

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

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⁽¹⁾, 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 regulamentul 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.
- (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.

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

- (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 ⁽¹⁾ 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 corespundente.
- (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.
- (13) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,
- 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.

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 agrement 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 în cadrul sistemului de 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;

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

⁽¹⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 21.

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 în cadrul sistemului de 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.

Articolul 3

Eliberarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale

Fără a se aduce atingere articolului 7, piloții aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) și la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament.

Articolul 4

Licențe de pilot naționale existente

- (1) Licențele conforme cu JAR eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de 8 aprilie 2012 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 8 aprilie 2017 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;
- (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 a permite piloților, în măsura posibilului, să își mențină sfera curentă de activitate.

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

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 ⁽¹⁾, 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).

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).

⁽¹⁾ JO L 243, 27.9.2003, p. 6.

(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

(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 și certificatele medicale asociate eliberate de țări terțe sau în numele acestora, în conformitate cu dispozițiile din anexa III la prezentul regulament.

(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 acestora 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.

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, sub controlul reglementar al 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.

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.

(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.

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) Examenul sau evaluările medicale ale membrilor echipajului de cabină care au fost efectuate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽¹⁾ 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

(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.

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.

(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, dirijabile, baloane și planoare;

(b) dispozițiile din subpartea B;

(c) dispozițiile de la punctele FCL.800, FCL.805, FCL.815 și FCL.820;

(d) în cazul elicopterelor, dispozițiile din subpartea J secțiunea 8;

(e) dispozițiile din subpartea J secțiunile 10 și 11.

(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.

⁽¹⁾ JO L 373, 31.12.1991, p. 4.

(4) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1), statele membre au posibilitatea de a decide să nu aplice 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 indicate la articolul 4 alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 până la 8 aprilie 2014.

(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 alineatelor (2)-(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.

Adoptat la Bruxelles, 3 noiembrie 2011.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

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 înaintează 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.

„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 îl eliberează pe pilot de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operațiuni multipilot 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 pilonul de ancorare cu scopul decolării până în momentul în care dirijabilul se oprește la sfârșitul zborului și este ancorat de pilon;

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.

„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.

„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

„Gestionarea amenințărilor” înseamnă procesul de depistare și de reacție la amenințări cu măsuri de contracarare care atenuează 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.

„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.

FCL.015 Solicitarea și eliberarea licențelor, calificărilor și certificatelor

- (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.

FCL.020 Elev pilot

Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât cu autorizarea și sub supravegherea unui instructor de zbor.

Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot are cel puțin:

în cazul avioanelor, elicopterelor și dirijabilelor: 16 ani;

în cazul planoarelor și baloanelor: 14 ani.

FCL.025 Examine teoretice pentru eliberarea licențelor

(a) Responsabilitățile solicitantului

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

1. Se consideră că un solicitant a promovat un examen scris în situația în care obține cel puțin 75 % din punctele corespunzătoare respectivului examen. Nu se aplică puncte de penalizare.
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.
3. În cazul în care un solicitant nu promovează unul dintre examenele scrise după 4 tentative sau nu promovează niciunul dintre examene fie după 6 tentative, fie în perioada menționată la punctul 2, acesta susține din nou întregul set de examene scrise.

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

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

1. Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, timpul de zbor pentru care se obțin credite pentru o licență, o calificare sau un certificat se petrece pe aceeași categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea licenței sau a calificării.
2. Pilot comandant sau în pregătire
 - (i) Un solicitant al unei licențe, al unei calificări sau al unui certificat se creditează integral cu tot timpul de instruire în simplă comandă, în dublă comandă sau ca PIC pentru timpul total de zbor necesar pentru licență, calificare sau certificat.
 - (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.

3. *Timp de zbor în calitate de copilot.* Cu excepția cazului în care prezenta parte prevede altfel, titularul unei licențe de pilot, atunci când acționează în calitate de copilot sau de pilot comandant sub supraveghere (*PIC under supervision – 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) *Credite pentru cunoștințele teoretice*

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

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) 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 atât a expresiilor convenționale, cât și a limbajului clar. 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 teme comune 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.
- (d) *Cerințe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR).* Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, titularii unei IR trebuie să demonstreze capacitatea de a folosi limba engleză la un nivel care să le permită:
1. să înțeleagă toate informațiile relevante pentru execuția tuturor fazelor unui zbor, inclusiv pregătirea zborului;
 2. să folosească radiotelefonia 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.
- (e) În cazul titularilor unei IR, demonstrarea competenței lingvistice și a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită de autoritatea competentă.

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 pilot 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 plane.* 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 pilot 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;
 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 într-un FFS pentru a avea o experiență recentă și pentru perfecționarea tehnicilor de pilotaj la intervale de maximum 90 de zile. Acest curs de perfecționare poate fi însoțit de cursul de perfecționare al operatorului, prevăzut la partea OR.OPS;

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.

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:

1. este membru al unui echipaj multipilot; și
2. un astfel de titular este unicul pilot din echipajul de zbor care a atins vârsta de 60 de ani.

- (b) 65 de ani. 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.

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 – Cours 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.

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.
- (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.

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 creditați 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.

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. cursuri de perfecționare 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 creditați 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;
 - (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 examinadorului 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. cursuri de perfecționare 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 examinador 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.

(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.

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;
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 îndemănare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a efectuat:
1. în cazul remorajului la automotor și al remorajului 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 remorajului 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 îndemănare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemănare pe un TMG. În cadrul acestui test de îndemănare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la TMG în ceea ce privește următoarele subiecte:
- Principii de zbor;
 - 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) cursuri de perfecționare 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)

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 m³ sau pe baloane cu gaz cu o capacitate maximă a anvelopei de 1 200 m³, care transportă un număr maxim de 3 pasageri, astfel încât la bordul aeronavei nu se află niciodată mai mult de 4 persoane.

FCL.110.B LAPL(B) – Cerințe privind experiența

(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) *Credite.* Solicitanții care au acumulat experiență anterioară ca PIC pe baloane pot fi creditați 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) 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) 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.
2. Nepromovarea oricărui element al unei secțiuni duce la nepromovarea întregii secțiuni. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la nepromovarea întregului test. În cazul în care candidatul nu promovează o singură secțiune, acesta repetă examenul doar pentru respectiva secțiune.
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;
3. calificările și certificatele asociate acestor licențe.

FCL.210.A PPL(A) – Cerințe privind experiența și credite

(a) Solicitanții unei PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puțin 45 de ore de instruire practică pe avioane, 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 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) *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.

(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 îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste licențe;
3. calificările și certificatele asociate acestor licențe.

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 îndemânare.

- (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.

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 privilegii 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. calificările sau certificatele asociate acestei licențe.

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.

- (c) Fără a aduce atingere literei (b) punctul 2, titularul unei SPL cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:

asigurarea instruirii practice pentru LAPL(S) sau SPL;

desfășurarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru aceste licențe;

calificările și certificatele asociate acestor licențe.

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

- (a) Privilegiile titularului unei BPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe baloane și dirijabile cu aer cald.

- (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;
3. calificările și certificatele asociate acestor licențe.

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;
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 m³ și 6 000 m³, cel puțin 100 de ore;

(ii) pentru baloane cu o capacitate a anvelopei între 6 001 m³ și 10 500 m³, cel puțin 200 de ore;

(iii) pentru baloane cu o capacitate a anvelopei de peste 10 500 m³, cel puțin 300 de ore;

(iv) pentru baloane cu gaz cu o capacitate a anvelopei de peste 1 260 m³, cel puțin 50 de ore.

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 și cu capacitatea maximă a anvelopei pentru care li s-au acordat privilegiile;

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) 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 și cu capacitatea maximă a anvelopei pentru care li s-au acordat privilegiile; 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 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 anexele 3 la prezenta parte.

FCL.620 CPL – Test de îndemânare

Solicitanții unei CPL fac dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu anexa 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 appendicele 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 appendicele 5 la prezenta parte.

(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 multiplilot.

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 appendicele 5 la prezenta parte, ca pilot comandant și copilot, pe un avion multiplilot multimotor cu turbină, în condiții VFR și IFR.

(b) La încheierea cursului de pregătire, solicitantul susține un test de îndemânare, în conformitate cu appendicele 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;
- 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).
2. Titularii unei licențe de mecanic navigant eliberate cu respectarea normelor naționale aplicabile se creditează cu 50 % din timpul ca mecanic navigant, până la un credit maxim de 250 de ore. Aceste 250 de ore pot fi creditate pentru cerința de 1 500 de ore de la litera (a) și pentru cerința de 500 de ore de la litera (b) punctul 1, cu condiția ca totalul creditului acordat pentru oricare dintre aceste paragrafe să nu depășească 250 de ore.

(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 FNTP.

(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 appendicele 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.

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

FCL.600 IR – Generalități

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.

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 appendicele 9 la prezenta parte pe aeronave multipilot.
- (c) Titularii unei IR își exercită privilegiile cu respectarea condițiilor prevăzute la appendicele 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:
 - (i) privilegiile zborului pe timp de noapte, în conformitate cu punctul FCL.810; sau
 - (ii) o ATPL pe o altă categorie de aeronave; sau
 2. o CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave.
- (b) Trebuie să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor în raid ca PIC pe avioane, elicoptere sau dirijabile, din care cel puțin 10 sau, în cazul dirijabilelor, 20 de ore efectuate pe categoria de aeronave relevantă.
- (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.
- (b) *Examen.* Solicitanții trebuie să demonstreze, în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:
- Legislație aeronautică;
 - Cunoașterea generală a aeronavei – Instrumente;
 - Performanțe de zbor și monitorizarea zborului;
 - Performanțe umane;
 - Meteorologie;
 - Radionavigație;
 - Comunicații în condiții IFR.

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 cursuri de perfecționare 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;
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;
2. în cazul în care nu solicită și revalidarea unei calificări de clasă sau 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 II/III sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant, dar, în aceste circumstanțe, cel puțin fiecare a doua verificare a competenței pentru revalidarea unei IR(H) trebuie efectuată pe un elicopter.

(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 appendicele 9 la prezenta parte pentru tipul relevant de dirijabil;
- (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 appendicele 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.
- (b) Dacă nu se efectuează zboruri pe respectiva variantă 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 respectiva variantă, cu excepția tipurilor sau a variantelor din cadrul calificărilor de clasă monomotor cu piston și TMG.
- (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) *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 examinator în timpul testului de îndemănare în scopul de a determina dacă s-a atins un nivel de cunoștințe satisfăcător sau nu.
 4. Pentru avioanele cu un singur pilot clasificate ca avioane de înaltă performanță, examenul se susține în scris și cuprinde cel puțin 60 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător principalele teme ale programei.
- (c) *Test de îndemănare.* Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un test de îndemănare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta parte pentru a demonstra nivelul de îndemănare necesar operării în siguranță a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile.
- Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemănare 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 privilegii 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. să participe la cursuri de perfecționare 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
 - (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.
- (e) Fără a aduce atingere literei (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).
- (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 considerat de 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 considerat de 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.

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;
 4. în cazul deținerii unei IR(A), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenței pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip.

(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

(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 zbor de instruire de cel puțin 1 oră în compania unui instructor de zbor (FI) sau a unui instructor pentru calificarea de clasă (CRI). Solicitanții sunt scutiți de acest zbor dacă au promovat o verificare a competenței pentru o calificare de clasă sau de tip ori un test de îndemânare 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 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.

(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 eliberarea calificărilor de clasă și 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.

- (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 pregătitor 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.

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.

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:

- 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) 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

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

1. 12 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și
2. 5 ore de pregătire practică MCC;
3. se folosește un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.

(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.

(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.

1. Dacă privilegiile unei LAPL 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:

(i) pregătire teoretică;

(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 și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă.

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, solicitantii 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

(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.

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) 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 privilegii 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 privilegii 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:
 - (i) să fi 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
 - (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.
 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.

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 metodelor 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:

1. să participe la cursuri de perfecționare 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.

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;
- (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.
- (f) unei calificări de tractare sau de zbor acrobatic, cu condiția ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii și să fi demonstrat capacitatea de a oferi pregătire pentru respectiva calificare unui FI calificat în conformitate cu litera (i) de mai jos;

- (g) unei IR pe categoria de aeronave corespunzătoare, cu condiția ca FI:
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:
 - (i) pentru avioanele multimotor, să fi îndeplinit cerințele pentru eliberarea unui certificat de CRI;
 - (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;
 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 (b) punctul 2;
- (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;
 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;
3. pentru calificările de clasă și de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, pentru extinderile de clasă sau de grupă în cazul baloanelor și pentru extinderile de clasă în cazul planoarelor;
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;
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);
- (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 solicitantul dorește să asigure instruire practică pe TMG, acesta 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 (j);
- (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.

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;

(v) în cazul unui FI(B), cel puțin 3 ore de pregătire practică care cuprind 3 lansări de instruire practică.

În cazul în care solicită un certificat de FI pe o altă categorie de aeronave, piloții care dețin sau care au deținut:

1. 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).

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;

- (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 un seminar de perfecționare 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 un seminar de perfecționare 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:

- (a) revalidarea și reînnoirea IR, cu condiția ca TRI să fie titularul unei IR valabile;
 - (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 privilegii 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 privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operațiuni multipilot;
 - 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.

(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. Privilegiile TRI se extind la alte tipuri dacă TRI:

1. a efectuat, în intervalul de 12 luni care precede 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. 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

(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.

2. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la privilegii pentru un singur pilot la privilegii 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;

(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) să participe la un curs de perfecționare 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.

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) să participe la un curs de perfecționare 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) Reînnoire.

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 reînnoirii, solicitantul trebuie:

- (i) să participe la cursuri de perfecționare 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 reînnoirea 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:

1. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip pentru avioane ne complexe, altele decât cele 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;
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).

(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 celui alt pilot.

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 reînnoire

(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. să participe la un curs de perfecționare 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.
- (c) *Reînnoire*. În cazul în care certificatul de CRI expiră, într-un interval de 12 luni înaintea reînnoirii, solicitantul trebuie:
1. să participe la un curs de perfecționare în calitate de CRI în cadrul unei ATO;
 2. 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

- (a) Privilegiile unui IRI constau în a asigura pregătire pentru eliberarea, revalidarea și reînnoirea unei IR pe categoria de aeronave corespunzătoare.
- (b) *Cerințe specifice pentru cursul MPL*. Pentru a asigura pregătire pentru faza de bază a unui curs MPL, IRI(A) trebuie:
1. să fie titularul unei IR pentru avioane multimotor; și
 2. să fi efectuat cel puțin 1 500 de ore timp de zbor în operațiuni cu echipaj multiplu.
 3. 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):
1. să fi efectuat cel puțin 800 de ore timp de zbor în condiții IFR, dintre care cel puțin 400 de ore pe avioane; și
 2. în cazul solicitanților unui IRI(A) pentru avioane multimotor, să îndeplinească cerințele de la punctul FCL.915.CRI litera (a);
- (b) pentru un IRI(H):
1. 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
 2. 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:

1. 25 de ore de predare-învățare;
2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor teoretice instrumentale, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă;
3. (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;
- (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 – Privilegii 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);

- (d) în cazul unui SFI pentru elicoptere:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;
2. cursul MCC, dacă TRI are privilegiu de a asigura pregătirea pentru elicoptere multipilot.

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
 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. să participe la un curs de perfecționare 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. MCCI

MCCI – 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.

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:

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

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. să participe la un curs de perfecționare 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) 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.

FCL.940.MI Valabilitatea certificatului de MI

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

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 reînnoire

- (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
 - (ii) 5 ore de instruire practică pentru zbor de încercare în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; sau

2. să participe la un curs de perfecționare în calitate de FTI în cadrul unei ATO. Cursul de perfecționare 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 un curs de perfecționare ca FTI în cadrul unei ATO. Cursul de perfecționare 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 privilegii 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
 - (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
 1. cărora le-au asigurat instruire practică pentru licența, calificarea sau certificatul pentru care se susține testul de îndemânare sau se efectuează evaluarea competenței; sau

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 examenilor

- (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.
- (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 autorității competente care a eliberat certificatul de examinator, cu excepția cazului în care:
1. au informat autoritatea competentă în responsabilitatea căruia se află solicitantul în legătură cu intenția de a desfășura teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței și în legătură cu sfera privilegiilor lor de examinatori;
 2. au fost informați de către autoritatea competentă în responsabilitatea căreia se află solicitantul în legătură cu cele menționate la litera (b) punctul 3.

FCL.1020 Evaluarea competenței examenilor

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 examenului 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 reinnoirea 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 un seminar de perfecționare 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;
 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.
- (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:

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.

(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.

(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;
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.

(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;
2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reinnoirea calificărilor de tip și IR;
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 reinnoirea 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 reinnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;
2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reinnoirea 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 reinnoirea 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;
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;
 - (ii) să fie titularii unei licențe de pilot profesionist de elicopter,
6. înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la privilegii multimotor pentru un singur pilot la privilegii 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).

FCL.1010.CRE CRE– Condiții indispensabile

Solicitanții unui certificat de CRE trebuie:

- (a) să dețină o CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii 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**FCL.1005.IRE IRE – Privilegii**

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

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:

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;
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.

(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.
-

Apendicele 1

Credite pentru cunoștințele teoretice**A. CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚE TEORETICE PENTRU ELIBERAREA UNEI LICENȚE DE PILOT PE O ALTĂ CATEGORIE DE AERONAVE – PREGĂTIRE DE CONVERSIE ȘI CERINȚE DE EXAMINARE****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).

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, navigația.

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.

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.

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.

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 – Performanțe;

070 – Proceduri operaționale; și

080 – Principii de zbor.

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

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

— Performanțe umane;

— Meteorologie.

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
Expert (Nivelul 6)	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. Variază 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.
Avansat (Nivelul 5)	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.
Operațional (Nivelul 4)	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 appendicelui 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) pregătire practică la vedere și instrumentală; 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) 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.

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) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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 privilegiu redus 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;
- (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) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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.

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.
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) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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
 - (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, 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;
 - (d) 6 ore timp de zbor efectuate pe un avion multimotor;
 - (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) pregătire practică la vedere și instrumentală; 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.

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.

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) pregătire practică la vedere și instrumentală de bază; 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
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.
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 și obținerea unei calificări de tip pentru elicoptere multimotor; și
 - (b) pregătire practică la vedere și instrumentală.
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, solicitanții 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) 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) pregătire practică la vedere și instrumentală.
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.

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).

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:

(a) să fi efectuat 155 de ore timp de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv 50 de ore ca PIC, dintre care 10 ore reprezintă zbor în raid;

(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 multimotor.

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) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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.

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 și obținerea unei calificări de tip pentru dirijabile; și
 - (b) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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:

- (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.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

- (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru CPL(As); și
- (b) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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 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.
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) pregătire practică la vedere și instrumentală.

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 îndemânare 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.
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

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

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/într-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.

TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

- 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
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	Mentținerea 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 rată 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

- Dirijabilul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerințele pentru dirijabilele de pregătire.
- 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.
- Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
 - opera dirijabilul 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 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.

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	Inspekția 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
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
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

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.
2. Aprobarea pentru un curs de pregătire MPL se acordă numai unei ATO care aparține unui operator de transport aerian comercial certificat în conformitate cu partea MS și cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene sau care are un acord specific cu un astfel de operator. Licența se limitează la respectivul operator până la încheierea cursului de conversie al operatorului aerian.
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) pregătire practică la vedere și instrumentală;
 - (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 îndemânare 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.
 - (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
 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 timpului 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.

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).

2. Persoana care solicită un curs modular IR(A) trebuie să fie titulara unei PPL(A) sau a unei CPL(A), inclusiv a privilegiilor zborului pe timp de noapte. O persoană care solicită modulul proceduri zbor instrumental și care nu este titulara unei CPL(A) trebuie să dețină un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în 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).

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 un curs de perfecționare.
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(A) aprobat trebuie să cuprindă cel puțin 150 de ore de pregătire teoretică.

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.
- 10.2. Titularului unei IR(H) i se poate reduce cu 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8 de mai sus.
- 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:
- 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).

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.
2. O persoană care solicită un curs modular IR(H) trebuie să fie titulara unei PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte, 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 multiplilot.
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.
8. Un curs IR(H) multimotor trebuie să cuprindă cel puțin 55 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 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 certificat IFR.

- 9.1. Titularilor unei ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.

- 9.2. Titularului unei IR(A) i se poate reduce cu 10 ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.

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 aşteptare;

apropieri instrumentale la minimuri specificate;

proceduri de apropiere întreruptă;

aterizări din apropieri instrumentale, inclusiv apropiere cu manevre la vedere (*circling*);

(c) manevre în zbor şi caracteristici particulare ale zborului;

(d) dacă este necesar, operarea unui elicopter multimotor în cadrul exerciţiilor de mai sus, inclusiv operarea elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum şi oprirea şi repornirea motoarelor (acest exerciţiu 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 piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe dirijabile în condiţii IFR şi IMC. Cursul constă în două module care pot fi urmate separat sau în combinaţie:

(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(As), 25 de ore timp instrumental în regim de pregătire, precum şi 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 doreşte 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 competenţa solicitantului în ceea ce priveşte abilităţile de bază în zbor instrumental. În funcţie de necesităţi, se asigură un curs de perfecţionare.
4. Cursul de pregătire teoretică trebuie efectuat într-un interval de 18 luni. Modulul proceduri zbor instrumental şi 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 cunoştinţe 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:

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).

Apendicele 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;

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 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	Rulaj
g	Briefing înainte de decolare, decolarea
h ^(o)	Trecerea la zborul instrumental
i ^(o)	Proceduri de plecare instrumentală, calarea altimetrelor
j ^(o)	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR ^(o)	
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
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 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) (*)

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

SECȚIUNEA 1 – PROCEDURI DE PLECARE

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 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	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

SECȚIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR

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	
Acestă 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 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	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
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
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;	calificarea de clasă SE (*) și
o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanță, SP ME	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 ne complexe, altele decât cele de înaltă performanță, solicitantul să fi promovat secțiunea 6 a testului de îndemânare pentru avioane ne complexe, altele decât cele de înaltă performanță, cu un singur pilot executat numai cu ajutorul instrumentelor în operațiuni cu un singur pilot.

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.

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

4. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu partea 21, programa de instruire practică trebuie să respecte dispozițiile prezentului apendice. Programa se poate reduce la creditarea pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în datele privind evaluarea caracteristicilor operaționale 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 tipul specific, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care pilotul este calificat.

DESFAȘURAREA 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 examinadorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinadorul 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 examinadorului 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 examinadorul.
 12. Examinadorul 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 examinadorul 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.
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	± 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	± 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 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 pilot la comenzi (PF) și pilot care nu operează la comenzi (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 (—>)

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:

- (i) calificarea FFS sau FNPT II, după cum se prevede în partea OR;
- (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	
	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS A	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
Manevre/Proceduri						
SECȚIUNEA 1						
1 Plecare						
1.1 Proceduri înainte de zbor, incluzând: Documentația Masa și centrajul 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	

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	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
						FFS A	
1.8	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
SECȚIUNEA 2							
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—>	—>			
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 monomotor)		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						
SECȚIUNEA 3A							
3A	Proceduri VFR pe rută [vezi B.5 (c) și (d)]						
3A.1	Planul de zbor, poziția estimată și citirea hărților						

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	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
					FFS A	
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)						
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						

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	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
					FFS A	
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	
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						
SECȚIUNEA 5						
5 Proceduri anormale și de urgență (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4)						
5.1 Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		P—>	—>		M	
5.2 Simularea defectării motorului după decolare (numai avioane monomotor)			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	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
					FFS A	
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 înde- mânare ME) (la o altitudine de siguranță dacă se execută pe aeronavă)	P—>	—>	—>			
5.6 Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T						
SECȚIUNEA 6						
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 ratară	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

(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 procedurile includ MCC pentru avioane multipilot și pentru avioane complexe de înaltă performanță cu un singur pilot în operațiuni multipilot.

(g) Manevrelor și procedurile 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), solicitantii 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	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
SECȚIUNEA 1								
1.	Pregătirea zborului	P						
1.1.	Calcularea performanțelor							
1.2.	Inspecția vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente și scopul inspecției	P#		P				
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		
SECȚIUNEA 2								
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————>	————>			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/Proceduri		OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
							FFS A	
2.3.	Decolare cu vânt lateral			P————>	————>			
2.4.	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)			P————>	————>			
2.5.	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	

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat	
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A		
SECȚIUNEA 3								
3.	Manevre și proceduri de zbor							
3.1.	Viraje cu și fără spoilere			P————>	————>			
3.2.	Tuck under și Mach Buffet 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			
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————>	————>	————>	————>			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/Proceduri		OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
							FFS A	
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————>	————>	————>	————>			
3.4.10.	Sistemul de avertizare a apropierei 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

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							
3.6.1. 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	
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————>	————>	————>			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL		
Manevre/Proceduri						Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
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————>	————>	————>			
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————>	————>			

AVIOANE MULTIPILOT ȘI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANȚĂ CU UN SINGUR PILOT	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE/VERIF. PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL	
Manevre/Proceduri	OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
						FFS A	
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/altitudini minime de coborâre (MDH/A) de 500 ft deasupra pragului pistei. Pentru avioanele care au aceleași performanțe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce privește masa la decolare și altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea unui motor în conformitate cu 3.9.3.4.			P————>	————>		M	
3.9.4* Apropiere de non-precizie până la MDH/A			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	
Manevre/Proceduri						Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
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*—>	——>			
SECȚIUNEA 4								
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	
Manevre/Proceduri		OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
							FFS A	
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 tranzitie 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	
Manevre/Proceduri						Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
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 (nu- mai test de înde- mâna- re)	

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	
Manevre/Proceduri		OTD	FTD	FFS	A	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
							FFS A	
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 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 efectuează o aterizare automată			P————>	————>		M	

Notă: Operațiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene.

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
SECȚIUNEA 1		
1. Plecare		
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		
SECȚIUNEA 2		
2. Lucru aerian (VFR)		
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)		

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
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		
SECȚIUNEA 3		
3. Proceduri VFR pe rută		
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 radionavigație (dacă este cazul)		
3.5. Management de zbor (jurnal bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme și givraj)		
3.6. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T		
SECȚIUNEA 4		
4. Sosiri și aterizări		
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)		

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)	PREGĂTIRE PRACTICĂ	
Manevre/Proceduri	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
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		
SECȚIUNEA 5		
5. Proceduri anormale și de urgență (Această secțiune poate fi combinată cu secțiunile 1-4)		
5.1. Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		
5.2. Simularea cedării motorului după decolare (numai avioane monomotor)		
5.3. Simularea aterizării forțate, fără putere (numai avioane monomotor)		
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		
SECȚIUNEA 6		
6. Simularea zborului asimetric (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

1. 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.
2. 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

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
 - (a) opera elicopterul 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 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.
4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să țină cont de condițiile de turbulență și de calitățile de manevrare și performanțele avionului 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 $\pm 5^\circ$

Apropiere de precizie deviere jumătate de scală, direcție și pantă

Cap:

Operări normale	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

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	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

Viteză:

În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

Abatere 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 ($\longrightarrow$).

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:

- (i) calificarea FSTD, așa cum se prevede în partea OR;
- (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.
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	
Manevre/Proceduri				Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	FTD	FFS	H		FFS H	
SECȚIUNEA 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	
SECȚIUNEA 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	
2.5 Viraje în urcare și coborâre spre cap specificat	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	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
					FFS H	
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	
SECȚIUNEA 3 – Operări normale și anormale ale următoarelor sisteme și proceduri						
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	—>	—>			
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	—>	—>			

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 examinatorului dacă testul s-a încheiat
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	—>	—>			
SECȚIUNEA 4 – Proceduri anormale și de urgență						
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	—>	—>			
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	—>	—>			

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instruc- torului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
		FTD	FFS	H		FFS H	
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	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*	
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*	

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/ MULTIPILOT		PREGĂTIRE PRACTICĂ				TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
		FTD	FFS	H		FFS H	
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	—>	—>			

D. Cerințe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală

- 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

- Solicitantul demonstrează capacitatea de a:
 - opera aeronava cu decolare-aterizare verticală 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;
 - 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;
 - înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate; și
 - comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.
- 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.
 - 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	$\pm 5^\circ$
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

Cap:

Operări normale	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

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	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

Viteză:

În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/- 5 noduri

Abatere 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

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 ($\longrightarrow$).

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.

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:

(a) calificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, după cum se prevede în partea OR;

(b) calificările instructorului.

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	

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	—>				

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examina- torului dacă testul s-a încheiat
						FFS PL	
2.3.1 Decolare întreruptă: în timpul operațiunilor pe pistă în timpul operațiunilor pe heliporturile în terase în timpul operațiunilor la sol		P	—>			M	
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							

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.6 Ratare sau aterizare în urma simulării cedării motorului înainte de punctul de decizie		P	—>			M	

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 obli- gatoriu de 3 elemen- te din această secțiune
3.1 Motor	P	—>	—>				
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 degivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie (dacă este cazul)	P	—>	—>				
3.9 Pilotul automat/Sistemul director de zbor (<i>flight director</i>)	P	—>	—>				

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
3.10 Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării și sistemele de creștere a stabilității	P	—>	—>				
3.11 Radar meteorologic, radioaltimetru, transponder, sistemul de avertizare a apropierei periculoase 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 navigație, 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
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	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri	OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat FFS PL	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
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	—>	—>				
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 după punctul de decizie	p*	—>*	—>*			M*	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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* (Nu- mai test de înde- mâna- re)	
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*	—>*	—>*				
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*	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri		OTD	FTD	FFS	PL	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
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*	
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 apropiierilor 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 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*	
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*	

CATEGORIA AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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, se efectuează 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.

TOLERANȚE PENTRU PROBELE DE ZBOR

- Solicitantul demonstrează capacitatea de a:

- opera dirijabilul în limitele sale operaționale;
- efectua toate manevrele cu ușurință și precizie;
- 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	$\pm 5^\circ$
Apropiere de precizie	deviere jumătate de scală, direcție și pantă

Cap:

Operări normale	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

(b) limite operaționale în condiții VFR:

Înălțime:

În general	± 100 ft
------------	--------------

Cap:

Operări normale	$\pm 5^\circ$
Operări anormale/de urgență	$\pm 10^\circ$

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 (—>).

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.

8. Se folosesc echipamente de pregătire sintetică pentru zbor pentru pregătirea practică și testare dacă acestea fac parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele precizări se aplică pentru curs:

(a) calificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor, după cum se prevede în partea OR;

(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 examinatorului dacă testul s-a încheiat
SECȚIUNEA 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	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	—>	—>	—>			

CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.13 Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	P	—>	—>	—>			
3.14 Echipamentele radio, de navigație, instrumentele și sistemul de management al zborului	P	—>	—>	—>			
Spațiu lăsat intenționat liber							
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 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	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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 (flight director)	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	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	
Manevre/Proceduri	OTD	FTD	FFS	As	Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
						FFS As	
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, se efectuează o aterizare automată		P	——>			M*	

CATEGORIA DIRIJABILE		PREGĂTIRE PRACTICĂ					TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENȚEI	
Manevre/Proceduri					Inițialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Verificat	Inițialele examenatorului dacă testul s-a încheiat	
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As		
SECȚIUNEA 7 – Echipamente opționale								
7	Utilizarea echipamentelor opționale		P	—>				

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), respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip și instrumentală, aferente privilegiilor licenței deținute;
- (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale părții OPS și părții FCL;
- (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;
- (d) respectă cerințele din tabelul de mai jos:

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 (c)(4)	conform (c)(5)	(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) respectă restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică.	(d)
CPL/IR(A)	> 500 de ore pe avioane multipilot sau în operațiuni multipilot pe avioane cu un singur pilot CS-23 categoria <i>commuter</i> sau echivalent, în conformitate cu cerințele din partea OPS pentru transportul aerian comercial	(i) promovează un examen teoretic pentru ATPL(A) în statul membru care a eliberat licența (*) (ii) respectă restul cerințelor de la punctul FCL.720.A litera (c)	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică.	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Niciuna.	CPL/IR(A) cu calificări de tip/clasă limitate la avioane cu un singur pilot		(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 (4) litera (f)	Obține calificarea de tip multiplilot, în conformitate cu partea FCL	(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 (4) litera (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 în conformitate cu IFR	Calificarea de zbor pe timp de noapte, dacă privilegiile zborului pe timp de noapte nu sunt incluse în calificarea de zbor instrumental	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)
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.

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 privilegii 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.

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:

- 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;
- face dovada cunoașterii părților relevante ale părții OPS și părții FCL;
- face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;

(d) respectă cerințele din tabelul de mai jos:

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(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)
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.	o calificare valabilă de tip ATPL(H) limitată la copilot	face dovada capacității de a acționa ca PIC, conform dispozițiilor de la 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 (4) litera (c)	conform (5) litera (c)	(e)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	conform (3) litera (e)	conform (4) litera (d)	conform (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)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
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 multiplilot, în conformitate cu partea FCL	(i)
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 (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 (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 (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 (4) litera (k) și limitat la operațiuni pe timp de zi în condiții VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 de ore în conformitate cu IFR	calificarea de zbor pe timp de noapte, dacă privilegiile zborului pe timp de noapte nu sunt incluse în calificarea de zbor instrumental	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 avion 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 tabelul de mai sus.

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 privilegii 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 acelui 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)
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.

ANEXA III

CONDIȚII PENTRU RECUNOAȘTEREA LICENȚELOR ELIBERATE DE ȚĂRI TERȚE SAU ÎN NUMELE ACESTORA**A. VALIDAREA LICENȚELOR****Dispoziții generale**

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 sau, dacă nu își au reședința pe teritoriul statelor membre, în care își are sediul principal al activității operatorul pentru care pilotează sau au intenția să piloteze.

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;
- (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale părții OPS și ale părții FCL;
- (c) face dovada cunoașterii limbii engleze, în conformitate cu punctul FCL.055;
- (d) este titularul unui certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu partea Medical;
- (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)
CPL(A)/IR	> 1 000 de ore ca PIC sau copilot pe 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 partea OPS	(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 respectivul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe avioane în operațiuni diferite de transportul aerian comercial	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 de ore ca PIC sau copilot 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.

(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 respectivul 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 OACI înaintea recunoașterii.

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;
 - (c) face dovada cunoașterii limbii engleze, în conformitate cu punctul FCL.055;
 - (d) este titularul cel puțin al unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu anexa 1 la Convenția de la Chicago;
 - (e) are o experiență minimă de cel puțin 100 de ore de zbor instrumental ca pilot comandant pe categoria de aeronave relevantă.

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;
 - (b) este angajat, direct sau indirect, de către producătorul avionului.

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.

B. CONVERTIREA LICENȚELOR

1. O licență PPL/BPL/SPL, CPL sau 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.

Pilotul înaintează cererea autorității competente a statului în care își are reședința sau în care s-a stabilit.

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.

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 reinnoirea 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;
- „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 medic specializat în optometrie, în măsură să recunoască stările patologice;

- „examinare” înseamnă control, 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.
- (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 orice constrângere care poate limita 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, examenatorului 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.
 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 operațiuni monopilot de transport aerian comercial de pasageri 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.
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;
 - (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.
 - (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 privilegii 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 privilegii 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.

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 nesemnificative 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) afecțiune cardiovasculară care necesită terapie anticoagulantă sistemică.

(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 antianginos

sunt 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.

(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 unui 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;
- (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 sufere 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 sufere de hernie care ar putea provoca simptome ce generează incapacitate de zbor.

(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;
2. leucemie cronică.

pot fi declarați apți 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 sufere 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 apți 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.

MED.B.045 Obstetrică și ginecologie

- (a) Solicitanții 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) Solicitanții care au suferit o intervenție chirurgicală ginecologică majoră sunt declarați inapți 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 suficiente 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. tulburări ale afectului;
 - 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.

(e) Evaluarea aeromedicală:

1. persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre afecțiunile specificate la literale (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 literale (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 paranoică 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 conștiință 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 conștiință 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) *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 apți 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 apți în urma unui examen oftalmologic corespunzător.

(g) Solicitanții cu un diagnostic clinic de keratoconus pot fi declarați apți 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 apți 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;
- (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 reînnoirii, o dată la cinci ani până la vârsta de 40 de ani și, după această vârstă, o dată la doi ani.

(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 necatrizată 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.

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 MEDICAL 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) 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.

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 forma 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.

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 cursurilor de perfecționare, 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.

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) a participat, în ultimii 3 ani, la cursuri de perfecționare 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.
-