot	Obține calificarea de tip multipilot, în conformitate cu partea FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor pentru nivelul CPL/IR	Conform punctului 4 litera (f)	Conform punctului 5 litera (f)	(g)
CPL(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul	CPL(A) cu calificări de tip/clasă limitate la avioane cu un singur pilot		(h)
CPL(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	(i) Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul (ii) Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de ore în conformitate cu IFR		PPL/IR(A) (IR limitată la PPL)	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b)	(j)

▼ **M4**

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 pe avioane	Face dovada folosirii mijloacelor de radionavigație	PPL(A)		(k)

(\*) Titularii CPL care dețin deja o calificare de tip pentru un avion multiplilot nu sunt obligați să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(A) în timp ce continuă să opereze pe același tip de avion, dar nu primesc credite teoretice ATPL(A) pentru o licență conformă cu partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un avion multiplilot diferit, aceștia trebuie să îndeplinească cerința de la coloana (3) rândul (e) punctul (i) din tabelul de mai sus.

▼ **B**2. **CertIFICATELE DE INSTRUCTOR**

Un certificat de instructor eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

Certificat sau privilegiu naționale deținute	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu partea FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	conform cerințelor de la partea FCL pentru certificatul relevant	Nu se aplică	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **CERTIFICAT DE SFI**

Un certificat de SFI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe:

Certificatul național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu partea FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 de ore ca pilot pe MPA	(i) deține sau a deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL pentru avioane eliberată de un stat membru; (ii) a urmat conținutul referitor la simulator al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 ani de experiență recentă ca SFI	a urmat conținutul referitor la simulator de zbor al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(A)

Conversia este valabilă pe o perioadă maximă de 3 ani. Revalidarea este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.

**▼B****4. Certificat de STI**

Un certificat de STI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale ale aceluși stat se poate converti într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos:

Certificatul național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 de ore ca PIC pe SPA	(i) deține sau a deținut cel puțin o licență de pilot eliberată de un stat membru; (ii) a susținut o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(A)
STI(A)	3 ani de experiență recentă ca STI	a susținut o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(A)

Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.

**B. ELICOPTERE****1. Licențe de pilot**

O licență de pilot eliberată de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-o licență conformă cu partea FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

(a) respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de tip și de zbor instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute;

**▼M3**

(b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și a părții FCL;

**▼B**

(c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;

**▼M3**

(d) respectă cerințele din tabelul următor:

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții ( <i>după caz</i> )	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valabilă	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	niciuna	ATPL(H) și IR	Nu se aplică	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	niciuna	ATPL(H)		(b)

## ▼ M3

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții ( <i>după caz</i> )	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) IR(H) valabilă	> 1 000 de ore pe elicoptere multipilot	niciuna	ATPL(H) și IR cu o calificare de tip limitată la copilot	face dovada capacității de a acționa ca PIC, conform dispozițiilor din apendicele 9 la partea FCL	(c)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 1 000 de ore pe elicoptere multipilot	Niciuna	ATPL(H) cu o calificare de tip limitată la copilot	face dovada capacității de a acționa ca PIC, conform dispozițiilor din apendicele 9 la partea FCL	(d)
ATPL(H) IR(H) valabilă	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.515 și FCL.615 litera (b)	conform punctului 4 litera (c)	conform punctului 5 litera (c)	(e)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	conform punctului 3 litera (e)	Conform punctului 4 litera (d)	conform punctului 5 litera (d)	(f)
CPL/IR(H) și a promovat testul teoretic ATPL(H) OACI în statul membru care a eliberat licența		(i) face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 și FCL.615 litera (b); (ii) respectă restul cerințelor de la punctul FCL.720.H litera (b)	CPL/IR(H) cu credite teoretice ATPL(H), cu condiția ca testul teoretic ATPL(H) OACI să fie evaluat la nivelul prevăzut în partea FCL ATPL	Nu se aplică	(g)
CPL/IR(H)	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	(i) să promoveze un examen teoretic pentru partea FCL ATPL(H) în statul membru care a eliberat licența (*) (ii) să respecte restul cerințelor de la punctul FCL.720.H litera (b)	CPL/IR(H) cu credite teoretice conform părții FCL ATPL(H)	Nu se aplică	(h)
CPL/IR(H)	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	niciuna	CPL/IR(H) cu calificări de tip limitate la elicoptere cu un singur pilot	obține calificarea de tip multipilot, în conformitate cu partea FCL	(i)

## ▼ M3

Licența națională deținută	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Licență înlocuitoare conformă cu partea FCL și condiții ( <i>după caz</i> )	Înlăturarea condițiilor	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 și FCL.615 litera (b)	conform punctului 4 litera (i)		(j)
CPL(H)	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	calificare de zbor pe timp de noapte	CPL(H) cu calificări de tip limitate la elicoptere cu un singur pilot		(k)
CPL(H)	< 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	calificare de zbor pe timp de noapte; face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	conform punctului 4 litera (k)		(l)
CPL(H) Fără calificare de zbor pe timp de noapte	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot		Conform punctului 4 litera (k) și limitat la operațiuni pe timp de zi în condiții VFR	Obține calificarea de tip multiplilot, în conformitate cu partea FCL și calificarea de zbor pe timp de noapte	(m)
CPL(H) Fără calificare de zbor pe timp de noapte	< 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (k) și limitat la operațiuni pe timp de zi în condiții VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 în conformitate cu IFR		PPL/IR(H) (IR limitată la PPL)	Face dovada cunoștințelor privind planificarea zborului și performanțele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 de ore pe elicoptere	face dovada folosirii mijloacelor de radionavigație	PPL (H)		(p)

(\*) Titularii CPL care dețin deja o calificare de tip pentru un elicopter multiplilot nu sunt obligați să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(H) în timp ce continuă să opereze pe același tip de elicopter, dar nu primesc credite teoretice ATPL(H) pentru o licență conformă cu partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un elicopter multiplilot diferit, aceștia trebuie să îndeplinească cerința de la coloana (3) rândul (h) punctul (i) din tabel.

**▼B****2. Certificatele de instructor**

Un certificat de instructor eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

Certificat sau privilegiu naționale deținute	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	conform cerințelor de la partea FCL pentru certificatul relevant		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.

**3. Certificat de SFI**

Un certificat de SFI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale se convertește într-un certificat conform cu partea FCL cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe:

Certificatul național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 de ore ca pilot pe MPH	(i) deține sau a deținut cel puțin o CPL, MPL sau ATPL eliberată de un stat membru; (ii) a urmat conținutul referitor la simulator de zbor al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 ani de experiență recentă ca SFI	a urmat conținutul referitor la simulator al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(H)

Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.

**4. Certificat de STI**

Un certificat de STI eliberat de un stat membru în conformitate cu cerințele naționale ale aceluși stat se poate converti într-un certificat conform cu partea FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească cerințele din tabelul de mai jos:

Certificatul național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 de ore ca PIC pe SPH	(i) deține sau a deținut cel puțin o licență de pilot eliberată de un stat membru; (ii) a susținut o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(H)

**▼B**

Certificatul național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	3 ani de experiență recentă ca STI	a susținut o verificare a competenței în conformitate cu apendicele 9 la partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(H)

Revalidarea certificatului este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în partea FCL.

**▼ B***ANEXA III***CONDIȚII PENTRU RECUNOAȘTEREA LICENȚELOR ELIBERATE DE ȚĂRI TERȚE SAU ÎN NUMELE ACESTORA****A. VALIDAREA LICENȚELOR****Dispoziții generale****▼ M3**

1. O licență de pilot eliberată în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță poate fi validată de autoritatea competentă a unui stat membru.

Piloții înaintează cererea către autoritatea competentă a statului membru în care își au reședința sau în care s-au stabilit. Dacă nu își au reședința pe teritoriul unui stat membru, piloții înaintează cererea către autoritatea competentă a statului membru în care își are sediul principal al activității operatorul pentru care pilotează sau au intenția să piloteze sau în care este înregistrată aeronava pe care o pilotează sau au intenția să o piloteze.

**▼ B**

2. Perioada de validare a unei licențe nu depășește 1 an, cu condiția ca licența de bază să rămână valabilă.

Această perioadă poate fi extinsă doar o singură dată de către autoritatea competentă care a eliberat actul de validare, dacă, în timpul perioadei de validare, pilotul a depus cerere sau se află în pregătire pentru eliberarea unei licențe în conformitate cu partea FCL. Această extindere acoperă perioada necesară pentru eliberarea licenței în conformitate cu partea FCL.

Titularii unei licențe acceptate de către un stat membru își exercită privilegiile în conformitate cu cerințele stabilite în partea FCL.

**Licențe de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale**

3. În cazul licențelor de pilot pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale, titularul trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) îndeplinește, în urma unui test de îndemânare, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de tip sau clasă, aferente privilegiilor licenței deținute;

**▼ M3**

- (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale părții FCL;

- (c) face dovada competenței lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055;

**▼ B**

- (d) este titularul unui certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu partea Medical;

**▼ M3**

- (e) în cazul avioanelor, îndeplinește cerințele privind experiența din următorul tabel:

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 de ore ca PIC pe avioane multipilot	Transport aerian comercial pe avioane multipilot ca PIC	(a)
ATPL(A) sau CPL(A)/IR (*)	> 1 500 de ore ca PIC sau copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(c)



## ▼ M3

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
CPL(A)/IR	> 1 000 de ore ca PIC sau copilot în avioane cu un singur pilot în conformitate cu cerințele operaționale	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot în calitate de copilot, în conformitate cu cerințele operaționale	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 de ore pe avioane, altele decât TMG, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în rolul respectiv în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe avioane în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(e)
CPL(A)	> 1 500 de ore ca PIC în transportul aerian comercial, inclusiv 500 de ore în operațiuni pe hidroavioane	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(f)

(\*) Titularii CPL(A)/IR pe avioane multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(A) OACI înaintea recunoașterii.

## ▼ M4

(f) în cazul elicopterelor, îndeplinește cerințele privind experiența din următorul tabel:

Licența deținută	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR și IFR	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operațiuni în condiții VFR	(b)
ATPL(H) IR valabilă	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR și IFR	(c)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operațiuni în condiții VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obținerea unei IR	Transport aerian comercial pe elicoptere cu un singur pilot ca PIC	(f)
ATPL(H) cu sau fără privilegii IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 de ore pe elicoptere, altele decât cele certificate conform CS-27/29 sau unui standard echivalent, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoașterea și 50 de ore în respectul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe elicoptere în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(g)

(\*) Titularii CPL(H)/IR pe elicoptere multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoștințe ATPL(H) OACI înaintea recunoașterii.

**▼ B****Licențe de pilot pentru activități necomerciale cu o calificare de zbor instrumental**

4. În cazul licențelor de pilot particular cu o calificare de zbor instrumental sau al licențelor CPL și ATPL cu o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
- (a) promovează testul de îndemânare pentru calificarea de zbor instrumental și calificările de tip sau de clasă aferente privilegiilor licenței deținute, în conformitate cu apendicele 7 și apendicele 9 la partea FCL;
  - (b) face dovada cunoașterii legislației aeronautice, a codurilor meteo aeronautice, a planificării zborului și performanțelor de zbor (IR), și a performanțelor umane;

**▼ M3**

- (c) face dovada competenței lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055;

**▼ B**

- (d) este titularul cel puțin al unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;

**▼ M3**

- (e) are o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor instrumental ca PIC pe categoria de aeronave relevantă.

**▼ B****Licențe de pilot pentru activități necomerciale fără o calificare de zbor instrumental**

5. În cazul licențelor de pilot particular sau al licențelor CPL și ATPL fără o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularul trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
- (a) face dovada cunoașterii legislației aeronautice și a performanțelor umane;
  - (b) promovează testul de îndemânare PPL conform părții FCL;
  - (c) îndeplinește cerințele relevante din partea FCL pentru eliberarea unei calificări de clasă sau de tip relevante pentru privilegiile licenței deținute;
  - (d) este titularul cel puțin al unui certificat medical clasa 2, eliberat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
  - (e) face dovada competenței lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055;
  - (f) are o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor ca pilot pe categoria de aeronave relevantă.

**Validarea licențelor de pilot pentru sarcini specifice de durată limitată**

6. Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, în cazul zborurilor producătorului, statele membre pot accepta o licență eliberată în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță pentru o perioadă de maximum 12 luni pentru sarcini specifice de durată limitată, precum zboruri de instruire pentru punerea în serviciu, zboruri demonstrative, de transbordare sau de încercare, cu condiția ca solicitantul să respecte următoarele cerințe:
- (a) este titularul unei licențe corespunzătoare, al unui certificat medical și al calificărilor asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;

**▼ M4**

- (b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aviatică.

**▼ B**

În acest caz, privilegiile titularului se limitează la efectuarea instruirii practice și a probelor pentru obținerea calificărilor de tip, supravegherea primului zbor de linie de către piloții operatorilor, asigurarea de zboruri de livrare sau de transbordare, primele zboruri de linie, demonstrații de zbor sau zboruri de încercare.

**▼ M4**

7. Fără a se aduce atingere dispozițiilor punctelor de mai sus, statele membre pot, în cazul zborurilor de competiție sau al zborurilor demonstrative de scurtă durată, accepta o licență eliberată de o țară terță care permite titularului să exercite privilegiile unei PPL, SPL sau BPL, cu următoarele condiții:
  - (a) înainte evenimentului, organizatorul zborurilor de competiție sau demonstrative furnizează autorității competente dovezi adecvate privind modul în care acesta se va asigura că pilotul va fi familiarizat cu informațiile de siguranță relevante și va gestiona eventualele riscuri asociate zborurilor; și
  - (b) titularul deține o licență corespunzătoare, un certificat medical și calificările asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago.
8. Fără a se aduce atingere dispozițiilor de la punctele de mai sus, statele membre pot accepta o PPL, SPL sau BPL eliberată de o țară terță în conformitate cu cerințele din anexa 1 la Convenția de la Chicago pentru un număr maxim de 28 zile într-un an calendaristic, în vederea unor sarcini specifice necomerciale, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele condiții:
  - (a) este titularul unei licențe corespunzătoare, al unui certificat medical și al calificărilor asociate, în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago; și
  - (b) a efectuat cel puțin un zbor de aclimatizare cu un instructor calificat înainte de îndeplinirea sarcinilor specifice cu durată limitată.

**▼ B**

## B. CONVERTIREA LICENȚELOR

**▼ M3**

1. O licență PPL/BPL/SPL, o CPL sau o ATPL eliberată cu respectarea cerințelor din anexa 1 la Convenția de la Chicago de către o țară terță poate fi convertită într-o PPL/BPL/SPL cu o calificare de clasă sau de tip pentru un singur pilot conformă cu partea FCL de către autoritatea competentă a unui stat membru.

**▼ B**

2. Titularul licenței trebuie să îndeplinească următoarele cerințe minime, pentru categoria de aeronave relevantă:
  - (a) promovează un examen scris în domeniul legislației aeronautice și performanțelor umane;
  - (b) promovează testul de îndemânare PPL, BPL sau SPL, după caz, în conformitate cu partea FCL;
  - (c) îndeplinește cerințele pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă relevante, în conformitate cu subpartea H;
  - (d) este titularul cel puțin al unui certificat medical clasa 2, eliberat în conformitate cu partea Medical;
  - (e) face dovada competenței lingvistice în conformitate cu punctul FCL.055;
  - (f) a efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor ca pilot.

**▼B**

## C. RECUNOAȘTEREA CALIFICĂRILOR DE CLASĂ ȘI DE TIP

1. O calificare de clasă sau de tip valabilă înscrisă pe o licență eliberată de o țară terță poate fi înscrisă pe o licență conformă cu partea FCL, cu condiția ca solicitantul:
  - (a) să respecte cerințele privind experiența și condițiile indispensabile pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu partea FCL;
  - (b) să promoveze testul de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu partea FCL;
  - (c) să practice zborul în prezent;
  - (d) să aibă nu mai puțin de:
    - (i) pentru calificări de clasă pentru avioane, 100 de ore experiență de zbor ca pilot pe respectiva clasă;
    - (ii) pentru calificări de tip pentru avioane, 500 de ore experiență de zbor ca pilot pe respectivul tip;
    - (iii) pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3 175 kg, 100 de ore experiență de zbor ca pilot pe respectivul tip;
    - (iv) pentru toate celelalte tipuri de elicoptere, 350 de ore experiență de zbor ca pilot pe respectiva clasă.

*ANEXA IV***[PARTEA MED]**

## SUBPARTEA A

**CERINȚE GENERALE***SECȚIUNEA 1***Dispoziții generale****MED.A.001 Autoritatea competentă**

În sensul prezentei părți, autoritatea competentă este:

- (a) pentru centrele de medicină aeronautică (AMC):
  - 1. autoritatea desemnată de statul membru în care AMC își are sediul principal al activității;
  - 2. Agenția, în cazul în care AMC este situat într-o țară terță;
- (b) pentru examinatorii aeromedicali (AME):
  - 1. autoritatea desemnată de statul membru în care AME își are punctul principal de lucru;
  - 2. autoritatea desemnată de statul membru căreia AME îi solicită eliberarea certificatului de AME, în cazul în care punctul principal de lucru al unui AME este situat într-o țară terță;
- (c) pentru medicii generaliști (MG), autoritatea desemnată de statul membru căruia MG îi notifică activitatea pe care o desfășoară;
- (d) pentru medicii specialiști în medicina muncii (MSMM) care evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină, autoritatea desemnată de statul membru căruia MSMM îi notifică activitatea pe care o desfășoară.

**MED.A.005 Domeniul de aplicare**

Prezenta parte stabilește cerințele pentru:

- (a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate unei licențe de pilot sau de elev pilot;
- (b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină;
- (c) autorizarea AME; și
- (d) calificarea MG și a medicilor specialiști în medicina muncii (MSMM).

**MED.A.010 Definiții**

În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

- „concluzie medicală autorizată” înseamnă concluzia trasă de unul sau mai mulți experți medicali, considerată admisibilă de autoritatea care acordă licențele, pe baza unor criterii obiective și nediscriminatorii, pentru cazul în speță, în consultare cu specialiști în operațiuni de zbor sau cu alți experți, după caz;
- „evaluare” înseamnă concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unei persoane, bazată pe evaluarea antecedentelor patologice ale persoanei respective și/sau a examinărilor aeromedicale prevăzute în prezenta parte și pe alte examinări, după caz, și/sau examene medicale, precum EKG, măsurarea tensiunii arteriale, analiza sângelui, radiografie, dar fără a se limita la acestea;

**▼B**

- „acuitate cromatică” înseamnă capacitatea unui solicitant de a distinge cu ușurință culorile utilizate în aeronautică și de a identifica în mod corect luminile colorate din aviație;
- „oculist” înseamnă un oftalmolog sau un ►C1 specialist ◀ în optometrie, în măsură să recunoască stările patologice;
- „examinare” înseamnă ►C1 inspecție ◀, palpare, percuție, auscultație sau alte metode de investigare, în special pentru diagnosticarea unei boli;
- „investigație” înseamnă evaluarea unui solicitant suspectat că suferă de o anumită boală, prin intermediul unor examinări și teste, pentru a stabili prezența sau absența bolii respective;
- „autoritate care acordă licențele” înseamnă autoritatea competentă din statul membru care a eliberat licența sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unei licențe, sau, în cazul în care persoana nu a solicitat încă eliberarea unei licențe, autoritatea competentă conform prezentei părți;
- „limitare” înseamnă o condiție înscrisă în certificatul medical, în licență sau în raportul medical cu privire la echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței sau atestatului membrilor echipajului de cabină;
- „viciu de refracție” înseamnă devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii în cel mai ametrop meridian, prin metode standard.

**MED.A.015 Confidențialitatea medicală**

Toate persoanele implicate în examinarea, evaluarea și certificarea cu caracter medical garantează respectarea, în orice moment, a confidențialității medicale.

**MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical**

- (a) Titularii de licențe nu exercită în niciun caz privilegiile acordate de respectivele licențe și de calificările sau certificatele asociate atunci când:
1. percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical care i-ar putea face incapabili de a exercita în siguranță privilegiile respective;
  2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripție medicală, care ar putea avea repercusiuni asupra exercitării în siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză;
  3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea avea repercusiuni asupra siguranței zborului.
- (b) În plus, titularul/titulara unei licențe trebuie să se prezinte, fără întârziere nejustificată, la un consult aeromedical în cazul în care:
1. a suferit o intervenție chirurgicală sau o procedură invazivă;
  2. a început un tratament medicamentos regulat;
  3. a suferit o vătămare semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor;
  4. a suferit de o afecțiune semnificativă care presupune incapacitatea de a-și desfășura activitatea ca membru al echipajului de zbor;
  5. este însărcinată;
  6. a fost internat(ă) într-un spital sau într-o clinică medicală;
  7. are nevoie pentru prima dată de lentile de corecție.

**▼B**

- (c) În aceste cazuri:
1. titularii de certificate medicale clasa 1 și clasa 2 se prezintă pentru consult la un AMC sau AME. AMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a titularilor de licențe și decide dacă aceștia sunt apti să reia exercitarea privilegiilor lor;
  2. titularii de certificate medicale LAPL se prezintă pentru consult fie la un AMC sau AME, fie la MG care a semnat certificatul medical. AMC, AME sau MG evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a titularilor de licențe și decide dacă aceștia sunt apti să reia exercitarea privilegiilor lor.
- (d) Membrii echipajului de cabină nu execută sarcini la bordul unei aeronave și, după caz, nu exercită privilegiile atestatului de membru al echipajului de cabină în cazul în care percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical, în măsura în care această stare i-ar putea face incapabili de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță.
- (e) În plus, în cazul afecțiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată, la un AME, AMC sau MSMM, după caz. AME, AMC sau MSMM evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină și decide dacă aceștia sunt apti să își reia sarcinile în materie de siguranță.

**MED.A.025 Obligațiile AMC, AME, MG și MSMM**

- (a) La efectuarea examinărilor și/sau a evaluărilor medicale, AMC, AME, MG și MSMM:
1. se asigură că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu persoana examinată;
  2. informează persoana examinată cu privire la consecințele furnizării unor informații incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice.
- (b) După încheierea examinărilor și/sau a evaluării aeromedicale, AMC, AME, MG și MSMM:
1. îi indică persoanei dacă este sau nu aptă sau o direcționează către autoritatea care acordă licențele, la AMC sau la AME, după caz;
  2. informează persoana cu privire la ►C1 orice limitare care poate restricționa pregătirea ◀ practică sau privilegiile licenței sau ale atestatului de membru al echipajului de cabină, după caz;
  3. informează persoana declarată inaptă cu privire la dreptul de a cere o a doua opinie; și
  4. în cazul persoanelor care solicită un certificat medical, trimite imediat autorității care acordă licențele un raport semnat sau autentificat electronic ce include rezultatul evaluării și o copie a certificatului medical.
- (c) AMC, AME, MG și MSMM țin evidența detaliată a examinărilor și evaluărilor medicale efectuate în conformitate cu prezenta parte, precum și a rezultatelor acestora în conformitate cu legislația națională.
- (d) Atunci când este necesar în vederea certificării medicale sau a executării unor funcții de supraveghere, AMC, AME, MG și MSMM trimit, la cerere, examinatorului medical al autorității competente toate dosarele și rapoartele aeromedicale, precum și orice alte informații pertinente.



## SECȚIUNEA 2

### *Cerințe privind certificatele medicale*

#### **MED.A.030 Certificatele medicale**

- (a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deține un certificat medical necesar pentru licența relevantă.
- (b) Solicitanții și titularii unei licențe de pilot aeronave ușoare (LAPL) trebuie să dețină cel puțin un certificat medical LAPL.
- (c) Solicitanții și titularii unei licențe de pilot particular (PPL), ai unei licențe de pilot de planoare (SPL) sau ai unei licențe de pilot de baloane (BPL) trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2.
- (d) Solicitanții și titularii unei SPL sau BPL care efectuează zboruri comerciale cu planorul sau balonul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2.
- (e) În cazul în care la o PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul licenței trebuie să distingă corect culorile.
- (f) Solicitanții și titularii unei licențe de pilot comercial (CPL), ai unei licențe de pilot aeronave cu echipaj multiplu (MPL) sau ai unei licențe de pilot de linie (ATPL) trebuie să dețină un certificat medical clasa 1.
- (g) În cazul în care la o PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental, titularul licenței este supus unor examinări de audiometrie cu tonuri pure, conform frecvenței și standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1.
- (h) Titularul unei licențe nu trebuie să dețină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta parte.

#### **MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical**

- (a) Cererile de certificate medicale se întocmesc într-un format stabilit de autoritatea competentă.
- (b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă AMC, AME sau MG, după caz, următoarele:
  - 1. dovada identității lor;
  - 2. o declarație semnată care să indice:
    - (i) datele medicale privind antecedentele lor patologice;
    - (ii) dacă au mai fost supuse unei examinări pentru obținerea unui certificat medical și, în caz afirmativ, persoana care a efectuat examinarea și rezultatele examinării;
    - (iii) dacă au fost vreodată declarate inapte sau dacă li s-a suspendat sau revocat un certificat medical.
- (c) La depunerea unei cereri de revalidare sau reînnoire a certificatului medical, solicitanții trebuie să prezinte certificatul medical AMC, AME sau MG înainte de examinările relevante.

#### **MED.A.040 Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale**

- (a) Certificatul medical se eliberează, revalidează sau reînnoiește doar în urma încheierii examinărilor și/sau evaluărilor medicale necesare și în urma declarării persoanei ca fiind aptă.
- (b) Eliberarea inițială
  - 1. Certificatele medicale clasa 1 sunt eliberate de un AMC.



**▼B**

2. Certificatele medicale clasa 2 sunt eliberate de un AMC sau AME.
  3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AMC, AME sau, dacă legislația națională a statului membru în care se eliberează licența permite acest lucru, de un MG.
- (c) Revalidarea și reînnoirea
1. Certificatele medicale clasa 1 și clasa 2 sunt revalidate sau reînnoite de un AMC sau AME.
  2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate sau reînnoite de un AMC, AME sau, dacă legislația națională a statului membru în care se eliberează licența permite acest lucru, de un MG.
- (d) AMC, AME sau MG eliberează, revalidează sau reînnoiesc un certificat medical doar în cazul în care:
1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete și, la solicitarea AMC, AME sau MG, rezultatele examinărilor și analizelor medicale efectuate de medicul solicitantului sau de orice alt medic specialist; și
  2. AMC, AME sau MG a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor și analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplinește toate cerințele relevante prevăzute în prezenta parte.
- (e) Înainte de a elibera, revalida sau reînnoi un certificat medical, AME, AMC sau, în cazul direcționării, autoritatea care acordă licențele poate impune solicitantului să efectueze examinări și investigații medicale suplimentare atunci când există indicație clinică.
- (f) Autoritatea care acordă licențele poate elibera sau reelibera, după caz, un certificat medical dacă:
1. îi este direcționat un caz;
  2. a constatat că este necesară corectarea informațiilor cuprinse în certificat.

**MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale****(a) Valabilitate**

1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni.
2. Perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este redusă la 6 luni pentru titularii de licențe care:
  - (i) desfășoară ► **C1** operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot ◀ și au atins vârsta de 40 de ani;
  - (ii) au atins vârsta de 60 de ani.
3. Certificatele medicale clasa 2 sunt valabile timp de:
  - (i) 60 de luni, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 42 de ani;
  - (ii) 24 de luni, între 40 și 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 50 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 51 de ani; și
  - (iii) 12 de luni, după vârsta de 50 de ani.

**▼B**

4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de:
- (i) 60 de luni, până când titularul licenței împlinește vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul licenței să împlinească 40 de ani își pierde valabilitatea după ce titularul licenței atinge vârsta de 42 de ani;
  - (ii) 24 de luni, după vârsta de 40 de ani.
5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigații speciale asociate, este:
- (i) determinată în funcție de vârsta solicitantului la data la care se efectuează examinarea medicală; și
  - (ii) calculată de la data examinării medicale în cazul eliberării inițiale și al reînnoirii, și de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării.

**(b) Revalidare**

Examinările și sau evaluările pentru revalidarea unui certificat medical pot fi efectuate cu până la 45 de zile înainte de data expirării certificatului medical.

**(c) Reînnoire**

1. În cazul în care titularul unui certificat medical nu respectă dispozițiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări și/sau evaluări în vederea reînnoirii certificatului.
2. În cazul certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2:
  - (i) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 2 ani, AMC sau AME efectuează examinarea în vederea reînnoirii numai după evaluarea dosarului aeromedical al solicitantului;
  - (ii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 5 ani, se aplică cerințele de examinare pentru eliberarea inițială, iar evaluarea se bazează pe cerințele de revalidare.
3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AMC, AME sau MG evaluează antecedentele patologice ale solicitantului și efectuează examinarea și/sau evaluarea aeromedicală în conformitate cu MED.B.095.

**MED.A.050 Direcționarea**

- (a) În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1 sau clasa 2 este direcționat către autoritatea care acordă licențele în conformitate cu MED.B.001, AMC sau AME transferă documentația medicală relevantă autorității care acordă licențele.
- (b) În cazul în care solicitantul unui certificat medical LAPL este direcționat către un AME sau AMC în conformitate cu MED.B.001, MG transferă documentația medicală relevantă respectivului AMC sau AME.

## SUBPARTEA B

**CERINȚE PRIVIND CERTIFICATELE MEDICALE**

## SECȚIUNEA 1

**Dispoziții generale****MED.B.001 Limitări ale certificatelor medicale**

- (a) *Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2*
  1. În cazul în care solicitantul nu îndeplinește integral cerințele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru siguranța zborului, AMC sau AME:
    - (i) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 1, direcționează dosarul către autoritatea care acordă licențele în vederea luării deciziei cu privire la aptitudinea solicitantului, conform indicațiilor din prezenta subparte;

**▼B**

- (ii) în situațiile în care prezenta subparte nu indică direcționarea către autoritatea care acordă licențele, evaluează dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz;
- (iii) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2, evaluează dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și eliberează certificatul medical cu limitări, după caz, în consultare cu autoritatea care acordă licențele;
- (iv) AMC sau AME poate revalida sau reînnoi un certificat medical cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către autoritatea care acordă licențele.

**(b) Limitări ale certificatelor medicale LAPL**

1. În cazul în care un MG, după o examinare atentă a antecedentelor patologice ale solicitantului, ajunge la concluzia că acesta nu respectă integral cerințele privind aptitudinea din punct de vedere medical, respectivul MG direcționează solicitantul către un AMC sau AME, cu excepția cazurilor în care se impune o limitare legată exclusiv de utilizarea lentilelor de corecție.
2. În cazul în care un solicitant al unui certificat medical LAPL este direcționat către AMC sau AME, AMC sau AME trebuie să țină seama în mod corespunzător de MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să își îndeplinească sarcinile în condiții de siguranță atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical și să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricție în privința transportului de pasageri (limitare operațională pasageri – OPL).
3. MG poate revalida sau reînnoi un certificat medical LAPL cu aceeași limitare, fără a direcționa solicitantul către un AMC sau un AME.

**(c) În momentul evaluării necesității unei limitări, trebuie să se aibă în vedere în mod deosebit:**

1. dacă concluzia medicală autorizată indică faptul că, în situații speciale, neîndeplinirea de către solicitant a oricărei cerințe, indiferent dacă este numerică sau de alt gen, este de așa natură încât exercitarea privilegiilor licenței solicitate nu ar putea pune în pericol siguranța zborului;
2. abilitatea, competența și experiența solicitantului, relevante pentru operațiunea care trebuie efectuată.

**(d) Codurile limitărilor operaționale**

1. Limitare operațională multipilot (OML – Doar clasa 1)
  - (i) În cazul în care titularul unui CPL, ATPL sau MPL nu îndeplinește integral cerințele privind certificatul medical clasa 1 și a fost direcționat către autoritatea care acordă licențele, se stabilește dacă certificatul medical poate fi eliberat cu o limitare OML „valabilă doar în calitate de copilot sau cu copilot calificat”. Această evaluare se face de către autoritatea care acordă licențele.
  - (ii) Titularul unui certificat medical cu OML operează o aeronavă în operațiuni multipilot numai atunci când celălalt pilot este pe deplin calificat pentru tipul relevant de aeronavă, nu face obiectul unei limitări OML și nu a împlinit vârsta de 60 de ani.

**▼B**

- (iii) OML pentru certificatele medicale clasa 1 poate fi impusă și retrasă numai de către autoritatea care acordă licențele.
2. Limitare operațională cu pilot de siguranță (OSL – Clasa 2 și privilegiul LAPL)
- (i) Titularul unui certificat medical cu o limitare OSL operează o aeronavă numai în condițiile în care la bord se află și un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcția de pilot comandant pe clasa sau tipul relevant de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi.
  - (ii) OSL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă sau retrasă de un AMC sau AME cu consultarea autorității care acordă licențele.
3. Limitare operațională pasageri (OPL – Clasa 2 și privilegiul LAPL)
- (i) Titularul unui certificat medical cu o limitare OPL operează numai o aeronavă fără pasageri la bord.
  - (ii) OPL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă de un AMC sau AME cu consultarea autorității care acordă licențele.
  - (iii) O limitare OPL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă de un AMC sau AME.
- (e) Titularului unui certificat medical i se poate impune orice altă limitare dacă acest lucru este necesar pentru garantarea siguranței zborului.
- (f) Orice limitare impusă titularului unui certificat medical este specificată în certificat.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe medicale pentru certificatele medicale clasa 1 și clasa 2***MED.B.005 Dispoziții generale**

- (a) Persoanele care solicită un certificat medical trebuie să nu prezinte:
- 1. malformații, congenitale sau dobândite;
  - 2. boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice;
  - 3. plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale;
  - 4. efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic;
- care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-și exercita în condiții de siguranță privilegiile asociate licenței.
- (b) În cazul în care decizia cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a unei persoane ce solicită un certificat medical clasa 1 este înaintată autorității care acordă licențele, această autoritate poate delega respectiva decizie unui AMC, cu excepția situațiilor în care este necesară o OML.
- (c) În cazul în care decizia cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a unei persoane ce solicită un certificat medical clasa 2 este înaintată autorității care acordă licențele, această autoritate poate delega respectiva decizie unui AMC sau unui AME, cu excepția situațiilor în care este necesară o OSL sau o OPL.

**▼B****MED.B.010 Sistemul cardiovascular****(a) Examinarea**

1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivații (EKG) și se întocmește un raport în situația existenței unei indicații clinice și:
  - (i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea în vederea eliberării inițiale a certificatului medical, apoi o dată la 5 ani până la vârsta de 30 de ani, o dată la 2 ani până la 40 de ani, anual până la 50 de ani, și la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului;
  - (ii) pentru un certificat medical clasa 2, la prima examinare după vârsta de 40 de ani, apoi la fiecare 2 ani după vârsta de 50 de ani.
2. În situația în care există indicație clinică, este necesară o evaluare cardiovasculară aprofundată.
3. Pentru un certificat medical clasa 1, se efectuează o evaluare cardiovasculară aprofundată la prima examinare pentru revalidare sau reînnoire după vârsta de 65 de ani și, după această vârstă, o dată la 4 ani.
4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a colesterolului, este necesară la examinarea în vederea eliberării inițiale a certificatului medical și la prima examinare după vârsta de 40 de ani.

**(b) Sistemul cardiovascular – Dispoziții generale**

1. Solicitanții trebuie să nu sufere de nicio afecțiune cardiovasculară care ar putea influența exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele afecțiuni sunt declarate inapte:
  - (i) anevrism aortic abdominal suprarenal sau toracic, operat sau neoperat;
  - (ii) valvulopatii semnificative funcționale;
  - (iii) transplant de cord sau de cord/plămâni.
3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au antecedente patologice sau care au fost diagnosticate cert cu una dintre următoarele afecțiuni sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele:
  - (i) boală arterială periferică, înainte sau după intervenția chirurgicală;
  - (ii) anevrism aortic abdominal, înainte sau după intervenția chirurgicală;
  - (iii) valvulopatii ne semnificative funcționale;
  - (iv) după o intervenție chirurgicală la nivelul unei valve cardiace;
  - (v) anomalie a pericardului, miocardului sau endocardului;
  - (vi) anomalie cardiacă congenitală, înainte sau după intervenția chirurgicală corectivă;
  - (vii) sincopă vasovagală recurentă;
  - (viii) tromboză arterială sau venoasă;
  - (ix) embolie pulmonară;
  - (x) afecțiuni cardiovasculare care necesită terapie anticoagulantă sistemică.

**▼B**

4. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care au fost diagnosticate cert ca având una dintre afecțiunile menționate la punctele 2 și 3 de mai sus sunt evaluate de un cardiolog înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

(c) *Tensiunea arterială*

1. Tensiunea arterială se înregistrează la fiecare examinare.
2. Tensiunea arterială a solicitantului trebuie să fie în limite normale.
3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1:
  - (i) și care au hipotensiune simptomatică; sau
  - (ii) a căror tensiune arterială, la data examinării, depășește în mod constant 160 mmHg tensiunea arterială sistolică și/sau 95 mmHg tensiunea arterială diastolică, cu sau fără tratamentsunt declarate inapte.
4. Inițierea tratamentului medicamentos pentru controlul tensiunii arteriale necesită o perioadă de suspendare temporară a certificatului medical în vederea stabilirii absenței unor efecte secundare semnificative.

(d) *Boala arterială coronariană*

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care:
  - (i) sunt suspecte de ischemie miocardică;
  - (ii) suferă de o boală arterială coronariană minoră asimptomatică ce nu necesită tratament antianginossunt direcționate către autoritatea care acordă licențele și supuse unui control cardiologic pentru a exclude ischemia miocardică înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii.
2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la punctul 1 sunt supuse unui control cardiologic înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii.
3. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele afecțiuni sunt declarați inapți:
  - (i) ischemie miocardică;
  - (ii) boală arterială coronariană simptomatică;
  - (iii) simptome de boală arterială coronariană controlată prin tratament medicamentos.
4. Sunt declarate inapte persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical clasa 1 și care au antecedente patologice sau care au fost diagnosticate cu una dintre următoarele afecțiuni:
  - (i) ischemie miocardică;
  - (ii) infarct miocardic;
  - (iii) revascularizare coronariană.
5. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care nu prezintă niciun fel de simptome în urma unui infarct miocardic sau a unei intervenții chirurgicale pentru boală arterială coronariană sunt supuse unui control cardiologic corespunzător înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii în consultare cu autoritatea care acordă licențele. Solicitanții revalidării unui certificat medical clasa 1 sunt direcționați către autoritatea care acordă licențele.

**▼B**(e) *Tulburări de ritm și de conducere*

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele în cazul în care suferă de tulburări cardiace majore de ritm sau de conducere, inclusiv de una dintre următoarele:

(i) tulburare de ritm supraventriculară, inclusiv boală a nodului sinusal permanentă sau intermitentă, fibrilație atrială și/sau flutter atrial și pauze sinusale asimptomatice;

(ii) bloc complet de ramură stângă;

(iii) bloc atrioventricular Mobitz tip II;

(iv) tahicardie cu complexe largi și/sau înguste;

(v) preexcitație ventriculară;

(vi) interval QT prelungit fără simptomatologie asociată;

(vii) aspect electrocardiografic compatibil cu sindromul Brugada.

2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la punctul 1 sunt supuse unui control cardiologic corespunzător înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

3. Solicitanții care prezintă una dintre următoarele afecțiuni:

(i) bloc incomplet de ramură;

(ii) bloc complet de ramură dreaptă;

(iii) deviație axială stângă stabilă;

(iv) bradicardie sinusală asimptomatică;

(v) tahicardie sinusală asimptomatică;

(vi) complexe ectopice ventriculare sau supraventriculare izolate uniforme asimptomatice;

(vii) bloc atrioventricular gradul I;

(viii) bloc atrioventricular Mobitz tip I.

pot fi declarați apti în absența unei alte anomalii și în urma unei control cardiologic corespunzător.

4. Solicitanții cu antecedente patologice de:

(i) terapie prin ablație;

(ii) implantare de stimulator cardiac.

sunt supuși unei evaluări cardiovasculare corespunzătoare înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

5. Sunt declarați inapți solicitanții care prezintă una dintre următoarele afecțiuni:

(i) boală simptomatică a nodului sinusal;

(ii) bloc atrioventricular complet;

**▼ B**

- (iii) sindrom QT prelungit simptomatic;
- (iv) au implantat un defibrilator automat;
- (v) au implantat un stimulator ventricular antitahicardie.

**MED.B.015 Aparatul respirator**

- (a) Sunt declarați inapți solicitanții cu funcția pulmonară afectată semnificativ. O evaluare a aptitudinii poate fi luată în calcul după ce funcția pulmonară a fost recuperată și este corespunzătoare.
- (b) Pentru un certificat medical clasa 1, solicitanții sunt obligați să se supună unor teste de evaluare a funcției pulmonare în cadrul examinării inițiale și în situația în care există indicație clinică.
- (c) Pentru un certificat medical clasa 2, solicitanții sunt obligați să se supună unor teste de evaluare a funcției pulmonare în situația în care există indicație clinică.
- (d) Solicitanții cu antecedente patologice sau cu diagnostic confirmat de:
  1. astm care necesită tratament medicamentos;
  2. boală inflamatorie activă la nivelul aparatului respirator;
  3. sarcoidoză activă;
  4. pneumotorax;
  5. sindrom de apnee în somn;
  6. intervenție chirurgicală toracică majoră;
  7. pneumectomie.

trebuie supuși unei evaluări respiratorii cu rezultat corespunzător înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii. Solicitanții care au fost diagnosticați cert ca având una dintre afecțiunile menționate la punctele 3 și 5 trebuie supuși unei evaluări cardiologice corespunzătoare înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii.

- (e) Evaluarea aeromedicală:
  1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la litera (d) de mai sus sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele.
  2. persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la litera (d) de mai sus sunt evaluate în consultare cu autoritatea care acordă licențele.
- (f) Sunt declarate inapte persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au suferit o pneumectomie totală.

**MED.B.020 Sistemul digestiv**

- (a) Solicitanții trebuie să nu suferă de nicio boală, funcțională sau organică, a tractului gastrointestinal și a organelor anexe care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) Solicitanții care prezintă sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul oricărei părți a tractului digestiv sau al organelor anexe, care pot determina incapacitatea de zbor, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau compresie, sunt declarați inapți.
- (c) Solicitanții trebuie să nu suferă de hernie care ar putea provoca simptome ce generează incapacitate de zbor.



**▼B**

(d) Solicitanții cu afecțiuni ale sistemului gastrointestinal, inclusiv:

1. dispepsie recurentă care necesită tratament medicamentos;
2. pancreatită;
3. calculi biliari simptomatici;
4. diagnostic confirmat sau antecedente patologice de boală inflamatorie cronică a intestinului;
5. după intervenții chirurgicale la nivelul tractului digestiv sau al anexelor sale, inclusiv intervenții chirurgicale care implică excizia totală sau parțială sau o plastie a oricăruia dintre aceste organe.

sunt declarați inapți. O evaluare a aptitudinii poate fi luată în calcul după un tratament soldat cu succes sau după recuperarea completă în urma unei intervenții chirurgicale, sub rezerva unei evaluări gastroenterologice corespunzătoare.

(e) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care sunt diagnosticate cu una dintre afecțiunile specificate la punctele 2, 4 și 5 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele;
2. aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care suferă de pancreatită este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.025 Sistemul metabolic și sistemul endocrin**

(a) Solicitanții trebuie să nu sufere de nicio afecțiune metabolică, nutrițională sau endocrină, funcțională sau organică, care ar putea influența exercitarea în siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

(b) Solicitanții care suferă de o afecțiune metabolică, nutrițională sau endocrină pot fi declarați apți dacă se demonstrează stabilitatea afecțiunii și dacă evaluarea aeromedicală este corespunzătoare.

(c) *Diabetul zaharat*

1. Solicitanții cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declarați inapți.
2. Solicitanții cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declarați inapți, cu excepția cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control.

(d) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele;
2. aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.030 Hematologie**

(a) Solicitanții trebuie să nu sufere de nicio boală hematologică ce ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

(b) Pentru un certificat medical clasa 1, hemoglobina trebuie măsurată la fiecare examinare în vederea eliberării unui certificat medical.

(c) Solicitanții cu o afecțiune hematologică, precum:

1. tulburări de coagulare, hemoragie sau tromboză;

**▼B**

2. leucemie cronică.

pot fi declarați apti în urma unei evaluări aeromedicale corespunzătoare.

(d) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la litera (c) de mai sus sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele;

2. aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la litera (c) de mai sus este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

(e) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre afecțiunile hematologice menționate mai jos trebuie direcționate către autoritatea care acordă licențele:

1. hemoglobinemie sau hemoglobină anormală, inclusiv, dar fără a se limita la anemie, policitemie sau hemoglobinopatie;

2. adenopatii semnificative;

3. splenomegalie.

**MED.B.035 Sistemul genito-urinar**

(a) Solicitanții trebuie să nu suferă de nicio boală, funcțională sau organică, a aparatului urinar sau genital ori a anexelor sale care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

(b) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Urina nu trebuie să conțină niciun element anormal considerat a fi cu semnificație patologică.

(c) Solicitanții cu sechele în urma unei boli sau a unei intervenții chirurgicale la nivelul rinichilor sau al tractului urinar care ar putea duce la incapacitate, în special orice obstrucție cauzată de strictură sau compresie, sunt declarați inapți.

(d) Solicitanții cu afecțiuni genito-urinare, precum:

1. boli renale;

2. unul sau mai mulți calculi urinari, sau antecedente de colică renală.

pot fi declarați apti în urma unei evaluări nefrologice/urologice corespunzătoare.

(e) Solicitanți care au fost supuși unei intervenții chirurgicale majore la nivelul aparatului urinar ce implică excizia totală sau parțială sau o plastie a organelor sale, sunt declarați inapți și sunt reevaluați după recuperarea completă înainte de a se putea lua în calcul evaluarea aptitudinii. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.040 Bolile infecțioase**

(a) Solicitanții trebuie să nu prezinte antecedente patologice sau diagnostic clinic confirmat de boală infecțioasă care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței aplicabile deținute.

(b) Solicitanții infectați cu HIV pot fi declarați apti în urma unei evaluări aeromedicale corespunzătoare. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele.

▼ **B****MED.B.045 Obstetrică și ginecologie**

- (a) ► **C1** Solicitanțele ◀ trebuie să nu sufere de nicio afecțiune obstetricală sau ginecologică, funcțională sau organică, care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) ► **C1** Solicitanțele care au suferit o intervenție chirurgicală ginecologică majoră sunt declarate inapte ◀ până la recuperarea completă.
- (c) *Sarcina*
1. În cazul unei sarcini, dacă AMC sau AME consideră că titulara licenței este aptă să își exercite privilegiile în siguranță, acesta limitează perioada de valabilitate a certificatului medical până la sfârșitul celei de-a 26-a săptămâni de sarcină. După această dată, certificatul este suspendat. Suspendarea se ridică după recuperarea completă în urma nașterii.
  2. Titularele de certificate medicale clasa 1 își exercită privilegiile asociate licențelor deținute numai până în cea de-a 26-a săptămână de sarcină, cu o limitare OML. Fără a aduce atingere punctului MED. B.001, în acest caz, limitarea OML poate fi impusă sau ridicată de AMC sau de AME.

**MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic**

- (a) Solicitanții trebuie să nu sufere de nicio malformație congenitală sau dobândită a oaselor, articulațiilor, mușchilor sau tendoanelor care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) Solicitantul trebuie să aibă o înălțime în poziție șezut, o lungime a membrilor superioare și inferioare și o forță musculară suficientă pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (c) Funcțiile sistemului musculo-scheletic al solicitantului trebuie să fie suficiente, astfel încât exercitarea privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile să se facă în condiții de siguranță. Aptitudinea din punct de vedere medical a solicitanților este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.055 Psihiatrie**

- (a) Solicitanții trebuie să nu prezinte antecedente patologice sau diagnostic clinic confirmat de boală sau handicap ori afecțiune sau tulburare psihică, acută sau cronică, congenitală sau dobândită, care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) Solicitanții care suferă de tulburări psihice sau comportamentale cauzate de consumul de alcool ori de consumul sau abuzul de substanțe psihotrope sunt declarați inapți până la recuperarea acestora și încetarea dependenței de substanțe și sunt supuși unei evaluări psihiatrice corespunzătoare după un tratament soldat cu succes. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.
- (c) Solicitanții cu o afecțiune psihiatrică, precum:
1. ► **C1** tulburări ale dispoziției ◀;
  2. tulburări nevrotice;
  3. tulburări de personalitate;
  4. tulburări psihice sau comportamentale.
- trebuie supuși unei evaluări psihiatrice corespunzătoare înainte de a se putea efectua o evaluare a aptitudinii.
- (d) Solicitanții cu antecedente legate de acte singulare sau repetate de automutilare deliberată sunt declarați inapți. Solicitanții trebuie supuși unei evaluări psihiatrice corespunzătoare înainte de a se putea lua în calcul o evaluare a aptitudinii.

**▼B**

(e) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la literele (b), (c) sau (d) de mai sus sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele;
2. aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la literele (b), (c) sau (d) de mai sus este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

(f) Solicitanții cu antecedente patologice sau cu diagnostic clinic confirmat de schizofrenie, tulburare schizotipală sau paranoidă sunt declarați inapți.

**MED.B.060 Psihologie**

- (a) Solicitanții trebuie să nu sufere de tulburări psihologice confirmate care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) O evaluare psihologică poate fi solicitată ca parte a unei examinări psihiatrice sau neurologice de specialitate sau în completarea acesteia.

**MED.B.065 Neurologie**

(a) Solicitanții trebuie să nu prezinte antecedente patologice sau diagnostic clinic confirmat de afecțiune neurologică care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

(b) Solicitanții cu antecedente patologice sau cu diagnostic clinic confirmat de:

1. epilepsie;
2. episoade recurente de tulburare a stării de conștiență de cauză necunoscută.

sunt declarați inapți.

(c) Solicitanții cu antecedente patologice sau cu diagnostic clinic confirmat de:

1. epilepsie fără crize după vârsta de 5 ani;
2. epilepsie fără crize și fără tratament timp de peste 10 ani;
3. anomalii EEG epileptiforme și unde lente focale;
4. boală progresivă sau neprogresivă a sistemului nervos;
5. episod singular de tulburare a stării de conștiență de cauză necunoscută;
6. pierderea cunoștinței în urma unui traumatism cranian;
7. leziune encefalică penetrantă;
8. leziuni ale nervilor periferici sau spinali

sunt supuși unei evaluări suplimentare înainte de a se lua în calcul evaluarea aptitudinii. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.070 Sistemul vizual**

(a) Solicitanții trebuie să nu prezinte nicio anomalie a funcției ochilor sau a organelor anexe, nicio boală activă, congenitală sau dobândită, acută sau cronică, și nici sechele în urma unei intervenții chirurgicale la ochi sau a unui traumatism, care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

**▼ B**(b) *Examinarea*

## 1. Pentru un certificat medical clasa 1:

- (i) în examinarea inițială trebuie inclus un examen oftalmologic complet, care este efectuat periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului; și
- (ii) în toate examinările în vederea revalidării și reînnoirii certificatului medical trebuie inclus un examen oftalmologic de rutină.

## 2. Pentru un certificat medical clasa 2:

- (i) în examinarea inițială și în toate examinările în vederea revalidării și reînnoirii certificatului medical trebuie inclus un examen oftalmologic de rutină; și
- (ii) se efectuează un examen oftalmologic complet atunci când există indicație clinică.

## (c) Acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie:

- 1. în cazul certificatelor medicale clasa 1, de cel puțin 6/9 (0,7) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/6 (1,0);
- 2. în cazul certificatelor medicale clasa 2, de cel puțin 6/12 (0,5) la fiecare ochi, separat, iar acuitatea vizuală binoculară trebuie să fie de cel puțin 6/9 (0,7). Un solicitant cu vedere sub standard la un ochi poate fi declarat apt în consultare cu autoritatea care acordă licențele, în urma unei evaluări oftalmologice corespunzătoare;
- 3. persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical clasa 1 și care au o vedere sub standard la un ochi sunt declarate inapte. La revalidare, solicitanții cu vedere sub standard dobândită la un ochi sunt direcționați către autoritatea care acordă licențele și pot fi declarați apti dacă afecțiunea nu este de natură a influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței deținute.

## (d) Un solicitant trebuie să fie capabil să citească un grafic N5 (sau unul echivalent) de la 30-50 cm și un grafic N14 (sau unul echivalent) de la 100 cm, cu corecție, dacă este prescrisă.

## (e) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat medical clasa 1 trebuie să aibă câmpuri vizuale și o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale.

## (f) Solicitanții care au suferit o intervenție chirurgicală la ochi pot fi declarați apti în urma unui examen oftalmologic corespunzător.

## (g) Solicitanții cu un diagnostic clinic de keratoconus pot fi declarați apti în urma unei examinări corespunzătoare efectuate de un medic oftalmolog. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele.

## (h) Solicitanții cu:

- 1. astigmatism;
- 2. anizometropie.

pot fi declarați apti în urma unui examen oftalmologic corespunzător.

## (i) Solicitanții cu diplopie sunt declarați inapți.

(j) *Ochelari și lentile de contact*. Dacă se obține o funcție vizuală corespunzătoare doar prin corecție:

- 1. (i) pentru vederea la distanță, solicitantul trebuie să poarte ochelari sau lentile de contact în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile;

**▼B**

- (ii) pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziție o pereche de ochelari de apropiere în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței;
- 2. o pereche de ochelari de corecție de rezervă trebuie să fie la dispoziție pentru utilizare imediată în timpul exercitării privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile;
- 3. corecția trebuie să ofere o funcție vizuală optimă, să fie bine tolerată și adecvată în operațiuni aeriene;
- 4. în cazul în care solicitantul poartă lentile de contact, acestea trebuie să fie pentru vedere la distanță, monofocale, incolore și bine tolerate;
- 5. solicitanții cu tulburări de refracție severe trebuie să utilizeze lentile de contact sau lentile de ochelari cu indice ridicat;
- 6. pentru a îndeplini cerințele privind acuitatea vizuală se utilizează o singură pereche de ochelari;
- 7. nu se utilizează lentilele ortokeratologice.

**MED.B.075 Vederea cromatică**

- (a) Solicitanții trebuie să facă dovada capacității de a percepe cu ușurință culorile necesare îndeplinirii în siguranță a sarcinilor lor.
- (b) *Examinarea*
  - 1. Solicitanții trebuie să treacă testul Ishihara pentru eliberarea inițială a certificatului medical.
  - 2. Solicitanții care nu trec testul Ishihara trebuie supuși unor teste suplimentare de percepție a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică.
- (c) În cazul certificatelor medicale clasa 1, solicitanții trebuie să perceapă normal culorile sau să aibă acuitate cromatică. Solicitanții care nu trec testele suplimentare de percepție a culorilor sunt declarați inapți. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele.
- (d) În cazul certificatelor medicale clasa 2, atunci când solicitantul nu percepe în mod corespunzător culorile, privilegiile sale de zbor sunt limitate doar la zborul pe timp de zi.

**MED.B.080 Otorinolaringologie**

- (a) Solicitanții trebuie să nu prezinte anomalii ale funcției urechilor, nasului, sinusurilor sau gâtului, inclusiv ale cavității bucale, dinților și laringelui, nici boli active, congenitale sau dobândite, acute sau cronice, nici sechele în urma unei intervenții chirurgicale sau a unui traumatism care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (b) Auzul trebuie să fie corespunzător pentru exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.
- (c) *Examinarea*
  - 1. Auzul este testat la fiecare examinare.
    - (i) În cazul certificatelor medicale clasa 1 și clasa 2, atunci când la licența deținută trebuie adăugată o calificare de zbor instrumental, auzul se testează prin metoda audiometriei cu tonuri pure în cadrul examinării inițiale, iar, în cadrul examinărilor ulterioare în vederea revalidării sau reinnoirii, o dată la cinci ani până la vârsta de 40 de ani și, după această vârstă, o dată la doi ani.

**▼B**

(ii) Atunci când persoanele care solicită eliberarea inițială a unui certificat medical sunt testate cu un audiometru cu tonuri pure, deficitul auditiv nu trebuie să depășească 35 dB pentru niciuna dintre frecvențele 500, 1 000 sau 2 000 Hz ori 50 dB pentru 3 000 Hz, la niciuna dintre urechi, luate separat. Solicitanții revalidării sau reînnoirii unui certificat medical, care prezintă un deficit auditiv mai mare, trebuie să demonstreze că au o capacitate auditivă funcțională corespunzătoare.

(iii) Solicitanții diagnosticați cu hipoacuzie trebuie să demonstreze că au o capacitate auditivă funcțională corespunzătoare.

2. Pentru eliberarea inițială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicație clinică.

(d) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă:

1. o boală activă, acută sau cronică, a urechii interne sau medii;
2. perforație necicatrizată sau disfuncție a membranei (membranelor) timpanului;
3. tulburarea funcției vestibulare;
4. obstrucționarea considerabilă a foselor nazale;
5. disfuncție sinusală;
6. malformație majoră sau infecție acută sau cronică majoră la nivelul cavității bucale sau al tractului respirator superior;
7. afectare considerabilă a vorbirii sau a vocii.

sunt supuse unei noi evaluări și examinări medicale pentru a se stabili că afecțiunea respectivă nu influențează exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței deținute.

(e) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă o tulburare a funcției vestibulare sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele;
2. aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 și care prezintă o tulburare a funcției vestibulare este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

**MED.B.085 Dermatologie**

Solicitanții trebuie să nu prezinte nicio afecțiune dermatologică confirmată care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) deținute.

**MED.B.090 Oncologie**

(a) Solicitanții trebuie să nu prezinte tumori maligne primare sau secundare confirmate care ar putea influența exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor asociate licenței (licențelor) aplicabile.

(b) În urma unui tratament pentru afecțiuni maligne, solicitanții trebuie supuși unei evaluări oncologice corespunzătoare înainte de a se putea efectua o evaluare a aptitudinii. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcționate către autoritatea care acordă licențele. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată în consultare cu autoritatea care acordă licențele.

(c) Solicitanții cu antecedente patologice sau cu diagnostic clinic confirmat de tumoră malignă intracerebrală sunt declarați inapți.

**▼ B***SECȚIUNEA 3**Cerințe specifice privind certificatele medicale LAPL***MED.B.095 Examinarea și/sau evaluarea medicală persoanelor care solicită certificate medicale LAPL**

- (a) Persoanele care solicită un certificat medical LPAL sunt evaluate pe baza celor mai bune practici de medicină aeronautică.
- (b) Trebuie acordată o atenție specială antecedentelor patologice complete ale solicitantului.
- (c) Evaluarea inițială, toate reevaluările ulterioare după vârsta de 50 de ani și evaluările efectuate în cazul în care nu sunt disponibile antecedentele patologice complete ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:
  - 1. examen clinic;
  - 2. tensiune arterială;
  - 3. test de urină;
  - 4. acuitate vizuală;
  - 5. acuitate auditivă.
- (d) După evaluarea inițială, reevaluările ulterioare până la vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă:
  - 1. o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL; și
  - 2. elementele de la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către AMC, AME sau MG în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.

## SUBPARTEA C

**CERINȚE PRIVIND APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICALĂ A ECHIPAJULUI DE CABINĂ***SECȚIUNEA 1**Cerințe generale***MED.C.001 Dispoziții generale**

Membrii echipajului de cabină își îndeplinesc sarcinile și responsabilitățile impuse de normele de siguranță a aviației la bordul unei aeronave doar în cazul în care îndeplinesc cerințele aplicabile prevăzute în prezenta parte.

**MED.C.005 Evaluări aeromedicale**

- (a) Membrii echipajului de cabină sunt supuși evaluărilor aeromedicale pentru a se verifica dacă nu suferă de vreo boală fizică sau psihică care ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță.
- (b) Fiecare membru al echipajului de cabină este supus unei evaluări aeromedicale înainte de a i se atribui pentru prima dată sarcini la bordul unei aeronave, iar, ulterior, la intervale de maximum 60 de luni.
- (c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un AME, AMC sau MSMM, sub rezerva respectării cerințelor prevăzute la punctul MED.D.040.

*SECȚIUNEA 2**Cerințe privind evaluarea aeromedicală a echipajului de cabină***MED.C.020 Dispoziții generale**

Membrii echipajului de cabină trebuie să nu prezinte:

- (a) malformații, congenitale sau dobândite;



**▼B**

- (b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice;
- (c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenții chirurgicale; și
- (d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripție medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic, care ar putea genera un grad de incapacitate funcțională ce ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-și îndeplini sarcinile și responsabilitățile în materie de siguranță.

**MED.C.025 Conținutul evaluărilor aeromedicale**

- (a) O evaluare aeromedicală inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:
  1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină care solicită certificatul medical; și
  2. un examen clinic al următoarelor:
    - (i) sistemul cardiovascular;
    - (ii) sistemul respirator;
    - (iii) sistemul musculo-scheletic;
    - (iv) otorinolaringologie;
    - (v) sistemul vizual; și
    - (vi) vederea cromatică.
- (b) Fiecare reevaluare aeromedicală ulterioară trebuie să cuprindă:
  1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină; și
  2. un examen clinic dacă este considerat necesar în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.
- (c) În scopul aplicării dispozițiilor de la literele (a) și (b), în cazul în care există îndoieli sau indicație clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de asemenea, toate examinările, testele sau investigațiile medicale suplimentare considerate necesare de un AME, AMC sau MSMM.

*SECȚIUNEA 3****Cerințe suplimentare pentru solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină*****MED.C.030 Raportul medical cu privire la echipajul de cabină**

- (a) În urma încheierii fiecărei evaluări aeromedicale, solicitanții sau titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină:
  1. primesc un raport medical cu privire la echipajul de cabină întocmit de un AME, AMC sau MSMM; și
  2. prezintă operatorului (operatorilor) pentru care prestează servicii informațiile relevante sau o copie a raportului medical cu privire la echipajul de cabină.
- (b) *Raportul medical cu privire la echipajul de cabină*

Raportul medical cu privire la echipajul de cabină trebuie să indice data evaluării aeromedicale, dacă membrul echipajului de cabină a fost declarat apt sau inapt, data viitoarei evaluări aeromedicale necesare și, după caz, orice limitare. Orice alte elemente intră sub incidența confidențialității medicale în conformitate cu punctul MED.A.015.

**▼ B****MED.C.035 Limitări**

- (a) În cazul în care titularii unui atestat de membru al echipajului de cabină nu îndeplinesc toate cerințele prevăzute în secțiunea 2, AME, AMC sau MSMM analizează dacă aceștia pot fi capabili să își îndeplinească, în condiții de siguranță, sarcinile de membru al echipajului de cabină, cu respectarea uneia sau a mai multor limitări.
- (b) Orice limitare a exercitării privilegiilor acordate de atestatul de membru al echipajului de cabină este menționată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină și este retrasă numai de un AME, un AMC sau de un MSMM în consultare cu un AME.

## SUBPARTEA D

**EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME), MEDICII GENERALIȘTI (MG),  
MEDICII SPECIALIȘTI ÎN MEDICINA MUNCII (MSMM)**

## SECȚIUNEA 1

**Examinatorii aeromedicali****MED.D.001 Privilegii**

- (a) Privilegiile unui AME constau în eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale clasa 2 și a certificatelor medicale LPAL, precum și în efectuarea examinărilor și evaluărilor medicale relevante.
- (b) Titularii unei autorizații de AME pot solicita o extindere a privilegiilor lor pentru a include examinările medicale în vederea revalidării și reînnoirii certificatelor medicale clasa 1, sub rezerva respectării cerințelor de la punctul MED.D.015.
- (c) Sfera privilegiilor unui AME și orice condiție asociată sunt menționate în autorizație.
- (d) Titularii unei autorizații de AME efectuează examinări și evaluări aeromedicale numai pe teritoriul statului membru care a eliberat autorizația de AME, cu excepția cazului în care aceștia:
  1. au primit acordul statului membru gazdă de a-și exercita activitățile profesionale în calitate de medici specialiști;
  2. au informat autoritatea competentă a statului membru gazdă cu privire la intenția lor de a efectua evaluări și examinări aeromedicale și de a elibera certificate medicale în cadrul sferei privilegiilor de AME; și
  3. au primit instrucțiuni din partea autorității competente a statului membru gazdă.

**MED.D.005 Solicitarea unei autorizații**

- (a) Cererea de eliberarea a unei autorizații de AME se depune sub formă și în modul specificat de autoritatea competentă.
- (b) Solicitanții unei autorizații de AME trebuie să prezinte autorității competente:
  1. datele personale și adresa profesională;
  2. documente care să ateste că respectă cerințele stabilite la punctul MED.D.010, inclusiv un certificat de absolvire a unui curs de pregătire în domeniul medicinei aeronautice corespunzător privilegiilor pe care le solicită;
  3. o declarație scrisă conform căreia AME va elibera certificatele medicale pe baza cerințelor prevăzute în prezenta parte.
- (c) În cazul în care AME efectuează examinări aeromedicale în mai multe locuri, acesta trebuie să prezinte autorității competente informații relevante privind toate punctele de lucru.

**▼B****MED.D.010 Cerințe privind eliberarea unei autorizații de AME**

Solicitanții unei autorizații de AME cu privilegii de eliberare inițială, de revalidare și de reînnoire a certificatelor medicale clasa 2 trebuie:

- (a) să fie pe deplin calificați și autorizați să practice medicina și să dețină un certificat de pregătire profesională specializată;
- (b) să fi participat la un curs de formare de bază în domeniul medicinei aeronautice;
- (c) să demonstreze autorității competente că:
  1. dețin dotări adecvate, proceduri, documentație și echipament funcțional potrivit pentru examinările aeromedicale; și
  2. dispun de procedurile și condițiile necesare pentru a garanta confidențialitatea medicală.

**MED.D.015 Cerințe privind extinderea privilegiilor**

Solicitanții unei autorizații de AME care își extind privilegiile la revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale clasa 1 trebuie să dețină o autorizație de AME valabilă și:

- (a) să fi efectuat cel puțin 30 de examinări în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale clasa 2 într-o perioadă de cel mult 5 ani premergătoare solicitării;
- (b) să fi participat la un curs de pregătire avansată în domeniul medicinei aeronautice; și
- (c) să fi efectuat pregătirea practică la un AMC sau sub supravegherea autorității care acordă licențele.

**MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice**

- (a) Cursurile de pregătire în medicină aeronautică sunt aprobate de autoritatea competentă a statului membru în care se află sediul principal de activitate al organizației care oferă cursul. Organizația care oferă cursul demonstrează că programa cursului este adecvată și că persoanele responsabile cu pregătirea dețin cunoștințele și experiența adecvate.
- (b) Cu excepția ► **C1** pregătirii de reîmprospătare a cunoștințelor ◀, cursurile se finalizează printr-un examen scris pe subiectele cuprinse în curs.
- (c) Organizația care oferă cursul eliberează un certificat de absolvire solicitanților care promovează examenul.

**MED.D.025 Modificări ale autorizației de AME**

- (a) AME informează autoritatea competentă cu privire la următoarele modificări care le-ar putea afecta autorizația:
  1. AME face obiectul unei proceduri disciplinare sau unei investigații de către un organ de reglementare în domeniul medical;
  2. s-au modificat condițiile de acordare a autorizației, inclusiv conținutul declarațiilor furnizate odată cu cererea;
  3. cerințele de eliberare nu mai sunt îndeplinite;
  4. punctul (punctele) de lucru sau adresa de corespondență a examinatorului aeromedical s-a schimbat.
- (b) Neinformarea autorității competente are drept efect suspendarea sau revocarea privilegiilor asociate autorizației, pe baza deciziei autorității competente care suspendă sau revocă autorizația.

**▼B****MED.D.030 Valabilitatea autorizațiilor de AME**

O autorizație de AME se eliberează pentru o perioadă de cel mult 3 ani. Aceasta este revalidată în cazul în care titularul:

- (a) continuă să îndeplinească condițiile generale impuse de practica medicală și rămâne înregistrat ca medic în conformitate cu legislația națională;
- (b) ► **C1** a urmat, în ultimii 3 ani, pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor în domeniul medicinei aeronautice ◀;
- (c) a efectuat cel puțin 10 examinări aeromedicale anual;
- (d) continuă să respecte condițiile autorizării sale; și
- (e) își exercită privilegiile în conformitate cu prezenta parte.

*SECȚIUNEA 2**Medicii generaliști (MG)***MED.D.035 Cerințe pentru medicii generaliști**

- (a) MG îndeplinesc funcția de AME pentru eliberarea de certificate medicale LAPL numai:
  - 1. dacă își desfășoară activitatea într-un stat membru în care MG are acces adecvat la dosarele medicale complete ale solicitanților; și
  - 2. cu respectarea cerințelor suplimentare stabilite în temeiul legislației naționale.
- (b) Pentru a elibera certificate medicale LPAL, medicii generaliști (MG) trebuie să fie pe deplin calificați și autorizați să practice medicina în conformitate cu legislația națională.
- (c) MG care îndeplinesc funcția de AME își notifică activitatea autorității competente.

*SECȚIUNEA 3**Medicii specialiști în medicina muncii (MSMM)***MED.D.040 Cerințe pentru medicii specialiști în medicina muncii**

MSMM efectuează evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină doar în cazul în care:

- (a) autoritatea competentă consideră că sistemul național de medicină a muncii poate asigura conformitatea cu cerințele aplicabile din prezenta parte;
- (b) sunt autorizați să practice medicina și sunt calificați în medicina muncii în conformitate cu legislația națională; și
- (c) au dobândit cunoștințe de medicină aeronautică relevante pentru mediul de activitate al membrilor echipajului de cabină.

▼ **MI***ANEXA V***CALIFICAREA ECHIPAJULUI DE CABINĂ IMPLICAT ÎN OPERAȚIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL****[PARTEA CC]**

## SUBPARTEA GEN

**CERINȚE GENERALE****CC.GEN.001 Autoritatea competentă**

În sensul prezentei părți, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care o persoană solicită eliberarea unui atestat de membru al echipajului de cabină.

**CC.GEN.005 Domeniul de aplicare**

Prezenta parte stabilește cerințele pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină și condițiile privind valabilitatea acestora și utilizarea lor de către titulari.

**CC.GEN.015 Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină**

Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.

**CC.GEN.020 Vârsta minimă**

Persoana care solicită un atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aibă vârsta de cel puțin 18 ani.

**CC.GEN.025 Privilegii și condiții**

- (a) Privilegiile titularului unui atestat de membru al echipajului de cabină îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca membru al echipajului de cabină în operațiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Membrii echipajului de cabină își pot exercita privilegiile specificate la litera (a) numai dacă:
1. dețin un atestat de membru al echipajului de cabină valabil în conformitate cu CC.CCA.105; și
  2. îndeplinesc cerințele de la CC.GEN.030, CC.TRA.225 și cerințele aplicabile din partea MED.

**CC.GEN.030 Documentele și evidența documentelor**

Pentru a dovedi conformitatea cu cerințele aplicabile specificate la CC.GEN.025 litera (b), fiecare titular trebuie să păstreze și să prezinte la cerere atestatul de membru al echipajului de cabină, lista și evidența cursurilor de pregătire și a verificărilor aferente calificării sau calificărilor sale specifice tipului sau variantei de aeronavă, cu excepția cazului în care operatorul la care este angajat ține o astfel de evidență și o poate pune imediat la dispoziția unei autorități competente sau a titularului la cerere.

## CAPITOLUL CCA

**CERINȚE SPECIFICE PRIVIND ATESTATUL DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ****CC.CCA.100 Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină**

- (a) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează numai solicitanților care au trecut examenul ulterior absolvirii cursului de pregătire inițială conform prezentei părți.
- (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează:
1. de către autoritatea competentă; și/sau

**▼ M1**

2. de către o organizație autorizată în acest sens de autoritatea competentă.

**CC.CCA.105 Valabilitatea atestatului de membru al echipajului de cabină**

Atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează pe o perioadă nelimitată și rămâne valabil cu excepția cazurilor în care:

- (a) este suspendat sau revocat de către autoritatea competentă; sau
- (b) titularul acestuia nu și-a exercitat privilegiile asociate în ultimele 60 de luni pe cel puțin un tip de aeronavă.

**CC.CCA.110 Suspendarea și revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină**

(a) Dacă titularii nu îndeplinesc cerințele din prezenta parte, atestatul lor de membru al echipajului de cabină poate fi suspendat sau revocat de autoritatea competentă.

(b) În cazul suspendării sau al revocării atestatului lor de membru al echipajului de cabină de către autoritatea competentă, titularii trebuie:

1. să fie informați în scris cu privire la această decizie și la dreptul lor de a o contesta în conformitate cu legislația națională,
2. să nu își exercite privilegiile acordate de atestatul lor de membru al echipajului de cabină;
3. să informeze fără întârzieri nejustificate operatorul (operatorii) la care sunt angajați; și
4. să înapoieze atestatul în conformitate cu procedura aplicabilă stabilită de autoritatea competentă.

## SUBPARTEA TRA

***CERINȚE PRIVIND PREGĂTIREA APLICABILE SOLICITANȚILOR ȘI TITULARILOR ATESTATULUI DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ*****CC.TRA.215 Furnizarea cursurilor de pregătire**

Cursurile de pregătire impuse de prezenta parte trebuie să fie:

- (a) furnizate de organizații de pregătire sau de operatori de transport aerian comercial autorizați în acest sens de autoritatea competentă;
- (b) realizate de personal cu experiență și calificare corespunzătoare pentru elementele de pregătire care trebuie tratate; și
- (c) derulate pe baza unui program de pregătire și a unei programe documentate în autorizația organizației.

**CC.TRA.220 Cursul de pregătire inițială și examenul**

- (a) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aprobe un curs de pregătire inițială pentru a se familiariza cu mediul aviatic și pentru a acumula suficiente cunoștințe generale și competențe de bază necesare pentru a-și executa atribuțiile și pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de siguranța pasagerilor și a zborului în timpul operațiunilor normale, anormale și de urgență.
- (b) Programul cursului de pregătire inițială trebuie să acopere cel puțin elementele prevăzute în apendicele 1 la prezenta parte. Acesta trebuie să includă pregătire teoretică și practică.
- (c) Solicitanții unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să susțină un examen care să includă toate elementele programului de pregătire prevăzut la litera (b), cu excepția pregătirii privind managementul resurselor echipajului (CRM), pentru a demonstra că au obținut nivelul de cunoștințe și de competență prevăzut la litera (a).

**▼ M1****CC.TRA.225 Calificarea (calificările) de tip sau variantă de aeronavă**

- (a) Titularii unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină pot să își desfășoare activitatea pe o aeronavă numai dacă sunt calificați în conformitate cu cerințele aplicabile din partea ORO.
- (b) Pentru a fi calificat pentru un tip sau o variantă de aeronavă, titularul trebuie:
1. să îndeplinească cerințele aplicabile privind pregătirea, verificarea și valabilitatea, care acoperă, în funcție de relevanța pentru aeronava care urmează să fie exploatată:
    - (i) pregătirea specifică tipului de aeronavă, pregătirea de conversie a operatorului și de familiarizare;
    - (ii) pregătirea pentru diferențe;
    - (iii) pregătirea periodică; și
  2. să își fi desfășurat activitatea, în decursul celor șase luni anterioare, pe respectivul tip de aeronavă sau să fi absolvit cursul de reîmprospătare și verificarea relevante înainte de a-și relua activitatea pe respectivul tip de aeronavă.

▼ **M1***Apendicele 1 la partea CC***Cursul de pregătire inițială și examenul****PROGRAMUL DE PREGĂTIRE**

Programul cursului de pregătire inițială trebuie să cuprindă cel puțin următoarele:

**1. Cunoștințe teoretice generale privind aviația și reglementările din domeniul aviației care să acopere toate elementele relevante pentru atribuțiile și responsabilitățile care le revin membrilor echipajului de cabină:**

- 1.1. terminologia din domeniul aviației, teoria zborului, distribuția pasagerilor, zonele de operare, meteorologie și efectele contaminării suprafeței aeronavei;
- 1.2. reglementările în domeniul aviației relevante pentru membrii echipajului de cabină și rolul autorității competente;
- 1.3. atribuțiile și responsabilitățile membrilor echipajului de cabină în timpul operațiunilor și nevoia de a reacționa prompt și eficient în situații de urgență;
- 1.4. competența și aptitudinea fizică, permanent menținute, de a-și exercita funcția de membru al echipajului de cabină, inclusiv în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă;
- 1.5. importanța asigurării unei actualizări a documentelor și manualelor relevante, modificările fiind furnizate de operator, după caz;
- 1.6. importanța ca membrii echipajului de cabină să își execute atribuțiile în conformitate cu manualul de operațiuni al operatorului;
- 1.7. importanța informării înainte de zbor a membrilor echipajului de cabină și furnizarea informațiilor referitoare la siguranța necesare pentru atribuțiile lor specifice; și
- 1.8. importanța identificării cazurilor în care membrii echipajului de cabină au autoritatea și responsabilitatea de a iniția o evacuare sau alte proceduri de urgență.

**2. Comunicare:**

În timpul pregătirii, accentul se pune pe importanța comunicării eficiente între membrii echipajului de cabină și cei ai echipajului de zbor, inclusiv pe tehnicile de comunicare, limbajul și terminologia comune.

**3. Curs introductiv privind factorii umani (HF) în aviație și managementul resurselor echipajului (CRM)**

Acest curs este realizat de cel puțin un instructor CRM pentru echipajul de cabină. Elementele pregătirii se abordează aprofundat și includ cel puțin următoarele:

- 3.1. *Aspecte generale:* factori umani în aviație, instrucțiuni generale cu privire la principiile și obiectivele CRM, performanțe și limite umane;
- 3.2. *Aspecte relevante pentru fiecare membru al echipajului de cabină:* percepția personalității, eroarea umană și fiabilitatea, atitudini și comportament, autoevaluare; stresul și managementul stresului; oboseala și vigilența; exprimarea cu încredere în sine; conștientizarea situației, dobândirea și prelucrarea informațiilor.

**4. Relațiile cu pasagerii și supravegherea cabinei:**

- 4.1. importanța distribuției corecte a locurilor în funcție de masa și centrajul avionului, categorii speciale de pasageri și necesitatea instalării pasagerilor valizi lângă ieșirile nesupravegheate;



**▼ M1**

- 4.2. norme privind depozitarea sigură a bagajelor și a articolelor pentru serviciul de cabină și riscul ca acestea să devină un pericol pentru ocupanții compartimentului pentru pasageri sau să obstrucționeze ori să deterioreze echipamentul pentru situații de urgență sau ieșirile;
- 4.3. consiliere privind recunoașterea și managementul relațiilor cu pasagerii aflați sub influența alcoolului, a drogurilor sau al celor cu comportament agresiv;
- 4.4. măsuri ce urmează să fie luate la transportul animalelor vii în compartimentul pentru pasageri;
- 4.5. responsabilități în caz de turbulențe, inclusiv siguranțarea compartimentului pentru pasageri; și
- 4.6. metode folosite pentru a motiva pasagerii și controlul mulțimii necesare pentru a accelera evacuarea în caz de urgență.
5. **Aspecte aeromedicale și primul ajutor:**
  - 5.1. instrucaj general în ceea ce privește aspectele aeromedicale și supraviețuirea;
  - 5.2. efectele fiziologice ale zborului, cu accent în special pe hipoxie, nevoia de oxigen, funcția trompei lui Eustache și barotraumatism;
  - 5.3. primul ajutor elementar, inclusiv tratarea cazurilor de:
    - (a) rău de avion;
    - (b) tulburări gastrointestinale;
    - (c) hiperventilație;
    - (d) arsuri;
    - (e) plăgi;
    - (f) pierdere a cunoștinței; și
    - (g) fracturi și leziuni ale țesuturilor moi;
  - 5.4. situații de urgență medicală la bord și metodele de prim ajutor asociate vizând cel puțin cazurile de:
    - (a) astm;
    - (b) stres și reacții alergice;
    - (c) șoc;
    - (d) diabet;
    - (e) sufocare;
    - (f) epilepsie;
    - (g) naștere;
    - (h) atac; și
    - (i) atac de cord;
  - 5.5. utilizarea echipamentelor adecvate, inclusiv a oxigenului pentru primul ajutor, a truselor de prim-ajutor și a truselor medicale de urgență, precum și a conținutului acestora;

**▼ M1**

- 5.6. curs de pregătire practică pentru resuscitarea cardio-pulmonară absolvit de fiecare membru al echipajului de cabină, utilizând un manechin special proiectat și ținând cont de particularitățile mediului unei aeronave, și
- 5.7. sănătatea și igiena în timpul călătoriei, inclusiv:
  - (a) igiena la bord;
  - (b) riscul de a intra în contact cu boli infecțioase și măsuri de reducere a acestui risc;
  - (c) manipularea deșeurilor medicale;
  - (d) dezinfectarea aeronavei;
  - (e) gestionarea cazurilor de deces la bord; și
  - (f) managementul stării de alertă, efectele fiziologice ale oboselii, fiziologia somnului, ritmul circadian și schimbările de fus orar.
6. **Bunuri periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice ale OACI aplicabile.**
7. **Aspecte generale de securitate în aviație, inclusiv cunoașterea dispozițiilor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 300/2008.**
8. **Pregătirea privind lupta contra incendiului și a fumului:**
  - 8.1. sublinierea responsabilității membrilor echipajului de cabină de a interveni prompt în situații de urgență în caz de incendiu și fum și, în special, accentuarea importanței identificării sursei reale a incendiului;
  - 8.2. importanța informării imediate a echipajului de zbor, precum și acțiunile specifice necesare pentru coordonare și asistență la detectarea incendiului sau a fumului;
  - 8.3. necesitatea verificării frecvente a zonelor cu risc potențial de incendiu, inclusiv a toaletelor, și a detectoarelor de fum asociate;
  - 8.4. clasificarea incendiilor, precum și tipurile corespunzătoare de agenți extincători și procedurile pentru situații speciale de incendiu;
  - 8.5. tehnicile de utilizare a agenților extincători, consecințele unei utilizări inadecvate și ale folosirii în spații închise, inclusiv pregătire practică pentru combaterea incendiilor, pentru echiparea cu echipamentul de protecție împotriva fumului folosit în aviație, precum și pentru utilizarea acestuia, și
  - 8.6. proceduri generale ale serviciilor de urgență de la sol pe aerodromuri.
9. **Antrenament de supraviețuire:**
  - 9.1. principii pentru supraviețuirea în medii ostile (de exemplu în regiunea polară, în desert, în junglă, pe mare); și
  - 9.2. antrenament de supraviețuire în apă, care să includă echiparea efectivă cu echipamentul personal de flotabilitate în apă și utilizarea acestuia, utilizarea bărcilor de salvare sau a echipamentelor similare, precum și antrenament practic în apă.

▼ **M1**

## ANEXA VI

**CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT****[PARTEA ARA]**

## SUBPARTEA GEN

**CERINȚE GENERALE**

## SECȚIUNEA I

**Generalități****ARA.GEN.105 Definiții**

În sensul prezentei părți și al părții ORA, se aplică următoarele definiții:

1. „mijloace acceptabile de conformitate (*Acceptable Means of Compliance – AMC*)” înseamnă standarde fără caracter obligatoriu, adoptate de agenție pentru a exemplifica mijloacele de stabilire a conformității cu regulamentul de bază și cu normele sale de aplicare;
2. „mijloace de conformitate alternative” sunt acelea care propun o alternativă la un AMC existent sau acelea care propun noi mijloace de stabilire a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, pentru care agenția nu a adoptat AMC;
3. „organizație de pregătire aprobată (*Approved training organisation – ATO*)” înseamnă o organizație calificată pentru a i se elibera sau prelungi o aprobare de a furniza cursuri de pregătire pentru licențe de pilot și pentru calificările și certificatele asociate;
4. „model de echipament de pregătire instrumentală de bază (*Basic Instrument Training Device model – model BITD*)” înseamnă o combinație definită de hardware și software, care a obținut o calificare de BITD;
5. „specificații de certificare” (*Certification specifications – CS*) înseamnă standardele tehnice adoptate de agenție, care indică mijloace de demonstrare a conformității cu regulamentul de bază și cu normele sale de aplicare și care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;
6. „instructor de zbor (*Flight instructor – FI*)” înseamnă un instructor care deține ► **C2** privilegiile de a furniza pregătire ◀ într-o aeronavă, în conformitate cu partea FCL;
7. „echipament de pregătire sintetică pentru zbor (*Flight simulation training device – FSTD*)” înseamnă un echipament de pregătire care este:
  - (a) în cazul avioanelor, 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) în cazul elicopterelor, 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);
8. „calificare a FSTD” înseamnă nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD definit în documentul de conformitate;
9. „utilizator de FSTD” înseamnă organizația sau persoana care solicită unei ATO pregătirea, verificarea sau testarea prin utilizarea unui FSTD;
10. „reținere la sol” înseamnă interdicția oficială de decolare a unei aeronave și luarea măsurilor necesare pentru reținerea acesteia;

▼ **M1**

11. „materiale de îndrumare (*Guidance Material – GM*)” înseamnă materialele fără caracter obligatoriu elaborate de agenție, care ajută la exemplificarea semnificației unei cerințe sau specificații și care sunt utilizate pentru a ajuta la interpretarea regulamentului de bază, a normelor sale de aplicare și a AMC;
12. „ARO.RAMP” înseamnă subpartea RAMP din anexa II la regulamentul privind operațiunile aeriene;
13. „alt echipament de pregătire (*Other training device – OTD*)” înseamnă un mijloc auxiliar de pregătire a piloților, altul decât un FSTD, care asigură o pregătire pentru care nu este necesară simularea în totalitate a cabinei de pilotaj sau a carlingii;
14. „partea ARA” înseamnă anexa VI la regulamentul privind personalul navigant din aviația civilă;
15. „partea ORO” înseamnă anexa III la regulamentul privind operațiunile aeriene;
16. „partea CC” înseamnă anexa V la regulamentul privind personalul navigant din aviația civilă;
17. „partea FCL” înseamnă anexa I la regulamentul privind personalul navigant din aviația civilă;
18. „partea MED” înseamnă anexa IV la regulamentul privind personalul navigant din aviația civilă;
19. „partea ORA” înseamnă anexa VII la regulamentul privind personalul navigant din aviația civilă;
20. „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în prezentul regulament;
21. „ghid al testelor de calificare (*Qualification test guide – QTG*)” înseamnă un document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea.

**ARA.GEN.115 Documentația de supraveghere**

Autoritatea competentă furnizează personalului în cauză toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.

**ARA.GEN.120 Mijloace de conformitate**

- (a) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformitate (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare. Când se respectă AMC, cerințele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite.
- (b) Pentru a stabili conformitatea cu normele de aplicare, se pot utiliza mijloacele de conformitate alternative.
- (c) Autoritatea competentă stabilește un sistem pentru a se asigura în permanență că toate mijloacele de conformitate alternative utilizate de ea însăși sau de organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare.
- (d) Autoritatea competentă evaluează toate mijloacele de conformitate alternative propuse de o organizație în conformitate cu ORA.GEN.120, analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.

▼ **M1**

Atunci când constată că mijloacele de conformitate alternative respectă normele de aplicare, autoritatea competentă procedează, fără întârzieri nejustificate, la:

1. informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate mijloacele de conformitate alternative și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a autorizației sau a certificatului solicitantului; și
  2. informarea agenției cu privire la conținutul acestora, furnizând copii ale tuturor documentelor relevante;
  3. informarea celorlalte state membre cu privire la mijloacele de conformitate alternative care au fost acceptate.
- (e) Atunci când autoritatea competentă însăși utilizează mijloace de conformitate alternative pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, aceasta:
1. le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa; și

2. informează agenția fără întârzieri nejustificate.

Autoritatea competentă furnizează agenției o descriere completă a mijloacelor de conformitate alternative, inclusiv orice revizuire a procedurilor care poate fi relevantă, precum și o evaluare care demonstrează respectarea normelor de aplicare.

**ARA.GEN.125 Informarea agenției**

- (a) Autoritatea competentă informează agenția, fără întârzieri nejustificate, în cazul apariției oricăror probleme semnificative legate de punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare.
- (b) Autoritatea competentă furnizează agenției informații semnificative din punctul de vedere al siguranței, provenite din rapoartele pe care le-a primit cu privire la evenimente.

**ARA.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță**

- (a) Fără a aduce atingere Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>, autoritatea competentă implementează un sistem pentru a colecta, analiza și difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.
- (b) Agenția implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța pe care a primit-o și pentru a furniza fără întârzieri nejustificate statelor membre și Comisiei orice informație, inclusiv recomandări sau acțiuni corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, persoane sau organizații care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare.
- (c) La primirea informațiilor menționate la literele (a) și (b), autoritatea competentă ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță.
- (d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare. Autoritatea competentă notifică aceste măsuri și agenției și, atunci când sunt necesare acțiuni combinate, celorlalte state membre în cauză.

<sup>(1)</sup> JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

▼ **M1***SECȚIUNEA II**Managementul***ARA.GEN.200 Sistemul de management**

- (a) Autoritatea competentă instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:
1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării acesteia, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Regulamentul (CE) 216/2008 și cu normele de aplicare a acestuia. Procedurile se țin la zi și servesc ca documente de lucru fundamentale în cadrul respectivei autorități competente pentru toate sarcinile asociate;
  2. suficient personal pentru a-și exercita sarcinile și a-și îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;
  3. baza materială adecvată și spații de birouri pentru exercitarea sarcinilor atribuite;
  4. o funcție de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere constatărilor din cadrul auditului către cadrele superioare de conducere ale autorității competente în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective, după caz; și
  5. o persoană sau un grup de persoane, care răspund în ultimă instanță în fața cadrelor superioare de conducere ale autorității competente pentru funcția de monitorizare a conformității.
- (b) Pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul de management, autoritatea competentă atribuie unei persoane sau mai multora răspunderea generală pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.
- (c) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc de informații și asistență necesare împreună cu alte autorități competente în cauză, inclusiv referitor la toate constatările semnalate și acțiunile întreprinse ulterior în urma supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat membru, dar care sunt certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție.
- (d) O copie a procedurilor legate de sistemul de management și a modificărilor acestora se pune la dispoziția agenției în scopul standardizării.

**ARA.GEN.205 Atribuirea de sarcini entităților calificate**

- (a) Statele membre atribuie sarcini legate de certificarea inițială sau de supravegherea continuă a persoanelor sau organizațiilor care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și al normelor sale de aplicare numai entităților calificate. Atunci când atribuie sarcini, autoritatea competentă se asigură că:
1. dispune de un sistem pentru evaluarea inițială și continuă a conformității entităților calificate cu anexa V la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.  
  
Acest sistem și rezultatele evaluării trebuie să fie documentate;
  2. a încheiat un acord documentat cu entitatea calificată, aprobat de ambele părți la nivelul de conducere corespunzător, care definește în mod clar:
    - (i) sarcinile care urmează a fi executate;

**▼ M1**

- (ii) declarațiile, rapoartele și înregistrările care trebuie furnizate;
  - (iii) condițiile tehnice care trebuie îndeplinite la executarea unor astfel de sarcini;
  - (iv) asigurarea corespunzătoare a răspunderii; și
  - (v) protecția acordată informațiilor obținute în cursul exercitării unor astfel de sarcini.
- (b) Autoritatea competentă se asigură că procesul de audit intern și procesul de management al riscurilor de siguranță impuse de ARA.GEN.200 litera (a) punctul 4 cuprind toate sarcinile de certificare sau de supraveghere continuă executate în numele său.

**ARA.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management**

- (a) Autoritatea competentă dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficace.
- (b) Autoritatea competentă își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 și a normelor sale de aplicare în timp util, astfel încât să asigure o implementare eficace.
- (c) Autoritatea competentă notifică agenției schimbările care îi afectează capacitatea de a-și executa sarcinile și de a-și îndeplini responsabilitățile definite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare.

**ARA.GEN.220 Evidența documentelor**

- (a) Autoritatea competentă trebuie să instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:
1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;
  2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;
  3. atribuirii sarcinilor, cuprinzând elementele impuse de ARA.GEN.205, precum și detaliile sarcinilor atribuite;
  4. proceselor de certificare și supravegherii continue a organizațiilor certificate;
  5. proceselor pentru eliberarea de licențe, calificări, certificate și atestate pentru personal și a proceselor pentru supravegherea continuă a titularilor respectivelor licențe, calificări, certificate și atestate;
  6. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează;
  7. supravegherii persoanelor și organizațiilor care exercită activități pe teritoriul statului membru, dar care sunt supravegheate sau certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție, după cum au convenit respectivele autorități;
  8. evaluării și comunicării către agenție a mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizații și a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de autoritatea competentă însăși;
  9. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;
  10. măsurilor executorii luate;
  11. informațiilor privind siguranța și măsurilor subsecvente; și

▼ **M1**

12. utilizării măsurilor derogatorii în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Autoritatea competentă păstrează o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD și licențele, certificatele și atestatele personalului pe care le-a eliberat.
- (c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul regulament. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum cinci ani, sub rezerva respectării legislației aplicabile cu privire la protecția datelor.

*SECȚIUNEA III**Supravegherea, certificarea și asigurarea aplicării legii***ARA.GEN.300 Supravegherea**

- (a) Autoritatea competentă trebuie să verifice:
1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD, o licență, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz;
  2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a organizațiilor pe care le-a certificat, a persoanelor și a titularilor de certificate de calificare a FSTD;
  3. aplicarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de autoritatea competentă după cum se definește la ARA.GEN.135 literele (c) și (d).
- (b) Această verificare trebuie:
1. să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumări privind exercitarea funcțiilor sale;
  2. să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;
  3. să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și
  4. să furnizeze autorității competente dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARA.GEN.350 și ARA.GEN.355.
- (c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță.
- (d) Fără a aduce atingere competențelor statelor membre și obligațiilor acestora prevăzute în ARO.RAMP, sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul unui stat membru de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente într-un alt stat membru trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță și a activităților de supraveghere anterioare.
- (e) În cazurile în care activitatea unei persoane sau a unei organizații implică mai mult de un stat membru sau agenția, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în temeiul literei (a) poate fi de acord ca unele sarcini de supraveghere să fie executate fie de autoritatea sau autoritățile competente ale statului membru ori statelor membre în care se desfășoară activitatea, fie de către agenție. Orice persoană sau organizație care face obiectul unui astfel de acord se informează cu privire la existența acestuia și domeniul său de aplicare.
- (f) Autoritatea competentă trebuie să colecteze și să prelucreze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate.



**▼ M1****ARA.GEN.305 Programul de supraveghere**

- (a) Autoritatea competentă trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute la ARA.GEN.300 și ARO.RAMP.
- (b) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul trebuie să includă, în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:
1. audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; și
  2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil și autoritatea competentă, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante.
- (c) Pentru organizațiile certificate de autoritatea competentă și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 24 de luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare:

1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate;
2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ține complet sub control toate schimbările;
3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și
4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 48 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, iar autoritatea competentă a aprobat, un sistem eficace de raportare continuă către autoritatea competentă cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși.

**▼ M4**

- (ca) Fără a se aduce atingere literei (c), în cazul organizațiilor care furnizează pregătire numai pentru obținerea licențelor LAPL, PPL, SPL sau BPL și a calificărilor și certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depășește 48 de luni. Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 72 de luni dacă autoritatea competentă a constatat că, în decursul celor 48 de luni anterioare:

1. organizația a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranței aviației și a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);
2. organizația a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);
3. nu au fost eliberate constatări de nivel 1; și
4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

**▼ M1**

- (d) Pentru persoanele care dețin o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.

▼ **M1**

- (e) Programul de supraveghere include evidențe ale datelor la care trebuie să aibă loc auditeri, inspecții și întâlniri și ale datelor la care s-au derulat respectivele auditeri, inspecții și întâlniri.

**ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații**

- (a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile.
- (b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează certificatul (certIFICATELE) prevăzut(e) în apendicele III și V la prezenta parte. Certificatul (certIFICATELE) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat(e).
- (c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a autorității competente în conformitate cu ORA.GEN.130, autoritatea competentă trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și se descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate.

**ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a licențelor, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane**

- (a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unei licențe sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal și a oricărui document justificativ, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile.
- (b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică licența, certificatul, calificarea sau atestatul.

**ARA.GEN.330 Schimbări – organizații**

- (a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.
- Autoritatea competentă descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care autoritatea competentă constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat.
- Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, autoritatea competentă aprobă schimbarea.
- (b) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea autorității competente după cum se definește la litera (a), autoritatea competentă suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.
- (c) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, autoritatea competentă evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, autoritatea competentă:
1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și
  2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu ARA.GEN.350.

**ARA.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații**

- (a) Autoritatea competentă în materie de supraveghere în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a) dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.
- (b) O constatare de nivel 1 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.

Constatările de nivel 1 includ:

1. neacordarea accesului autorității competente la baza materială a organizației, după cum se prevede la ORA.GEN.140, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;

▼ **M1**

2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
  3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației; și
  4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.
- (c) O constatare de nivel 2 se eliberează de către autoritatea competentă atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.
- (d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, autoritatea competentă, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și de normele sale de aplicare, comunică respectiva constatare în scris organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, autoritatea competentă informează statul în care este înmatriculată aeronava.
1. În cazul constatărilor de nivel 1, autoritatea competentă ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.
  2. În cazul constatărilor de nivel 2, autoritatea competentă:
    - (i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, autoritatea competentă poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de autoritatea competentă; și
    - (ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.
  3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1.
  4. Autoritatea competentă ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările.
- (e) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când autoritatea unui stat membru care acționează în temeiul dispozițiilor de la ARA.GEN.300 litera (d) identifică orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare din partea unei organizații certificate de autoritatea competentă a altui stat membru sau de agenție, aceasta informează respectiva autoritate competentă și indică nivelul constatării.

**ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane**

- (a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a) găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, autoritatea competentă semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului licenței, certificatului, calificării sau atestatului.

**▼ M1**

- (b) Când se semnalează o astfel de constatare, autoritatea competentă efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, autoritatea competentă:
1. limitează, suspendă sau revocă licența, certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și
  2. ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.
- (c) Dacă este cazul, autoritatea competentă informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical sau atestatul.
- (d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când autoritatea unui stat membru, acționând în temeiul dispozițiilor de la ARA.GEN.300 litera (d), găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) de autoritatea competentă a oricărui alt stat membru, aceasta informează respectiva autoritate competentă.
- (e) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare și care nu deține o licență, un certificat, o calificare sau un atestat eliberat(ă) în conformitate cu respectivul regulament și normele sale de aplicare, autoritatea competentă care a identificat neconformitatea ia orice măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

## SUBPARTEA FCL

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA LICENȚIEREA ECHIPAJULUI DE ZBOR**

## SECȚIUNEA I

**Generalități****ARA.FCL.120 Evidența documentelor**

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220 litera (a), autoritatea competentă include în sistemul său de evidență rezultatele examenelor teoretice și ale evaluărilor competențelor piloților.

## SECȚIUNEA II

**Licențe, calificări și certificate****ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat**

- (a) Eliberarea licențelor și a calificărilor. Autoritatea competentă eliberează o licență de pilot și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele I la prezenta parte.
- (b) Eliberarea certificatelor de instructor și de examinator. Autoritatea competentă eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de:
1. atestare a privilegiilor relevante în licența de pilot, conform apendicelui I la prezenta parte; sau
  2. document separat, în forma și modul specificate de autoritatea competentă.
- (c) Vizarea licențelor de către examinatori. Înainte de a autoriza în mod specific anumiți examinatori să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate.

**▼ M4**

- (d) Autorizarea licenței de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston sau TMG, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate.

**▼ M1****ARA.FCL.205 Monitorizarea examinatorilor**

- (a) Autoritatea competentă elaborează un program de supraveghere pentru a monitoriza comportamentul și performanța examinatorilor ținând cont de:
1. numărul examinatorilor pe care i-a certificat; și
  2. numărul examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care autoritatea competentă își desfășoară sarcina de supraveghere.

**▼ M3**

- (b) Autoritatea competentă păstrează o listă cu examinatorii pe care i-a certificat. Lista precizează privilegiile examinatorilor și este publicată și menținută la zi de către autoritatea competentă.

**▼ M1**

- (c) Autoritatea competentă elaborează proceduri în vederea desemnării de examinatori pentru realizarea testelor de îndemânare.

**▼ M3****ARA.FCL.210 Informații pentru examinatori**

- (a) Autoritatea competentă informează Agenția cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor și taxele aplicabile pe teritoriul său, pe care examinatorii le utilizează atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru un solicitant care nu se află în responsabilitatea autorității competente care a eliberat certificatul de examinator.
- (b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, Agenția publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta.
- (c) Autoritatea competentă poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat și examinatorilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.

**▼ M1****ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate**

- (a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, autoritatea competentă sau, în cazul unei reînnoiri, un examinator autorizat în mod expres de autoritatea competentă, prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante.
- (b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, autoritatea competentă sau un examinator autorizat în mod expres de autoritatea competentă prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante.
- (c) Autoritatea competentă sau un examinator autorizat în mod expres în acel scop de către autoritatea competentă indică data expirării pe licență sau pe certificat.
- (d) Autoritatea competentă poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul licenței sau al certificatului pentru o perioadă maximă de opt săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe licență sau pe certificat.

**ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberearea unei licențe de pilot**

- (a) Autoritatea competentă reeliberează o licență oricând este necesar din motive administrative și:
1. după eliberarea inițială a unei calificări; sau

▼ **M1**

2. atunci când punctul XII din licența prevăzută în apendicele I la prezenta parte este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber.
- (b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul noii licențe.

**ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea licențelor, a calificărilor și a certificatelor**

- (a) ► **C4** Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă, după caz, o licență de pilot și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea: ◀
1. obținerea licenței de pilot, a calificării sau a certificatului prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
  2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor din licență sau din certificat;
  3. titularul licenței nu mai îndeplinește cerințele aplicabile ale părții FCL;
  4. exercitarea privilegiilor asociate unei licențe, calificări sau unui certificat sub influența alcoolului sau a drogurilor;
  5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile;
  6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau
  7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor.
- (b) Autoritatea competentă poate de asemenea limita, suspenda sau revoca o licență, o calificare sau un certificat în urma unei solicitări scrise a titularului licenței sau certificatului.
- (c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.

*SECȚIUNEA III**Examenele teoretice***ARA.FCL.300 Proceduri de examinare**

- (a) Autoritatea competentă instituie mecanismele și procedurile necesare pentru a permite solicitanților să se supună unor examene teoretice în conformitate cu cerințele aplicabile ale părții FCL.
- (b) În cazul ATPL, MPL, al licenței de pilot comercial (CPL) și al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos:
1. Examenele se realizează în scris sau pe calculator.
  2. Întrebările de examen se selectează de către autoritatea competentă din Baza Centrală Europeană de Întrebări (*European Central Question Bank – ECQB*), pe baza unei metode comune care permite acoperirea întregii programe la fiecare subiect. ECQB este o bază de date deținută de agenție, care conține întrebări cu variante multiple de răspuns.
  3. Examenul la comunicații poate fi separat de examenul la celelalte subiecte. Un solicitant care a promovat anterior unul sau ambele examene de comunicații în condiții VFR (reguli de zbor la vedere) și în condiții IFR (reguli de zbor instrumental) nu este reexaminat în secțiunile relevante.

**▼ M1**

- (c) Autoritatea competentă informează solicitanții cu privire la limbile disponibile pentru examene.
- (d) Autoritatea competentă instituie proceduri adecvate pentru a asigura integritatea examenelor.
- (e) În cazul în care autoritatea competentă constată că solicitantul nu respectă procedurile de examinare în timpul examenului, acest fapt se evaluează în vederea nepromovării solicitantului, fie la examenul la un singur subiect, fie la întregul examen.
- (f) Autoritatea competentă le interzice solicitanților despre care se dovedește că au copiat să mai participe la un alt examen pentru o perioadă de cel puțin 12 luni de la data examenului în cursul căruia au fost prinși copiind.

## SUBPARTEA CC

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ECHIPAJUL DE CABINĂ***SECȚIUNEA I**Atestatele de membru al echipajului de cabină***ARA.CC.100 Proceduri pentru atestatele de membru al echipajului de cabină**

- (a) Autoritatea competentă instituie proceduri pentru eliberarea, evidența și supravegherea atestatelor de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315, ARA.GEN.220, respectiv, ARA.GEN.300.
- (b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează utilizând formatul și specificațiile prevăzute în apendicele II la prezenta parte:

fie

- 1. de către autoritatea competentă;
  - și/sau, dacă aceasta este decizia unui stat membru,
- 2. de către o organizație aprobată în acest sens de autoritatea competentă.
- (c) Autoritatea competentă trebuie să facă publice:
  - 1. organismul (organismele) care eliberează atestate de membru al echipajului de cabină pe teritoriul său; și
  - 2. în cazul în care există organizații aprobate în acest sens, lista acestor organizații.

**ARA.CC.105 Suspendarea sau revocarea atestatelor de membru al echipajului de cabină**

Autoritatea competentă trebuie să ia măsuri în conformitate cu ARA.GEN.355, inclusiv suspendarea sau revocarea unui atestat de membru al echipajului de cabină, cel puțin în următoarele cazuri:

- (a) neconformitatea cu partea CC sau cu cerințele aplicabile ale părții ORO și ale părții CAT, în cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranță;
- (b) obținerea sau menținerea valabilității atestatului de membru al echipajului de cabină prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
- (c) exercitarea privilegiilor asociate atestatului de membru al echipajului de cabină sub influența alcoolului sau a drogurilor; și

**▼ M1**

- (d) dovedirea unor practici neregulate sau a utilizării frauduloase a atestărilor de membru al echipajului de cabină.

*SECȚIUNEA II**Organizații care furnizează cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau care eliberează atestate de membru al echipajului de cabină***ARA.CC.200 Aprobarea organizațiilor în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină sau a eliberării de atestate de membru al echipajului de cabină**

- (a) Înainte de a elibera o aprobare unei organizații de pregătire sau unui operator de transport aerian comercial în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă:
1. desfășurarea, programa și programele asociate ale cursurilor de pregătire furnizate de organizație respectă cerințele relevante ale părții CC;
  2. echipamentele de pregătire utilizate de organizație reprezintă în mod realist ambientul compartimentului pentru pasageri al tipului (tipurilor) de aeronavă și caracteristicile tehnice ale echipamentelor care urmează să fie folosite de membrii echipajului de cabină; și
  3. formatorii și instructorii care realizează sesiunile de pregătire au experiență și calificare adecvate în ceea ce privește subiectul de pregătire acoperit.
- (b) Dacă într-un stat membru organizațiile pot fi aprobate să elibereze atestate de membru al echipajului de cabină, autoritatea competentă acordă astfel de aprobări numai organizațiilor care respectă cerințele de la litera (a). Înainte de a acorda o astfel de aprobare, autoritatea competentă trebuie să:
1. evalueze capacitatea și responsabilitatea organizației de a executa sarcinile corespunzătoare;
  2. se asigure că organizația a instituit proceduri documentate pentru executarea sarcinilor asociate, inclusiv pentru ca examenul (examenele) să fie desfășurat(e) de personal care este calificat în acest scop și care nu prezintă conflicte de interese, precum și pentru eliberarea de atestate de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315 și ARA.CC.100 litera (b); și
  3. solicite organizației să furnizeze informații și documente referitoare la atestatele de membru al echipajului de cabină pe care le eliberează și la titularii acestora, în funcție de relevanța pe care o au acestea pentru autoritatea competentă în vederea executării atribuțiilor sale de ținere a evidenței, de supraveghere și de asigurare a aplicării legii.

## SUBPARTEA ATO

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ORGANIZAȚIILE DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)***SECȚIUNEA I**Generalități***ARA.ATO.105 Programul de supraveghere**

Programul de supraveghere al ATO cuprinde monitorizarea standardelor cursurilor, inclusiv eșantionarea zborurilor de instruire cu studenți, dacă este adecvată pentru aeronava utilizată.



▼ **M1****ARA.ATO.120 Evidența documentelor**

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, autoritatea competentă include în sistemul său de evidență detalii privind cursurile furnizate de ATO și, dacă este cazul, înregistrări privind FSTD utilizate pentru pregătire.

## SUBPARTEA FSTD

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CALIFICAREA ECHIPAMENTELOR DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD)**

## SECȚIUNEA I

**Generalități****ARA.FSTD.100 Procedura de evaluare inițială**

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

1. evaluează FSTD propus în vederea evaluării inițiale sau a perfecționării în conformitate cu baza de calificare aplicabilă;
2. 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;
3. desfășoară teste obiective, subiective și funcționale în conformitate cu baza de calificare și examinează rezultatele respectivelor teste pentru a elabora ghidul testelor de calificare (QTG); și
4. verifică dacă organizația care exploatează respectivul FSTD este în conformitate cu cerințele aplicabile. Această prevedere nu se aplică în cazul evaluării inițiale a echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD).

(b) Autoritatea competentă autorizează QTG numai după finalizarea evaluării inițiale a FSTD și atunci când toate discrepanțele din QTG au fost soluționate într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă. QTG rezultat în urma procedurii de evaluare inițială este QTG principal (MQTG), care reprezintă baza pentru calificarea FSTD și pentru evaluările periodice ulterioare ale FSTD.

(c) 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 din ORA.FSTD.210 litera (a) 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.

**▼ M1****ARA.FSTD.110 Eliberarea unui certificat de calificare a FSTD**

- (a) După finalizarea unei evaluări a FSTD și dacă a constatat că FSTD respectă baza de calificare aplicabilă în conformitate cu ORA.FSTD.210 și că organizația care exploatează respectivul FSTD îndeplinește cerințele aplicabile de menținere a calificării FSTD în conformitate cu ORA.FSTD.100, autoritatea competentă eliberează certificatul de calificare a FSTD pe o durată nelimitată, utilizând formularul prevăzut în apendicele IV la prezenta parte.

**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 nivel de calificare provizorie a FSTD.
- (b) Pentru simulatoarele complete de zbor (FFS), se acordă un nivel de calificare provizorie numai la nivelurile A, B sau C.
- (c) Acest nivel de calificare provizorie este valabil până când poate fi acordat un nivel de calificare finală și nu depășește în niciun caz trei ani.

**ARA.FSTD.120 Menținerea unei calificări a FSTD**

- (a) Autoritatea competentă monitorizează permanent organizația care exploatează FSTD pentru a verifica dacă:
1. seria completă de teste din MQTG se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni;
  2. rezultatele evaluărilor periodice sunt în continuare conforme cu standardele de calificare și sunt datate și păstrate; și
  3. este disponibil un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.
- (b) Autoritatea competentă realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc:
1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT). Fiecare interval periodic de 12 luni începe de la data calificării inițiale. Evaluarea periodică a FSTD are loc în decursul celor 60 de zile care precedă finalul acestui interval periodic de evaluare de 12 luni;
  2. la fiecare 3 ani, în cazul unui BITD.

**ARA.FSTD.130 Modificări**

- (a) La primirea unei cereri de modificare a oricărui element al certificatului de calificare a FSTD, autoritatea competentă respectă elementele aplicabile ale cerințelor privind procedura de evaluare inițială descrisă la ARA.FSTD.100 literele (a) și (b).
- (b) Autoritatea competentă poate realiza o evaluare specială în urma unor modificări majore sau dacă un FSTD pare să nu funcționeze la nivelul său inițial de calificare.
- (c) Autoritatea competentă realizează întotdeauna o evaluare specială înainte de a acorda unui FSTD un nivel de calificare mai înalt.

**▼ M1****ARA.FSTD.135 Constatări și acțiuni corective – certificatul de calificare a FSTD**

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

- (a) obținerea certificatului de calificare a FSTD prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;
- (b) organizația care exploatează FSTD nu mai poate demonstra că respectivul FSTD este în conformitate cu baza sa de calificare; sau
- (c) organizația care exploatează FSTD nu mai îndeplinește cerințele aplicabile ale părții ORA.

**ARA.FSTD.140 Evidența documentelor**

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, autoritatea competentă păstrează și ține la zi o listă cu FSTD calificate aflate sub supravegherea sa, cu datele la care trebuie efectuate evaluările și cu datele la care au fost realizate respectivele evaluări.

## SUBPARTEA AMC

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AMC)**

## SECȚIUNEA 1

**Generalități****ARA.AMC.110 Procedura de certificare inițială**

Procedura de certificare pentru un AMC respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.310.

**ARA.AMC.150 Constatări și acțiuni corective – AMC**

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la ARA.GEN.350, constatările de nivel 1 includ următoarele cazuri, dar nu se limitează la acestea:

- (a) nedesemnarea unui șef al AMC;
- (b) neasigurarea confidențialității medicale a dosarelor aeromedicale; și
- (c) nefurnizarea datelor medicale și statistice către autoritatea competentă în scopuri de supraveghere.

## SUBPARTEA MED

**CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA AEROMEDICALĂ**

## SECȚIUNEA 1

**Generalități****ARA.MED.120 Examinatori medicali**

Autoritatea competentă desemnează unul sau mai mulți examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile descrise în prezenta secțiune. Examinatorul medical este licențiat și calificat în medicină și deține:

- (a) o experiență de muncă postuniversitară în medicină de cel puțin cinci ani;
- (b) cunoștințe specifice și experiență în domeniul medicinei aeronautice; și
- (c) pregătire specifică în domeniul certificării medicale.

**ARA.MED.125 Direcționarea către autoritatea de licențiere**

Atunci când un AMC sau un examinator aeromedical (AME) a înaintat decizia cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant către autoritatea de licențiere:

**▼ M1**

- (a) examinatorul medical sau personalul medical desemnat de autoritatea competentă evaluează documentația medicală relevantă și solicită documente, examinări și analize medicale suplimentare dacă este necesar; și
- (b) examinatorul medical determină aptitudinea solicitantului pentru eliberarea unui certificat medical cu una sau mai multe limitări, după caz.

**▼ M3****ARA.MED.130 Formatul certificatului medical**

Certificatul medical respectă următoarele specificații:

**(a) Cuprins**

1. statul în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acesteia (I);
  2. clasa certificatului medical (II);
  3. numărul certificatului începând cu codul de țară ONU al statului în care s-a eliberat licența de pilot sau s-a solicitat eliberarea acesteia, urmat de un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine (III);
  4. numele titularului (IV);
  5. naționalitatea titularului (VI);
  6. data nașterii titularului: (zz/ll/aaaa) (XIV);
  7. semnătura titularului (VII);
  8. limitare (limitări) (XIII);
  9. data expirării certificatului medical (IX) pentru:
    - (i) clasa 1 operațiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot;
    - (ii) clasa 1 alte operațiuni comerciale;
    - (iii) clasa 2;
    - (iv) LAPL;
  10. data examenului medical;
  11. data ultimei electrocardiografe;
  12. data ultimei audiografe;
  13. data eliberării și semnătura AME sau a examinătorului medical care a eliberat certificatul. La această rubrică se pot adăuga MG dacă aceștia au competența de a elibera certificate medicale în temeiul legislației naționale a statului membru în care s-a eliberat licența;
  14. sigiliul sau ștampila (XI).
- (b) Material: cu excepția unei LAPL eliberate de un MG, hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștersătură în formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea care acordă licențele.
  - (c) Limba: certificatele se redactează în limba națională (limbile naționale), în limba engleză și în alte limbi pe care autoritatea care acordă licențele le consideră adecvate.
  - (d) Toate datele care figurează în certificatul medical se scriu în formatul zz/ll/aaaa.

**▼ M1****ARA.MED.135 Formulare de medicină aeronautică**

Autoritatea competentă utilizează formulare pentru:

- (a) formularul de cerere de certificat medical;
- (b) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de certificate medicale clasa 1 și clasa 2; și
- (c) formularul raportului de examinare pentru solicitanții de licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL).

**▼ M1****ARA.MED.145 Notificarea autorității competente de către MG**

Atunci când este cazul, autoritatea competentă instituie un proces de notificare pentru medicii generaliști (MG), pentru a se asigura că aceștia cunosc cerințele medicale prevăzute la MED.B.095.

**ARA.MED.150 Evidența documentelor**

- (a) Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, autoritatea competentă include în sistemul său de evidență detalii privind examinările și evaluările aeromedicale trimise de AME, AMC sau MG.
- (b) Toate dosarele aeromedicale ale titularilor de licențe se păstrează pentru o perioadă minimă de zece ani după expirarea ultimului lor certificat medical.
- (c) În scopul evaluării aeromedicale și al standardizării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziție, în urma obținerii consimțământului scris al solicitantului/titularului licenței:
1. unui AMC, AME sau MG, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;
  2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înființat de autoritatea competentă în scopul reexaminării cazurilor neconcludente;
  3. unor medici specialiști în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;
  4. examinatorului medical al autorității competente a unui alt stat membru în scopul unei supravegheri în cooperare;
  5. solicitantului/titularului licenței în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; și
  6. după eliminarea elementelor de identificare ale solicitantului/titularului licenței, agenției, în scopuri de standardizare.
- (d) Autoritatea competentă poate pune la dispoziție dosarele aeromedicale în alte scopuri decât cele menționate la litera (c) în conformitate cu normele naționale prin care se transpune Directiva 95/46/CE.
- (e) Autoritatea competentă ține o listă:
1. a tuturor AME titulari ai unui certificat valabil eliberat de respectiva autoritate; și
  2. după caz, a tuturor MG care îndeplinesc funcția de AME pe teritoriul său.
- Aceste liste se transmit, la cerere, altor state membre și agenției.

*SECȚIUNEA II**Examinatori aeromedicali (AME)***ARA.MED.200 Procedura pentru eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau modificarea unui certificat de AME**

- (a) Procedura de certificare a unui AME respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.315. Înainte de a elibera certificatul, autoritatea competentă se asigură că cabinetul AME este echipat complet pentru efectuarea de examinări aeromedicale în cadrul sferei certificatului de AME solicitat.

**▼ M3**

- (b) Atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează, revalidază, reînnoiește sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele VII la prezenta parte.

**▼ M1****ARA.MED.240 Medicii generaliști (MG) care îndeplinesc funcția de AME**

Autoritatea competentă a unui stat membru informează agenția și autoritățile competente ale altor state membre dacă examinările aeromedicale pentru LAPL pot fi efectuate, pe teritoriul său, de MG.

**▼ M1****ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME și MG**

La elaborarea programului de supraveghere continuă menționat la ARA.GEN.305, autoritatea competentă ține cont de numărul de AME și MG care își exercită privilegiile pe teritoriul în care respectiva autoritate competentă își desfășoară sarcina de supraveghere.

**ARA.MED.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea unui certificat de AME**

- (a) Autoritatea competentă limitează, suspendă sau revocă un certificat de AME în următoarele cazuri:
1. AME nu se mai conformează cerințelor aplicabile;
  2. neîndeplinirea criteriilor de certificare sau de prelungire a certificării;
  3. deficiențe în evidența dosarelor aeromedicale sau prezentarea de date sau informații eronate;
  4. falsificarea fișelor, a certificatelor sau a documentelor medicale;
  5. tăinuirea unor fapte privind o cerere de certificat medical sau titularul unui certificat medical sau declarații false sau frauduloase în relația cu autoritatea competentă;
  6. neremedierea constatărilor din cadrul auditului la care este supus cabinetul AME; și
  7. la cererea AME certificat.
- (b) Certificatul unui AME se revocă automat în oricare dintre situațiile următoare:
1. revocarea licenței de practică medicală; sau
  2. ștergerea din registrul medical.

**ARA.MED.255 Măsuri executorii**

Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AMC, AME sau MG, autoritatea care acordă licențele trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AMC, AME sau MG și le poate anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranța zborului.

*SECȚIUNEA III**Certificarea medicală***ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare**

Autoritatea care acordă licențele trebuie să dispună de un proces prin care:

- (a) analizează rapoartele de examinare și de evaluare primite de la AMC, AME și MG și îi informează pe aceștia cu privire la orice inconsecvențe, greșeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; și
- (b) la cerere, sprijină AME și AMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile litigioase.

**ARA.MED.325 Procedura unei a doua analize**

Autoritatea competentă instituie o procedură pentru analiza cazurilor neconcludente și a celor litigioase cu consultanți medicali independenți, experimentați în practicarea medicinei aeronautice, care să analizeze și să ofere consultanță cu privire la caracterul apt al unui solicitant de a primi o certificare medicală.

**▼ M4****ARA.MED.330 Circumstanțe medicale speciale**

- (a) Atunci când sunt identificate noi tehnologii medicale, medicamente sau proceduri care pot justifica o evaluare a aptitudinii solicitanților care nu se conformează altminteri cerințelor, se pot efectua cercetări pentru a acumula dovezi privind exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente licenței.

**▼ M4**

- (b) În vederea efectuării de cercetări, o autoritate competentă, în cooperare cu cel puțin o altă autoritate competentă, poate elabora și evalua un protocol de evaluare medicală pe baza căruia respectivele autorități competente pot elibera un număr determinat de certificate medicale pentru piloți, cu limitări adecvate.
- (c) AMC și AME pot elibera certificate medicale pe baza unui protocol de cercetare numai dacă primesc instrucțiuni în acest sens de la autoritatea competentă.
- (d) Protocolul face obiectul unui acord între autoritățile competente în cauză și include cel puțin următoarele elemente:
1. o evaluare a riscurilor;
  2. o analiză și o evaluare a literaturii de specialitate, vizând furnizarea de dovezi în sprijinul ideii că eliberarea unui certificat medical pe baza protocolului de cercetare nu ar pune în pericol exercitarea în condiții de siguranță a privilegiilor aferente licenței;
  3. criteriile detaliate de selecție pentru acceptarea piloților în protocol;
  4. limitările care vor fi înscrise pe certificatul medical;
  5. procedurile de monitorizare care trebuie puse în aplicare de autoritățile competente în cauză;
  6. stabilirea criteriilor finale pentru încheierea protocolului.
- (e) Protocolul se conformează principiilor etice relevante.
- (f) Exercitarea privilegiilor aferente licențelor de către titularii de licențe care dețin un certificat medical eliberat pe baza protocolului este limitată la zborurile pe aeronave înmatriculate în statele membre implicate în protocolul de cercetare. Această limitare se menționează în certificatul medical.
- (g) Autoritățile competente participante:
1. prezintă agenției următoarele elemente:
    - (i) protocolul de cercetare înainte de punerea în aplicare a acestuia;
    - (ii) detaliile și calificările punctului de contact nominalizat din partea fiecărei autorități competente participante;
    - (iii) rapoarte documentate privind evaluările periodice ale eficacității sale;
  2. prezintă AMC și AME din jurisdicția lor detalii privind protocolul înainte de punerea în aplicare, în scop informativ.

▼ **M4***Apendicele I***Licență de echipaj de zbor**

Licența de echipaj de zbor eliberată de un stat membru în conformitate cu partea FCL respectă următoarele specificații:

- (a) Conținut: Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asocieri cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a licenței.

## 1. Elemente permanente:

- (I) statul emitent al licenței;
- (II) titlul licenței;
- (III) numărul de serie al licenței începând cu codul de țară ONU al statului emitent al licenței, urmat de „FCL” și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine;
- (IV) numele titularului (cu caractere latine, chiar și atunci când setul de caractere al limbii sau limbilor naționale nu este latin);
- (IVa) data nașterii;
- (V) adresa titularului;
- (VI) naționalitatea titularului;
- (VII) semnătura titularului;
- (VIII) autoritatea competentă și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberată licența;
- (IX) certificarea valabilității și autorizarea pentru privilegiile acordate;
- (X) semnătura funcționarului care eliberează licența și data eliberării; și
- (XI) sigiliul sau ștampila autorității competente.

## 2. Elemente variabile:

- (XII) calificări și certificate: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele expirării. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot apărea pe formularul licenței sau pe un certificat separat;
  - (XIII) comentarii: în speță atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice și calificări pentru aeronavele din anexa II utilizate în transportul aerian comercial; și
  - (XIV) orice alte detalii solicitate de autoritatea competentă (de exemplu, locul nașterii/locul de origine).
- (b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștergere în formular trebuie autorizată în mod clar de autoritatea competentă.
- (c) Limba. Licențele se scriu în limba națională (limbile naționale), în engleză și în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate.



▼ **M4**

## Pagina de gardă

<p>Numele și sigla autorității competente</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>UNIUNEA EUROPEANĂ</p> <p>(numai în engleză)</p> <p>LICENȚĂ DE ECHIPAJ DE ZBOR</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>Eliberată în conformitate cu partea FCL</p> <p>Prezenta licență este conformă cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL și EIR</p> <p>[În limba engleză și în orice limbă (limbi) stabilită (stabilite) de autoritatea competentă]</p> <p>Formular AESA 141 Versiunea 2</p>	<p>Cerințe</p> <p>Formularea «Uniunea Europeană» se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE</p> <p>Dimensiunea fiecărei pagini este o optime de A4</p>
---	--

## Pagina 2

I	Statul emitent	Cerințe
III	Numărul licenței	Numărul de serie al licenței va începe întotdeauna cu codul de țară ONU al statului emitent al licenței, urmat de «.FCL.».
IV	Numele și prenumele titularului	
IVa	Data nașterii (a se vedea instrucțiunile)	Trebuie utilizat formatul standard de date zz//aaaa, integral.
XIV	Locul nașterii	
V	Adresa titularului: strada, orașul, zona, codul poștal	
VI	Cetățenia	
VII	Semnătura titularului	
VIII	Autoritatea competentă emitentă De exemplu: Prezenta CPL(A) a fost eliberată pe baza unei ATPL eliberate de ..... (țara terță) .....	
X	Semnătura funcționarului care a eliberat-o și data	
XI	Sigiliul sau ștampila autorității competente emitente	

▼ **M4**

Pagina 3

II	<b>Titlurile licenței, data eliberării inițiale și codul țării</b>	Abrevierile utilizate sunt aceleași cu cele utilizate în partea FCL [de exemplu, PPL(H), ATPL(A) etc.]  Trebuie utilizat formatul standard de date zz/ll/aaaa, integral.
IX	<b>Valabilitate:</b> Privilegiile licenței se exercită numai dacă titularul deține un certificat medical valabil pentru privilegiul cerut.  Titularul licenței poartă asupra sa un document care conține o fotografie, în scopul identificării sale.	Acest document nu este specificat, însă atunci când se călătorește în afara statului emitent al licenței este suficient un pașaport.
XII	<b>Privilegiu de radiotelefonie:</b> Titularul prezentei licențe a demonstrat competențe de operare a echipamentelor R/T la bordul aeronavelor în ..... [a se specifica limba (limbile)].	
XIII	<b>Observații:</b>  Competență lingvistică:  [limbă (limbi)/nivel/data valabilității]	Aici se introduc toate informațiile suplimentare necesare referitoare la licență și privilegiile prevăzute de OACI sau de directivele/regulamentele CE sau UE.  Se includ atestarea (atestările) competenței lingvistice, nivelul și data de valabilitate.  În cazul LAPL: LAPL care nu au fost eliberate în conformitate cu standardele OACI.

Pagini suplimentare – Cerințe

Paginile 1, 2 și 3 ale licenței se conformează formatului prevăzut în model la acest punct. Autoritatea competentă include pagini adaptate suplimentare care conțin tabele care includ cel puțin următoarele informații:

- calificări, certificate, atestări și privilegii;
- data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor;
- data testului sau a verificării;
- observații și restricții (limitări operaționale);
- câmpuri pentru numărul de certificat și semnătura examinatorului și/sau a instructorului, după caz;
- abrevieri.

Aceste pagini suplimentare sunt destinate a fi utilizate de autoritatea competentă sau de instructori ori examinatori autorizați în mod expres.

Eliberarea inițială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de autoritatea competentă. Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către autoritatea competentă sau de către instructori ori examinatori autorizați în mod expres.

Limitările operaționale se introduc la rubrica „Observații și restricții” în dreptul privilegiului restricționat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susținut cu un copilot, privilegiu de instructaj restricționat la un tip de aeronavă.

Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din licență de către autoritatea competentă.

▼ **M1***Apendicele II la ANEXA VI PARTEA ARA***Formatul standard AESA pentru atestatele de membru al echipajului de cabină**

Atestatele de membru al echipajului de cabină eliberate în conformitate cu partea CC într-un stat membru respectă următoarelor specificații:

<p><b>1. ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ</b> Eliberat în conformitate cu partea CC</p> <p><b>2. Număr de referință:</b> <b>3. Stat emitent:</b> <b>4. Numele complet al titularului:</b> <b>5. Data și locul nașterii:</b> <b>6. Naționalitate:</b> <b>7. Semnătura titularului:</b> <b>8. Autoritate competentă:</b> <b>9. Organism emitent:</b> <i>Sigiliul, ștampila sau sigla oficială</i> <b>10. Semnătura funcționarului care l-a eliberat:</b> <b>11. Data eliberării:</b> <b>12.</b> Titularul poate exercita privilegiile de a acționa ca membru al echipajului de cabină pe aeronave utilizate în operațiuni de transport aerian comercial numai dacă respectă cerințele din partea CC privind aptitudinea continuă și calificările valabile pentru tipul de aeronavă.</p> <p>Formular AESA 142 Versiunea 1</p>
--

Instrucțiuni

▼ **M3**

- (a) Atestatul de membru al echipajului de cabină include toate elementele specificate în formularul AESA 142 în conformitate cu elementele 1-12, astfel cum sunt enumerate și descrise mai jos.
- (b) Dimensiunea trebuie să fie de 105mm × 74mm (o optime de A4) sau de 85mm × 54mm, iar materialul utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături.

▼ **M1**

- (c) Documentul se tipărește în engleză și în alte limbi pe care autoritatea le consideră adecvate.
- (d) Documentul se eliberează de autoritatea competentă sau de o organizație aprobată să elibereze atestate de membru al echipajului de cabină. În acest din urmă caz, se face trimitere la aprobarea eliberată de autoritatea competentă a statului membru.
- (e) Atestatul de membru al echipajului de cabină este recunoscut în toate statele membre, nefiind necesar ca documentul să fie schimbat atunci când se lucrează în alt stat membru.

Elementul 1:	Titlul „ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ” și trimiterea la partea CC
Elementul 2:	Numărul de referință al atestatului începe cu codul de țară ONU al statului membru, urmat de cel puțin ultimele 2 cifre ale anului de eliberare și de o referință individuală/un număr individual conform unui cod stabilit de autoritatea competentă (de ex. BE-08-xxxx).
Elementul 3:	Statul membru în care s-a eliberat atestatul.
Elementul 4:	Numele complet (nume și prenume) așa cum apare în documentul de identitate oficial al titularului.

**▼ M1**

Elementele 5 și 6: Data și locul nașterii, precum și naționalitatea, așa cum apar în documentul de identitate oficial al titularului.

Elementul 7: Semnătura titularului.

**▼ M3**

Elementul 8: Aici se introduc detaliile de identificare a autorității competente din statul membru în care se eliberează atestatul, acestea cuprinzând numele complet al autorității competente, adresa poștală, sigiliul oficial, ștampila sau logoul, în funcție de caz.

**▼ M4**

Elementul 9: Dacă autoritatea competentă este organismul emitent, se înscriu termenul „autoritate competentă” și sigiliul, ștampila sau logoul oficial. Exclusiv în acest caz, autoritatea competentă poate stabili dacă sigiliul, ștampila sau logoul său oficial poate fi înscris în cadrul elementului 8.

**▼ M1**

Elementul 10: Semnătura funcționarului care acționează în numele organismului emitent.

Elementul 11: Se utilizează formatul standard al datei: adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de ex. 22/02/2008).

Elementul 12: Aceeași propoziție în limba engleză și traducerea completă și exactă a acesteia în alte limbi pe care autoritatea competentă le consideră adecvate.

*Apendicele III la ANEXA VI PARTEA ARA***CERTIFICATUL PENTRU ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)****Uniunea Europeană (\*)****Autoritatea competentă****CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ**

[NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT]

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

[NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE]

[ADRESA ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE]

este o organizație de pregătire certificată conform părții ORA, cu privilegiul de a furniza cursuri de pregătire conforme cu partea FCL, inclusiv de a utiliza FSTD, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată.

**CONDIȚII:**

Prezentul certificat este limitat la privilegiile și la sfera furnizării de cursuri de pregătire, inclusiv a utilizării de FSTD, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată.

Prezentul certificat este valabil atât timp cât organizația aprobată continuă să respecte partea ORA, partea FCL și alte reglementări aplicabile.

Sub rezerva conformității cu condițiile de mai sus, prezentul certificat rămâne valabil cu excepția cazurilor în care certificatul a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta.

Data eliberării:

Semnătură:

[autoritatea competentă]

(\*) „Uniunea Europeană” se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE.  
FORMULAR AESA 143 Versiunea 1 – pagina 1/2



**CERTIFICAT DE ORGANIZAȚIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ  
APROBARE CURSURI DE PREGĂTIRE**

Anexă la certificatul ATO numărul:

[NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT]

[NUMELE ORGANIZAȚIEI DE PREGĂTIRE]

a obținut privilegiul de a furniza și de a desfășura următoarele cursuri de pregătire conforme cu partea FCL și de a utiliza următoarele FSTD:

Curs de pregătire	FSTD utilizat(e), inclusiv codul alfabetic <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Indicat în certificatul de calificare

Prezenta aprobare a cursurilor de pregătire este valabilă atât timp cât:

- (a) certificatul ATO nu a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori nu s-a renunțat la acesta; și
- (b) toate operațiunile sunt desfășurate în conformitate cu partea ORA, cu partea FCL, cu alte reglementări aplicabile și, dacă este cazul, cu procedurile din documentația organizației în conformitate cu prevederile părții ORA.

Data eliberării:

Semnătură: [autoritatea competentă]

Pentru statul membru/AESA

**▼ M1***Apendicele IV la ANEXA VI PARTEA ARA***CERTIFICAT DE CALIFICARE A ECHIPAMENTULUI DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR****Introducere**

Pentru certificatul de calificare a FSTD, se utilizează formularul AESA 145. Prezentul document conține specificațiile FSTD, inclusiv orice limitare (limitări) și autorizație (autorizații) sau aprobare (aprobări) specială (speciale) care se aplică FSTD în cauză. Certificatul de calificare se tipărește în limba engleză și în orice altă limbă stabilită (alte limbi stabilite) de autoritatea competentă.

FSTD convertibile dispun de un certificat de calificare separat pentru fiecare tip de aeronavă. Montarea de motoare și echipamente diferite pe un FSTD nu necesită certificate de calificare separate. Toate certificatele de calificare sunt prevăzute cu un număr de serie precedat de un cod format din litere, care este specific respectivului FSTD. Codul alfabetic este specific autorității competente emitente.



Uniunea Europeană (\*)  
Autoritatea competentă

**CERTIFICAT DE CALIFICARE A ECHIPAMENTULUI DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR**

REFERINȚĂ:

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

FSTD [TIPUL ȘI CODUL ALFABETIC]

amplasat la [NUMELE ȘI ADRESA ORGANIZAȚIEI]

a îndeplinit cerințele de calificare prevăzute în partea OR, sub rezerva îndeplinirii condițiilor din specificațiile FSTD anexate

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

Data eliberării: .....

Semnătură: .....

(\*) „Uniunea Europeană” se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE.  
Formular AESA 145 Versiunea 1 – pagina 1/2





[autoritatea competentă]

CERTIFICAT DE CALIFICARE A FSTD: [Referință]

SPECIFICAȚIILE FSTD

- A. Tip sau variantă de aeronavă:  
 B. Nivelul de calificare al FSTD:  
 C. Document de referință principal:  
 D. Sistem de vizualizare:  
 E. Sistem de simulare a mișcărilor:  
 F. Motor ►<sup>(1)</sup> simulat: ◀  
 G. Panou de instrumente ►<sup>(2)</sup> simulat: ◀  
 H. ACAS ►<sup>(3)</sup> simulat: ◀  
 I. Vânt de forfecare:  
 J. Capacități suplimentare:  
 K. Restricții sau limitări:

**L. Informații orientative de avut în vedere la pregătire, testare și verificare**

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(cea mai joasă valoare minimă)					
LVTO	RVR	m			
Experiență recentă					
IFR – pregătire/verificare					
Calificare de tip					
Verificări ale competenței					
Apropiere cu sistemul automat cuplat					
Aterizare automată/sistem de ghidare la rulare					
ACAS I/II					
Sistem de avertizare la vânt de forfecare/vânt de forfecare previzibil					
Radar WX					
HUD/HUGS					
FANS					
GPWS/EGPWS					
Capacitate ETOPS					
GPS					
Altele					

Data eliberării: .....

Semnătură: .....

Pentru statul membru/AESA

Formular AESA 145 Versiunea 1 – pagina 2/2

▼ **M3***Apendicele V la ANEXA VI PARTEA ARA***CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AMC)****Uniunea Europeană <sup>(1)</sup>****Autoritatea competentă****CERTIFICAT DE CENTRU DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ**

REFERINȚĂ:

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

[NUMELE ORGANIZAȚIEI]

[ADRESA ORGANIZAȚIEI]

este un centru de medicină aeronautică conform cu partea ORA, cu privilegiile și sfera de activitate prevăzute în condițiile de aprobare anexate.

## CONDIȚII:

1. Prezentul certificat este limitat la cele specificate în secțiunea referitoare la sfera aprobării din manualul organizației aprobate.
2. Prezentul certificat impune respectarea procedurilor specificate în documentația organizației, conform dispozițiilor părții ORA.
3. Prezentul certificat rămâne valabil sub rezerva conformității cu cerințele din partea ORA, cu excepția cazurilor în care acesta a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat.

Data eliberării ..... Semnătură: .....

\_\_\_\_\_

(<sup>1</sup>) Formularea „Uniunea Europeană” se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE  
Formular AESA 146 Versiunea 1

▼ M1

*Appendicele VI la ANEXA VI PARTEA ARA*

▼ M3

(PAGINĂ LIBERĂ)

▼ **M1***Apendicele VII la ANEXA VI PARTEA ARA***CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI ►<sup>(1)</sup> (AME) ◀****Uniunea Europeană (\*)  
Autoritatea competentă****CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL**

NUMĂR/REFERINȚĂ CERTIFICAT;

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

[NUMELE EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

[ADRESA EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

este examinator aeromedical

## CONDIȚII

1. Prezentul certificat este limitat la privilegiile prevăzute în anexa la prezentul certificat de AME.
2. Prezentul certificat impune respectarea normelor de aplicare și a procedurilor specificate în partea MED.
3. Prezentul certificat rămâne valabil pe o perioadă de trei ani până la [xx/yy/zzzz (\*\*)] sub rezerva conformității cu cerințele din partea MED, cu excepția cazurilor în care a fost înlocuit, suspendat sau revocat ori s-a renunțat la acesta.

Data eliberării: xx/yy/zzzz

Semnătură: [autoritatea competentă]

---

(\*) „Uniunea Europeană” se elimină în cazul țărilor care nu sunt membre ale UE.

(\*\*) Data expirării: ziua/luna/anul

Formular AESA 148 Versiunea 1

►<sup>(1)</sup> **C2**

**CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL**

Anexă la certificatul de AME numărul:

**PRIVILEGIU ȘI SFERĂ DE ACTIVITATE**

[Numele și titlul academic al examinatorului aeromedical] a obținut privilegiul (privilegiile) de a realiza examinări și evaluări aeromedicale în vederea eliberării de certificate medicale în conformitate cu tabelul de mai jos și de a elibera aceste certificate medicale pentru:

LAPL	[da/data]
Clasa 2	[da/data]
Clasa 1 revalidare/reînnoire	[da/data]/[nu]

Data eliberării: xx/yy/zzzz

Semnătură: [autoritatea competentă]

▼ **M1***ANEXA VII***CERINȚE APLICABILE ORGANIZAȚIILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT****[PARTEA ORA]**

## SUBPARTEA GEN

**CERINȚE GENERALE***SECȚIUNEA I***Generalități****ORA.GEN.105 Autoritatea competentă**

(a) În sensul prezentei părți, autoritatea competentă care exercită supravegherea asupra:

1. organizațiilor supuse unei obligații de certificare este:

- (i) pentru organizațiile care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de respectivul stat membru;
- (ii) pentru organizațiile care își au sediul principal al activității într-o țară terță, agenția;

2. FSTD este:

(i) agenția, pentru FSTD:

— situate în afara teritoriului statelor membre; sau

— situate pe teritoriul statelor membre și exploatare de organizații care își au sediul principal al activității într-o țară terță;

(ii) pentru FSTD situate pe teritoriul statelor membre și exploatare de organizații care își au sediul principal al activității într-un stat membru, autoritatea desemnată de statul membru în care își are sediul principal al activității organizația care exploatează respectivul FSTD sau agenția, dacă statul membru în cauză solicită acest lucru.

(b) În cazurile în care FSTD situat în afara teritoriului statului membru este exploatat de o organizație certificată de un stat membru, agenția califică respectivul FSTD în cooperare cu statul membru care a certificat organizația care îl exploatează.

**ORA.GEN.115 Solicitarea unui certificat de organizație**

(a) Cererea de certificat de organizație sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă ținând cont de cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare.

(b) Solicitanții unui prim certificat furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și în normele sale de aplicare. O astfel de documentație include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă și cum se vor notifica acestea autorității competente.

**ORA.GEN.120 Mijloace de conformitate**

(a) Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, o organizație poate utiliza mijloace de conformitate alternative la AMC adoptate de agenție.

**▼ M1**

- (b) Atunci când o organizație dorește să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ, înainte de a-l implementa aceasta furnizează autorității competente o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea include orice revizuire ale manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum și o evaluare care demonstrează că se respectă Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și normele sale de aplicare.

Organizația poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către autoritatea competentă și la primirea informării prevăzute la ARA.GEN.120 litera (d).

**ORA.GEN.125 Condiții de aprobare și privilegiile unei organizații**

O organizație certificată respectă sfera și privilegiile definite în condițiile de aprobare anexate la certificatul organizației.

**ORA.GEN.130 Schimbările aduse organizațiilor**

- (a) Orice schimbare care afectează:

1. sfera certificatului sau condițiile de aprobare ale unei organizații; sau
2. oricare dintre elementele sistemului de management al organizației prevăzut la ARA.GEN.200 litera (a) punctele 1 și 2,

necesită aprobarea prealabilă a autorității competente.

- (b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, organizația solicită și obține o aprobare din partea autorității competente. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite autorității competente să determine menținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare și să modifice, dacă este necesar, certificatul organizației și condițiile de aprobare asociate anexate la acesta.

Organizația furnizează autorității competente orice documentație relevantă.

Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a autorității competente în conformitate cu ARA.GEN.330.

În timpul acestor schimbări, organizația își desfășoară activitatea în condițiile prevăzute de autoritatea competentă, după caz.

- (c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează și se notifică autorității competente în modul definit în procedura aprobată de autoritatea competentă în conformitate cu ARA.GEN.310 litera (c).

**ORA.GEN.135 Menținerea valabilității**

- (a) Certificatul organizației rămâne valabil cu condiția ca:

1. organizația să respecte în continuare cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, ținând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor conform punctului ARA.GEN.150;
2. autorității competente să i se acorde acces la organizație, în conformitate cu ARA.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare; și
3. certificatul să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.

- (b) În cazul revocării sau al renunțării, certificatul se înapoiază autorității competente fără întârziere.

▼ **M1****ORA.GEN.140 Accesul**

În scopul stabilirii conformității cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare, organizația acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidențele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de:

- (a) autoritatea competentă definită la ORA.GEN.105; sau
- (b) autoritatea care acționează în temeiul prevederilor de la ARA.GEN.300 literele (d) și (e) sau ARO.RAMP.

**ORA.GEN.150 Constatări**

După primirea unei notificări a constatărilor, organizația:

- (a) determină cauza care stă la baza neconformității;
- (b) definește un plan de acțiuni corective; și
- (c) demonstrează implementarea acțiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru autoritatea competentă, într-un termen convenit cu respectiva autoritate, definit la ARA.GEN.350 litera (d).

**ORA.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță**

Organizația pune în aplicare:

- (a) orice măsură de siguranță impusă de autoritatea competentă în conformitate cu ARA.GEN.135 litera (c); și
- (b) orice informație obligatorie relevantă în materie de siguranță emisă de agenție, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

**ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor**

- (a) Organizația raportează autorității competente și oricărei alte organizații care trebuie informată conform dispozițiilor statului operatorului, orice accident, incident grav și eveniment, definite în Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup> și în Directiva 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(2)</sup>.

▼ **M2**

- (b) Fără a aduce atingere literei (a), organizația raportează autorității competente și organizației responsabile cu proiectarea aeronavei incidentele, defecțiunile, defectele tehnice, depășirile limitelor tehnice și evenimentele care ar atrage atenția asupra existenței unor informații incorecte, incomplete sau ambigue în datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei<sup>(3)</sup> sau alte circumstanțe anormale care au pus sau ar fi putut pune în pericol operarea aeronavei în condiții de siguranță și care nu au dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.

▼ **M1**

- (c) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010, Directivei 2003/42/CE, Regulamentului (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei<sup>(4)</sup> și Regulamentului (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei<sup>(5)</sup>, rapoartele menționate la literele (a) și (b) se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă și conțin toate informațiile pertinente referitoare la situația sesizată de organizație.
- (d) Rapoartele se realizează cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către organizație a situației la care face referire raportul, cu excepția cazului în care există circumstanțe excepționale care împiedică acest lucru.

<sup>(1)</sup> JO L 295, 12.11.2010, p. 35.

<sup>(2)</sup> JO L 167, 4.7.2003, p. 23.

<sup>(3)</sup> JO L 224, 21.8.2012, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 294, 13.11.2007, p. 3.

<sup>(5)</sup> JO L 295, 14.11.2007, p. 7.



▼ **M1**

- (e) Acolo unde este cazul, organizația realizează un raport de urmărire pentru a furniza detalii despre măsurile pe care intenționează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.

*SECȚIUNEA II**Managementul***ORA.GEN.200 Sistemul de management**

- (a) Organizația instituie, pune în aplicare și menține un sistem de management care include:
1. responsabilități și răspunderi clar definite pentru întreaga organizație, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranță a cadrului de conducere responsabil;
  2. o descriere a filozofiilor și principiilor generale ale organizației în materie de siguranță, denumite generic „politica de siguranță”;
  3. identificarea pericolelor care amenință siguranța aviației, generate de activitățile organizației, evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului și a verificării eficacității acestora;
  4. menținerea nivelului de pregătire și de competență al personalului pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile;
  5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și procedura de modificare a acestei documentații;
  6. o funcție de monitorizare a conformității organizației cu cerințele relevante. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către cadrul de conducere responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acțiuni corective, după caz; și
  7. toate cerințele suplimentare prevăzute în subpărțile relevante din prezenta parte sau din alte părți aplicabile.
- (b) Sistemul de management corespunde mărimii organizației și naturii și complexității activităților sale, ținând cont de pericolele și riscurile asociate inerente acestor activități.

▼ **M4**

- (c) Fără a se aduce atingere literei (a), într-o organizație care furnizează pregătire numai pentru LAPL, PPL, SPL sau BPL și pentru calificările sau certificatele aferente, managementul riscurilor la adresa siguranței și monitorizarea conformității definite la litera (a) punctele 3 și 6 pot fi realizate printr-un bilanț organizațional, care trebuie efectuat cel puțin o dată pe an calendaristic. Organizația informează fără întârzieri nejustificate autoritatea competentă în privința rezultatelor acestui bilanț.

▼ **M1****ORA.GEN.205 Activități contractate**

- (a) Activitățile contractate includ toate activitățile din sfera aprobării organizației care sunt desfășurate de o altă organizație, care este certificată la rândul ei să desfășoare astfel de activități sau, dacă nu este certificată, își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Atunci când contractează sau achiziționează orice parte a activității sale, organizația se asigură că serviciul sau produsul contractat sau achiziționat respectă cerințele aplicabile.
- (b) Atunci când organizația certificată externalizează orice parte a activității sale către o organizație care nu este la rândul său certificată în conformitate cu prezenta parte să desfășoare o astfel de activitate, organizația contractată își desfășoară activitatea în temeiul aprobării organizației contractante. Organizația contractantă se asigură că autorității competente i se acordă acces la organizația contractată pentru a determina menținerea conformității cu cerințele aplicabile.

**ORA.GEN.210 Cerințe privind personalul**

- (a) Organizația numește un cadru de conducere responsabil, care deține autoritatea în ceea ce privește asigurarea faptului că toate activitățile pot fi finanțate și executate în conformitate cu cerințele aplicabile. Cadrul de conducere responsabil poartă răspunderea pentru instituirea și menținerea unui sistem de management eficace.

**▼ M1**

- (b) Organizația desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că organizația respectă în continuare cerințele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanță în fața cadrului de conducere responsabil.
- (c) Organizația deține suficient personal calificat pentru sarcinile planificate și pentru activitățile care trebuie desfășurate în conformitate cu cerințele aplicabile.
- (d) Organizația ține evidențe corespunzătoare privind experiența, calificarea și pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu litera (c).
- (e) Organizația se asigură că întregul personal cunoaște normele și procedurile relevante pentru executarea atribuțiilor sale.

**ORA.GEN.215 Cerințe privind baza materială**

Organizația deține o bază materială care să permită desfășurarea și managementul tuturor sarcinilor planificate și al activităților în conformitate cu cerințele aplicabile.

**ORA.GEN.220 Evidența documentelor**

- (a) Organizația instituie un sistem de evidență a documentelor care permite stocarea adecvată și trasabilitatea sigură a tuturor activităților desfășurate și care acoperă în special toate elementele indicate la ORA.GEN.200.
- (b) Formatul evidențelor se specifică în procedurile organizației.
- (c) Documentele păstrate în evidență se stochează într-un mod care asigură protecția împotriva deteriorării, alterării și furtului.

## SUBPARTEA ATO

**ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE APROBATE**

## SECȚIUNEA I

**Generalități****ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele ce trebuie îndeplinite de organizațiile care furnizează cursuri de pregătire pentru licențe de pilot și pentru calificările și certificatele asociate.

**ORA.ATO.105 Depunerea cererilor**

- (a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de organizație de pregătire aprobată (ATO) furnizează autorității competente:
  1. următoarele informații:
    - (i) denumirea și adresa organizației de pregătire;
    - (ii) data la care se intenționează începerea activității;
    - (iii) detaliile personale și calificările responsabilului cu pregătirea (HT), ale instructorului (instructorilor) de zbor, ale instructorilor care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor și ale instructorului (instructorilor) care asigură pregătirea teoretică;
    - (iv) numele și adresa (adresele) aerodromului (aerodromurilor) și/sau ale bazei (bazelor) de operare unde se desfășoară pregătirea;
    - (v) lista aeronavelor care urmează să fie exploatate în cadrul pregătirii, ► **C2** inclusiv categoria, clasa sau tipul ◀, numărul de înmatriculare, proprietarii și categoria certificatului de navigabilitate ale acestora, după caz;
    - (vi) lista echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) pe care organizația de pregătire intenționează să le utilizeze, după caz;

**▼ M1**

(vii) tipul de pregătire pe care organizația de pregătire dorește să îl furnizeze și programul de pregătire corespunzător; și

2. manualele de operațiuni și de pregătire.

(b) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Fără a aduce atingere literei (a) punctul 1 subpunctele (iv) și (v), organizațiile de pregătire care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare trebuie să furnizeze doar:

1. numele și adresa (adresele) aerodromurilor și/sau ale bazei (bazelor) de operare principale unde se desfășoară pregătirea; și

2. o listă a tipurilor sau categoriilor de aeronavă care urmează să fie utilizate în cadrul pregătirii pentru zbor de încercare.

(c) În cazul unei modificări a certificatului, solicitanții furnizează autorității competente părțile relevante din informațiile și documentele menționate la litera (a).

**ORA.ATO.110 Cerințe privind personalul**

(a) Se desemnează un HT. HT dispune de o experiență vastă ca instructor în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO și de bune capacități manageriale.

(b) Responsabilitățile HT includ:

1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este în conformitate cu partea FCL și, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, că s-au determinat cerințele relevante din partea 21 și programul de pregătire;

2. asigurarea integrării satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) și a ►C2 instruirii teoretice ◀; și

3. supravegherea progresului fiecărui student în parte.

(c) Instructorii care asigură pregătirea teoretică dispun de:

1. experiență practică în aviație în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată și au absolvit un curs de pregătire în ►C2 tehnici de instruire ◀; sau

2. ►C2 experiență anterioară în furnizarea de instruire teoretică și o pregătire teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza instruirea teoretică. ◀

(d) Instructorii de zbor și instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor dețin calificările prevăzute în partea FCL pentru tipul de pregătire pe care o furnizează.

**ORA.ATO.120 Evidența documentelor**

Următoarele evidențe se păstrează pentru o perioadă de cel puțin trei ani de la absolvirea cursului de pregătire:

(a) detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor și în simulatoare de zbor de care a beneficiat fiecare student;

(b) rapoartele de progres periodice și detaliate întocmite de instructori, inclusiv evaluările, zborurile de încercare periodice în vederea evaluării progresului și examinările la sol; și

(c) informațiile privind licențele și calificările și certificatele asociate ale studenților, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale și calificările.

**▼ M1****ORA.ATO.125 Programul de pregătire**

- (a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit.
- (b) Programul de pregătire respectă cerințele părții FCL și, în cazul cursurilor de pregătire pentru zbor de încercare, cerințele relevante ale părții 21.

**ORA.ATO.130 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni**

- (a) ATO elaborează și menține un manual de pregătire și un manual de operațiuni cuprinzând informații și instrucțiuni care să permită personalului să își execute atribuțiile și care să ofere îndrumări studenților privind modul în care trebuie respectate cerințele cursului.
- (b) ATO pune la dispoziția personalului său și, după caz, la dispoziția studenților informațiile conținute în manualul de pregătire, în manualul de operațiuni și în documentația de aprobare a ATO.
- (c) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, manualul de operațiuni respectă cerințele privind manualul de operațiuni pentru zbor de încercare prevăzut în partea 21.
- (d) Manualul de operațiuni stabilește sisteme de limitare a timpului de zbor pentru instructorii de zbor, inclusiv numărul maxim de ore de zbor, numărul maxim de ore de zbor în serviciu și timpul de odihnă minim între ► **C2** sesiunile de instruire ◀ în conformitate cu partea ORO.

**ORA.ATO.135 Aeronave de antrenament și FSTD**

- (a) ATO utilizează o flotă adecvată de aeronave de antrenament sau FSTD adecvate pentru cursurile de pregătire furnizate.
- (b) ATO furnizează cursuri de pregătire în FSTD dacă demonstrează autorității competente:
  1. concordanța între specificațiile FSTD și programul de pregătire asociat;
  2. că FSTD utilizate respectă cerințele relevante ale părții FCL;
  3. în cazul simulatoarelor complete de zbor (FFS), că FFS reprezintă în mod adecvat tipul de aeronavă relevant; și
  4. că a instituit un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD și pentru a se asigura că respectivele schimbări nu afectează gradul de adecvare al programului de pregătire.
- (c) Dacă aeronava utilizată pentru testul de îndemânare este de un alt tip decât FFS utilizat pentru pregătirea practică la vedere, creditul maxim se limitează la cel alocat pentru echipamentul de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație II (FNPT II) pentru avioane și FNPT II/III pentru elicoptere în programul relevant de pregătire practică.
- (d) Organizațiile de pregătire pentru zbor de încercare. Aeronavele utilizate pentru cursurile de pregătire pentru zbor de încercare se echipează în mod corespunzător cu instrumente pentru zborurile de încercare, în funcție de obiectivul pregătirii.

**ORA.ATO.140 Aerodromuri și baze de operare**

Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, ATO utilizează aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările și caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ținând cont de pregătirea furnizată și de categoria și tipul de aeronavă utilizat.

**▼ M2****ORA.ATO.145 Condiții prealabile pentru pregătire**

- (a) ATO se asigură că participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în partea Medical, în partea FCL și, dacă este cazul, astfel cum sunt definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
- (b) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, participanții la cursuri îndeplinesc toate condițiile prealabile pentru pregătire stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

**▼ M1****ORA.ATO.150 Pregătirea în țări terțe**

Atunci când ATO este aprobată pentru furnizarea de cursuri de pregătire pentru calificarea de zbor instrumental (IR) în țări terțe:

- (a) programul de pregătire include zboruri de aclimatizare în unul dintre statele membre înainte de susținerea testului de îndemânare IR; și
- (b) testul de îndemânare IR se susține în unul dintre statele membre.

*SECȚIUNEA II****Cerințe suplimentare aplicabile ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru CPL, MPL și ATPL și pentru calificările și certificatele asociate*****ORA.ATO.210 Cerințe privind personalul**

- (a) *Responsabilul cu pregătirea (HT)*. Cu excepția ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experiență vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obținerea licențelor de pilot profesionist și a calificărilor sau certificatelor asociate.
- (b) *Instructor șef de zbor (CFI)*. ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor și a instructorilor de pregătire sintetică, precum și cu standardizarea întregii instruiți practice și sintetice pentru zbor. CFI deține licența de pilot profesionist de cel mai înalt grad și calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate și deține un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puțin unul dintre cursurile de pregătire furnizate.
- (c) *Instructor șef de pregătire teoretică (CTKI)*. ATO care furnizează instruire teoretică desemnează un CTKI care este responsabil cu supravegherea tuturor instructorilor ce asigură pregătirea teoretică și cu standardizarea întregii instruiți teoretice. CTKI dispune de o experiență vastă ca instructor de pregătire teoretică în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO.

**ORA.ATO.225 Programul de pregătire**

- (a) Programul de pregătire include structura instruiți practice și teoretice, prezentată pe săptămâni sau pe etape, o listă a exercițiilor standard și un rezumat al programei.
- (b) Conținutul și modul de organizare al programului de pregătire se specifică în manualul de pregătire.

**ORA.ATO.230 Manualul de pregătire și manualul de operațiuni**

- (a) Manualul de pregătire specifică standardele, obiectivele și scopurile pregătirii pentru fiecare etapă a acestora care trebuie respectate de studenți și abordează următoarele subiecte:
  - planul de pregătire;
  - sesiunile de informare (briefing) și ► **C2** exercițiile de zbor ◀;
  - pregătirea pentru zbor într-un FSTD, dacă este cazul;

**▼ M1**

— instruirea teoretică.

- (b) Manualul de operațiuni furnizează informații relevante pentru anumite grupuri de personal, precum instructorii de zbor, instructorii de pregătire sintetică pentru zbor, instructorii de pregătire teoretică, personalul operațional și personalul de întreținere, și cuprinde informații generale, tehnice, informații privind rutele și informații privind pregătirea angajaților.

*SECȚIUNEA III**Cerințe suplimentare aplicabile ATO care furnizează tipuri specifice de pregătire*

## Capitolul 1

**Curs la distanță****ORA.ATO.300 Generalități**

ATO poate primi aprobarea să desfășoare programe de cursuri modulare utilizând învățarea la distanță în următoarele cazuri:

- (a) cursuri modulare de ► **C2** instruire teoretică ◀;
- (b) ► **C2** cursuri de instruire teoretică suplimentară ◀ pentru o calificare de clasă sau de tip; sau
- (c) ► **C2** cursuri de instruire teoretică pregătitoare aprobată ◀ pentru obținerea unei prime calificări de tip pentru un elicopter multimotor.

**ORA.ATO.305 Instruire în sala de curs**

- (a) Toate subiectele cursurilor modulare de învățare la distanță includ un element de instruire în sala de curs.
- (b) Durata de timp petrecută cu instruirea efectivă în sala de curs nu trebuie să reprezinte mai puțin de 10 % din durata totală a cursului.
- (c) În acest scop, trebuie să fie disponibile săli de curs fie la sediul principal al activității ATO, fie în cadrul unui spațiu adecvat situat altundeva.

**ORA.ATO.310 Instructori**

Toți instructorii sunt pe deplin familiarizați cu cerințele programului de cursuri la distanță.

## Capitolul 2

**▼ C2****Cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă****▼ M1****ORA.ATO.330 Generalități**

- (a) Aprobarea pentru ► **C2** cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă ◀ (ZFTT), după cum se specifică în partea FCL, se acordă numai ATO care dețin și privilegiile de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau ATO care au înțelegeri specifice cu operatori de transport comercial aerian.
- (b) Aprobarea pentru cursurile ZFTT se acordă numai dacă operatorul dispune de cel puțin 90 de zile de experiență în exploatare pe respectivul tip de avion.
- (c) În cazul cursurilor ZFTT furnizate de o ATO care are o înțelegere specifică cu un operator, cerințele privind cele 90 de zile de experiență în exploatare nu se aplică dacă instructorul pentru calificarea de tip [TRI(A)] implicat în decolările și aterizările suplimentare, în conformitate cu partea ORO, deține experiență în exploatare pe respectivul tip de avion.

**▼ M1****ORA.ATO.335 Simulator complet de zbor**

- (a) FSS autorizat pentru ZFTT trebuie să fie funcțional în conformitate cu criteriile sistemului de management al ATO.
- (b) Sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare ale FFS trebuie să fie complet funcționale, în conformitate cu specificațiile de certificare aplicabile pentru FSTD menționate în ORA.FSTD.205.

## Capitolul 3

**Cursuri pentru licența de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)****ORA.ATO.350 Generalități**

Privilegiile de a desfășura cursuri integrate de pregătire MPL și cursuri de instructor MPL se acordă unei ATO numai dacă aceasta are și privilegiul de a desfășura operațiuni de transport comercial aerian sau dacă are o înțelegere specifică cu un operator de transport comercial aerian.

## Capitolul 4

**Pregătirea pentru zbor de încercare****ORA.ATO.355 Organizații de pregătire pentru zbor de încercare**

- (a) O ATO care a fost aprobată să furnizeze cursuri de pregătire pentru zbor de încercare pentru eliberarea unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 sau 2 în conformitate cu partea FCL poate beneficia de o extindere a privilegiilor sale la furnizarea de cursuri de pregătire pentru alte categorii de zbor de încercare și alte categorii de personal pentru zbor de încercare, cu condiția ca:
1. cerințele relevante din partea 21 să fie îndeplinite; și
  2. să existe o înțelegere specifică între ATO și organizația conformă cu partea 21 care angajează sau intenționează să angajeze astfel de personal.
- (b) Evidența procesului de pregătire include rapoartele scrise ale studentului impuse de programul de pregătire, inclusiv, dacă e cazul, prelucrarea și analizarea datelor aferente parametrilor înregistrați relevanți pentru tipul de zbor de încercare.

## SUBPARTEA FSTD

**CERINȚE PRIVIND ORGANIZAȚIILE CARE EXPLOATEAZĂ ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD) ȘI CALIFICAREA FSTD**

## SECȚIUNEA I

**Cerințe privind organizațiile care exploatează FSTD****ORA.FSTD.100 Generalități**

- (a) Solicitantul unui certificat de calificare a unui FSTD dovedește autorității competente că a instituit un sistem de management în conformitate cu ORA.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 pentru nivelul de calificare al FSTD și de a controla instalația FSTD.
- (b) Dacă solicitantul este titularul unui certificat de calificare eliberat în conformitate cu prezenta parte, specificațiile FSTD se detaliază:
1. în condițiile din certificatul ATO; sau
  2. în cazul titularului unui AOC, în manualul de pregătire.

**▼ M1****ORA.FSTD.105 Menținerea calificării FSTD**

- (a) Pentru a menține calificarea FSTD, titularul unui certificat de calificare a unui FSTD realizează seria completă de teste cuprinse în ghidul principal al testelor de calificare (MQTG), precum și teste funcționale și subiective progresiv pe o perioadă de 12 luni.
- (b) Rezultatele se datează, se marchează ca analizate și evaluate și se păstrează în conformitate cu ORA.FSTD.240, pentru a demonstra că se mențin standardele FSTD.
- (c) Se instalează un sistem de control al configurației pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului și software-ului din cadrul FSTD calificat.

**ORA.FSTD.110 Modificări**

- (a) Titularul unei certificat de calificare a FSTD instituie și menține un sistem pentru identificarea, evaluarea și încorporarea oricăror modificări importante în FSTD pe care le exploatează, în special:
  - 1. orice modificare adusă aeronavelor, care este esențială pentru pregătire, testare și verificare, fie că este sau nu este impusă de o directivă privind navigabilitatea; și
  - 2. orice modificare a unui FSTD, inclusiv sistemul de simulare a mișcărilor și sistemul de vizualizare, dacă este esențială pentru pregătire, testare și verificare, ca în cazul revizuirilor datelor.
- (b) Modificările hardware-ului și software-ului FSTD care afectează manevrarea, performanța și operarea sistemului sau orice modificare majoră a sistemului de simulare a mișcărilor sau a sistemului de vizualizare se evaluează pentru a se determina impactul asupra criteriilor de calificare originale. Organizația elaborează modificări pentru orice test de validare afectat. Organizația testează FSTD pe baza noilor criterii.
- (c) Organizația informează autoritatea competentă înaintea oricăror schimbări majore, pentru a se stabili dacă testele efectuate sunt satisfăcătoare. Autoritatea competentă stabilește dacă este necesară o evaluare specială a FSTD înainte de a-l reintegra în programul de pregătire în urma modificării.

**ORA.FSTD.115 Instalații**

- (a) Titularul unui certificat de calificare a 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; și
  - 3. FSTD și instalațiile sale sunt conforme cu reglementările locale privind sănătatea și siguranța.
- (b) Caracteristicile de siguranță ale FSTD, precum opririle de urgență și iluminatul de urgență, se verifică cel puțin anual și se consemnează.

**ORA.FSTD.120 Echipamente suplimentare**

În cazul în care la FSTD s-au adăugat echipamente suplimentare, chiar dacă nu sunt necesare pentru calificare, acestea vor fi evaluate de autoritatea competentă pentru a se asigura că nu afectează în mod negativ calitatea pregătirii.



**▼ M1***SECȚIUNEA II**Cerințe privind calificarea fstd***ORA.FSTD.200 Solicitarea unei calificări a FSTD**

- (a) Cererea de certificat de calificare a unui FSTD se realizează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă:
1. în cazul echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD), de către producătorul BITD;
  2. în toate celelalte cazuri, de către organizația care intenționează să opereze FSTD.
- (b) Solicitanții unei calificări inițiale furnizează autorității competente o documentație care demonstrează modul în care aceștia se vor conforma cerințelor stabilite în prezentul regulament. O astfel de documentație include procedura stabilită pentru a asigura conformitatea cu ORA.GEN.130 și ORA.FSTD.230.

**ORA.FSTD.205 Specificații de certificare pentru FSTD**

- (a) Agenția emite, în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, specificații de certificare ca mijloace standard de demonstrare a conformității FSTD cu cerințele esențiale din anexa III la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Aceste specificații de certificare sunt suficient de detaliate și specifice pentru a indica solicitanților condițiile în care se vor elibera calificările.

**ORA.FSTD.210 Baza de calificare**

- (a) Baza de calificare pentru eliberarea unui certificat de calificare a FSTD cuprinde:
1. specificațiile de certificare aplicabile stabilite de agenție, care sunt valabile la data cererii de calificare inițială;

**▼ M2**

2. datele de validare ale aeronavelor, definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operațională aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, dacă este cazul; și

**▼ M1**

3. orice condiții speciale prevăzute de autoritatea competentă, dacă specificațiile de certificare asociate nu cuprind standarde adecvate sau corespunzătoare pentru FSTD deoarece FSTD dispune de caracteristici inovatoare sau diferite de acelea pe care sunt bazate specificațiile de certificare aplicabile.
- (b) Baza de calificare este aplicabilă pentru viitoarele calificări periodice ale FSTD, cu excepția cazului în care acesta este inclus în altă categorie.

**ORA.FSTD.225 Durata și menținerea valabilității**

- (a) Calificarea unui simulator complet de zbor (FFS), a unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau a unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (FNPT) rămâne valabilă cu condiția ca:
1. FSTD și organizația care îl exploatează să respecte în continuare cerințele aplicabile;
  2. autorității competente să i se acorde acces la organizație, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menține conformitatea cu cerințele relevante din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și din normele sale de aplicare; și
  3. certificatul de calificare să nu fie revocat sau să nu se renunțe la acesta.

**▼ M1**

- (b) Intervalul de 12 luni prevăzut la ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 poate fi extins până la maximum 36 de luni în următoarele circumstanțe:
1. FSTD a fost supus unei evaluări inițiale și cel puțin unei evaluări periodice care a stabilit conformitatea sa cu baza de calificare;
  2. titularul certificatului de calificare a FSTD are antecedente satisfăcătoare în ceea ce privește trecerea cu succes de evaluările regulamentare ale FSTD în cele 36 de luni premergătoare;
  3. autoritatea competentă realizează, la fiecare 12 luni, un audit formal al sistemului de monitorizare a conformității deținut de organizație și definit la ORA.GEN.200 litera (a) punctul 6; și
  4. o persoană desemnată de organizație, care dispune de o experiență adecvată, revizuieste reluarea periodică a testelor din ghidul testelor de calificare (QTG), efectuează testele funcționale și subiective relevante la fiecare 12 luni și trimite autorității competente un raport cu privire la rezultate.
- (c) O calificare a unui BITD rămâne valabilă sub rezerva unei evaluări periodice a conformității cu baza de calificare aplicabilă efectuată de către autoritatea competentă în conformitate cu ARA.FSTD.120.
- (d) În cazul renunțării sau al revocării, certificatul de calificare a FSTD se înapoiază autorității competente.

**ORA.FSTD.230 Schimbări aduse unui FSTD calificat**

- (a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD informează autoritatea competentă cu privire la orice schimbare propusă a FSTD, precum:
1. modificări majore;
  2. mutarea FSTD; și
  3. orice dezactivare a FSTD.
- (b) În cazul ridicării nivelului de calificare al FSTD, organizația solicită autorității competente o evaluare a acestei ridicări de nivel. Organizația efectuează toate testele de validare pentru nivelul de calificare solicitat. Rezultatele evaluărilor anterioare nu se utilizează pentru validarea performanței FSTD în cazul ridicării de nivel curente.
- (c) Când un FSTD este mutat într-un loc nou, organizația informează autoritatea competentă înaintea activității planificate comunicând și programarea evenimentelor asociate.

Înainte de repunerea în funcțiune a FSTD în locul nou, organizația efectuează cel puțin o treime din testele de validare, precum și teste funcționale și subiective pentru a se asigura că performanța FSTD respectă standardul de calificare original. O copie a documentației de testare și evidențele FSTD se păstrează pentru a fi analizate de către autoritatea competentă.

Autoritatea competentă poate realiza o evaluare a FSTD după mutare. Evaluarea se realizează în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD.

- (d) Dacă o organizație plănuiește să dezactiveze un FSTD pe perioade îndelungate, se informează autoritatea competentă și se instituie controale adecvate în perioada în care FSTD este inactiv.

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

**▼ M1****ORA.FSTD.235 Transferabilitatea unei calificări a FSTD**

- (a) Când are loc o schimbare a organizației care exploatează un FSTD, noua organizație informează autoritatea competentă în prealabil pentru a conveni asupra unui plan de transferare a FSTD.
- (b) Autoritatea competentă poate realiza o evaluare în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD.
- (c) Atunci când FSTD nu mai este conform cu baza sa de calificare inițială, organizația solicită un nou certificat de calificare a FSTD.

**ORA.FSTD.240 Evidența documentelor**

Titularul unui certificat de calificare a FSTD ține evidența:

- (a) tuturor documentelor care descriu și dovedesc baza de calificare inițială și nivelul FSTD pe întreaga durată de viață a FSTD; și
- (b) oricăror documente și rapoarte periodice referitoare la fiecare FSTD și la activitățile de monitorizare a conformității pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.

## SUBPARTEA AMC

***CENTRE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ******SECȚIUNEA I******Generalități*****ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare**

Prezenta subparte stabilește cerințele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizație pentru a se califica pentru eliberarea sau menținerea unei autorizații de a elibera certificate medicale, în calitate de centru de medicină aeronautică (AMC), inclusiv certificate medicale inițiale de clasa 1;

**ORA.AeMC.115 Procedura de solicitare**

Solicitanții unui certificat de AMC:

- (a) respectă MED.D.005; și
- (b) pe lângă documentația pentru aprobarea unei organizații prevăzută la ORA.GEN.115, furnizează detalii privind afilierea la anumite spitale sau institute medicale sau legătura cu acestea în scopul realizării examenelor medicale de specialitate.

**ORA.AeMC.135 Menținerea valabilității**

Certificatul de AMC se eliberează pe o durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca titularul și examinătorii aeromedicali ai organizației:

- (a) să respecte MED.D.030; și
- (b) să își asigure experiența continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 în fiecare an.

***SECȚIUNEA II******Managementul*****ORA.AeMC.200 Sistemul de management**

AMC instituie și menține un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 și, în plus, procese:

- (a) pentru certificarea medicală în conformitate cu partea MED; și

**▼ M1**

(b) pentru asigurarea permanentă a confidențialității medicale.

**ORA.AeMC.210 Cerințe privind personalul**

(a) AMC:

1. dispune de un examinator aeromedical (AME) desemnat ca șef al AMC, cu privilegii de eliberare a unor certificate medicale de clasa 1 și cu suficientă experiență în medicina aeronautică pentru îndeplinirea atribuțiilor care îi revin; și
2. dispune de un număr adecvat de AME complet calificați, precum și de alt personal tehnic și experți.

(b) Șeful AMC este responsabil cu coordonarea evaluării rezultatelor examinărilor și cu semnarea rapoartelor, a certificatelor și a certificatelor medicale inițiale de clasa 1.

**ORA.AeMC.215 Cerințe privind baza materială**

AMC este echipat cu mijloacele medicale și tehnice adecvate pentru realizarea examinărilor aeromedicale necesare pentru exercitarea privilegiilor incluse în sfera de autorizare.

**ORA.AeMC.220 Evidența documentelor**

Pe lângă evidențele impuse de ORA.GEN.220, AMC:

- (a) păstrează înregistrări cu detaliile examinărilor și evaluărilor medicale realizate în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale și cu rezultatele acestora, pe o perioadă de minimum zece ani de la data ultimei examinări; și
- (b) păstrează toate fișele medicale într-un mod care asigură permanent respectarea confidențialității medicale.