

H O T Ă R Â R E
cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă

nr. 204 din 25.03.2020

Monitorul Oficial nr.165-176/552 din 10.07.2020

* * *

În temeiul articolului 22 din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art.189), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂŞTE:

Prezenta hotărâre transpune parţial Regulamentul (UE) nr.1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului (text cu relevanţă pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 311 din 25 noiembrie 2011, astfel după cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.2193/2020 al Comisiei din 16 decembrie 2020.

[Clauza de armonizare modificată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

1. Se aprobă Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei şi Infrastructurii.

3. Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă va intra în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării, cu excepţia prevederilor referitoare la centrele de medicină aeronautică şi certificarea aeromedicală specificate în:

- subpartea ARA.GEN;
- subpartea ARA.AeMC;
- ARA.MED.120;
- ARA.MED.125;
- ARA.MED.150;
- ARA.MED.200;
- ARA.MED.245;
- ARA.MED.250;
- ARA.MED.255;
- ARA.MED.315;
- ARA.MED.325;
- subpartea ORA.GEN;
- subpartea ORA.AeMC,

care intră în vigoare la data publicării.

PRIM-MINISTRU **Ion CHICU**

Contrasemnează:
Ministrul economiei şi infrastructurii Serghei Railean

Nr.204. Chişinău, 25 martie 2020.

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului
nr.204 din 25 martie 2020

REGULAMENT
de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă

Capitolul I
DISPOZIŢII GENERALE

1. Prezentul Regulament stabileşte norme referitoare la:

1) calificările asociate certificatelor de pilot, condiţiile de eliberare, menţinere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor de pilot, privilegiile şi responsabilităţile titularilor de certificate, condiţiile de conversie a certificatelor naţionale de pilot existente, precum şi condiţiile de recunoaştere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale (în continuare – *OACI*);

2) certificarea persoanelor care sunt responsabile de asigurarea pregătirii de zbor sau a pregătirii practice pe simulator şi de evaluarea competenţelor piloţilor;

3) certificatele medicale pentru piloţi, condiţiile de eliberare, menţinere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile şi responsabilităţile titularilor de certificate medicale, precum şi condiţiile de conversie a certificatelor medicale existente;

4) certificarea examinatorilor aeromedicali;

5) evaluarea aeromedicală regulată a membrilor echipajului de cabină, precum şi calificările persoanelor responsabile de această evaluare;

6) condiţiile de eliberare, menţinere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a atestatelor de membru al echipajului de cabină, precum şi privilegiile şi responsabilităţile titularilor de atestate de membru al echipajului de cabină;

7) condiţiile de eliberare, menţinere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor organizaţiilor de pregătire a piloţilor şi ale centrelor de medicină aeronautică implicate în procesul de calificare şi de evaluare aeromedicală a personalului navigant din aviaţia civilă;

8) cerinţele privind certificarea echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor şi privind organizaţiile care operează şi utilizează aceste echipamente;

9) cerinţele privind sistemul de administraţie şi management care trebuie respectate de Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) şi de organizaţii în legătură cu normele menţionate la subpunctele 1)-8).

Capitolul XVII, Anexa nr.4 (Partea MED), Anexa nr.6 (Partea ARA), Anexa nr.7 (Partea ORA) şi Anexa nr.8 (Partea DTO) se aplică certificatelor de pilot pentru baloane şi pentru planoare.

[Pct.1 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

2. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noţiuni:

Anexa OACI – anexă la un certificat de echipaj de zbor validat automat şi eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menţionată la punctul XIII al certificatului de echipaj de zbor;

ARO.RAMP-Cerinţele tehnice – inspecţiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflaţi sub supravegherea reglementară a altui stat (în continuare – *CT-RAMP*) aprobate de AAC;

calificare a FSTD – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificaţiile de certificare referitoare la FSTD vizat;

certificat, autorizaţie sau organizaţie conformă cu JAR – certificat sau autorizaţie eliberată sau recunoscută, ori o organizaţie certificată, autorizată, înregistrată sau recunoscută, în conformitate cu legislaţia naţională prin care se pun în aplicare JAR şi procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante şi care a fost recomandat pentru recunoaştere reciprocă în cadrul sistemului autorităţilor aeronautice comune în privinţa respectivelor JAR;

certificat conform cu JAR – certificat de pilot şi calificările şi/sau autorizaţiile asociate, eliberate sau recunoscute, în conformitate cu legislaţia naţională prin care se pun în aplicare JAR şi procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante şi care a fost recomandat pentru recunoaştere mutuală în cadrul sistemului autorităţilor aeronautice comune în privinţa respectivelor JAR;

certificat conform cu Partea FCL (Flight Crew Licensing – FCL) – certificat de echipaj de zbor care respectă cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL);

certificat de pilot aeronave uşoare (Light Aicrfat Pilot License – LAPL) – certificat de pilot de agrement după cum este specificat în legislaţia naţională;

certificat medical al unui pilot şi certificat de examinator aeromedical conforme cu JAR – certificat eliberat sau recunoscut, în conformitate cu legislaţia naţională prin care se pun în aplicare JAR şi procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante şi care a fost recomandat pentru recunoaştere mutuală în cadrul sistemului autorităţilor aeronautice comune în privinţa respectivelor JAR;

certificat medical al unui pilot şi certificat de examinator aeromedical neconforme cu JAR – certificat eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislaţia naţională, nefiind recomandată recunoaşterea mutuală în privinţa JAR relevante;

certificat neconform cu JAR – certificat de pilot eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu legislaţia naţională, nefiind recomandată recunoaşterea mutuală în privinţa JAR relevante;

credit – recunoaşterea experienţei sau a calificărilor anterioare;

echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD) – dispozitiv de antrenament la sol pentru pregătirea piloţilor care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane, care poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) şi comenzi de zbor cu rezistenţa necesară simulată şi care asigură o platformă de instruire cel puţin în ceea ce priveşte procedurile legate de zborul instrumental;

echipament de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Device – FSTD) – echipament de pregătire a piloţilor, care este:

- în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD), un echipament de pregătire

pentru procedurile de zbor şi navigaţie (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) sau un echipament de pregătire instrumentală de bază (Basic Instrument Training Device – BITD);

- în cazul elicopterelor, un simulator complet de zbor (FFS) – un echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor şi navigaţie (FNPT);

ghid al testelor de calificare (Qualification test guide – QTG) – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanţă şi manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulaţi în cadrul limitelor prevăzute, şi că toate cerinţele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât şi datele FSTD utilizate pentru a susţine validarea;

instructor de zbor (*Flight Instructor – FI*) – instructor cu privilegii de a asigura pregătire pe o aeronavă în conformitate cu subpartea J din Anexa nr.1 (Partea FCL), cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu subpartea FI din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor;

Joint Aviation Requirements (în continuare – *JAR*) – cerinţele aeronautice comune adoptate de autorităţile aeronautice comune;

membru al echipajului de cabină – membru al echipajului de cabină calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al echipei tehnice, care este însărcinat de un operator cu îndeplinirea atribuţiilor legate de siguranţa pasagerilor şi a zborului în timpul operaţiunilor;

mijloace acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC) – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esenţa conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificaţiile de certificare. Odată implementate de agenţii aeronautici, AAC conferă prezumţia de conformitate;

mijloace de conformitate alternative (Alternative Means of Compliance – AltMoC) – mijloace de conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformităţii cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (în continuare – *Codul aerian*), prezentul Regulament şi normele sale de punere în aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat;

organizaţie de pregătire aprobată (Approved Training Organisation – ATO) – organizaţie care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloţi în baza certificatului eliberat în conformitate cu punctul 42;

personal navigant – echipajul de zbor şi echipajul de cabină;

raport de creditare – raport pe baza căruia se pot recunoaşte experienţa sau calificările anterioare;

raport de conversie – raport pe baza căruia un certificat se poate converti într-un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL);

sediu principal al activităţii unei organizaţii – sediul central sau sediul social al organizaţiei în care se exercită principalele funcţii financiare şi de control operaţional al activităţilor menţionate în prezentul Regulament;

specificaţii de certificare (Certification Specifications – CS) – standardele tehnice adoptate de AAC care indică mijloace de demonstrare a conformităţii cu Codul aerian, prezentul Regulament şi normele sale de punere în aplicare, care pot fi utilizate de o organizaţie în scopul certificării;

validare automată – acceptarea fără formalităţi, în baza acordurilor care reglementează certificarea piloţilor, de către un stat-membru OACI, enumerat în Anexa OACI, a unui certificat

de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 OACI la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994 (în continuare – *Anexa 1 OACI*);

organizaţie de pregătire declarată (Declared Training Organisation – DTO) – organizaţie care are dreptul de a furniza pregătire piloţilor pe baza unei declaraţii făcute în conformitate cu punctul 43;

program de pregătire al DTO – document elaborat de o DTO care descrie în detaliu cursul de pregătire furnizat de respectiva DTO.

[Pct.2 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Capitolul II
ACORDAREA CERTIFICATELOR DE PILOT ŞI A CERTIFICATELOR MEDICALE

3. Piloţii aeronavelor înmatriculate în Republica Moldova trebuie să respecte cerinţele tehnice şi procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.1 (Partea FCL) şi nr.4 (Partea MED), în afară de situaţia în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranţei a fost delegată unui alt stat şi aeronavele nu sunt operate de către un operator din Republica Moldova sau înmatriculate într-un alt stat şi operate de un operator pentru care supravegherea operaţiunilor este asigurată de AAC sau utilizate în interiorul Republicii Moldova ori cu punct de destinaţie sau de plecare pe teritoriul Republicii Moldova de către un operator stabilit sau rezident în Republica Moldova.

4. Fără a se aduce atingere privilegiilor titularilor de certificate astfel cum sunt definite în Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de certificate de pilot eliberate în conformitate cu subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL) pot efectua zborurile menţionate la punctul 24 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018. Aceasta nu aduce atingere respectării cerinţelor suplimentare privind transportul de pasageri sau desfăşurarea de operaţiuni comerciale definite în subpartea B sau subpartea C din Anexa nr.1 (Partea FCL).

Capitolul III
CERTIFICATE DE PILOT NAŢIONALE EXISTENTE

5. Certificatele conforme cu JAR eliberate sau recunoscute de AAC la data de la care se aplică prezentul Regulament se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament. AAC înlocuieşte aceste certificate cu unele care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

[Pct.5 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

6. Certificatele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele şi/sau autorizaţiile asociate eliberate sau recunoscute de AAC înainte de aplicarea prezentului Regulament, se convertesc de AAC în certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL).

7. Certificatele neconforme cu JAR se convertesc în certificate şi calificări conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) în corespundere cu:

1) dispoziţiile din Anexa nr.2; sau

2) elementele prevăzute în raportul de conversie.

8. Raportul de conversie:

1) este întocmit de AAC;

2) descrie cerinţele naţionale pe baza cărora s-au emis certificatele de pilot;

3) descrie sfera privilegiilor acordate piloţilor;

4) precizează pentru care dintre cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credite;

5) precizează toate limitările care trebuie incluse în certificatele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) şi toate cerinţele care trebuie îndeplinite de către pilot pentru înlăturarea respectivelor limitări.

9. Raportul de conversie include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de la punctul 8, inclusiv copii ale cerinţelor şi procedurilor naţionale relevante. La întocmirea raportului de conversie, obiectivul AAC este de le a permite piloţilor să îşi menţină sfera curentă de activitate.

10. Fără a aduce atingere punctelor 5 şi 7, titularilor unui certificat de instructor sau de examinator pentru calificarea de clasă care deţin privilegii pentru avioane complexe de înaltă performanţă 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.

[Pct.10 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

11. AAC poate autoriza elevii piloţi care urmează un curs de pregătire LAPL să exercite, fără supraveghere, privilegii limitate înainte de a îndeplini toate cerinţele necesare pentru eliberarea unui LAPL, în următoarele condiţii:

1) sfera privilegiilor se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranţă efectuată de către AAC, ţinând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competenţă al pilotului;

2) privilegiile se limitează la următoarele:

a) întregul teritoriu naţional sau la o parte a acestuia;

b) aeronave înmatriculate în Republica Moldova pentru care AAC acordă autorizaţia;

c) avioane şi elicoptere care sunt aeronave monomotor cu piston cu o masă maximă la decolare care nu depăşeşte 2000 kg, planoare şi baloane;

3) pentru pregătirea efectuată în temeiul autorizaţiei, titularul unei astfel de autorizaţii care solicită eliberarea unui LAPL primeşte credite care sunt stabilite de AAC pe baza unei recomandări din partea unei ATO sau unei DTO;

4) AAC monitorizează utilizarea autorizaţiei eliberate în temeiul prezentului punct pentru a asigura un nivel acceptabil de siguranţă a aviaţiei şi ia toate măsurile corespunzătoare în cazul în care identifică un risc sporit în materie de siguranţă sau orice alte probleme de siguranţă.

12. În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, AAC poate emite o autorizaţie unui pilot să exercite privilegii limitate specificate pentru a pilota avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental, înainte ca pilotul să îndeplinească toate cerinţele necesare pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental în conformitate cu prezentul Regulament, sub rezerva îndeplinirii următoarelor condiţii:

1) AAC eliberează autorizaţiile numai atunci când acest lucru este justificat de o nevoie locală specifică ce nu poate fi satisfăcută de calificările stabilite în temeiul prezentului Regulament;

2) domeniul de aplicare al privilegiilor acordate de autorizaţie se bazează pe o evaluare a riscurilor în materie de siguranţă efectuată de AAC, ţinând seama de gradul de pregătire necesar pentru atingerea nivelului vizat de competenţă al pilotului;

3) privilegiile autorizaţiei sunt limitate la spaţiul aerian naţional sau la părţi ale acestuia;

4) autorizaţia se eliberează solicitanţilor care au urmat pregătirea adecvată cu instructori calificaţi şi care au demonstrat unui examinator calificat competenţele necesare, astfel cum sunt stabilite de AAC;

5) AAC monitorizează activităţile legate de autorizaţie pentru a garanta un nivel acceptabil de siguranţă şi ia măsurile adecvate în cazul identificării unui risc sporit sau a unor preocupări legate de siguranţă;

6) AAC efectuează o analiză a aspectelor legate de siguranţă ale punerii în aplicare a autorizaţiei.

13. În ceea ce priveşte certificatele eliberate înainte de data intrării în vigoare a prezentului Regulament, AAC se conformează cerinţelor stabilite la punctul ARA.FCL.200 paragraful al doilea litera (a), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Capitolul IV
PRIVILEGII DE NAVIGAŢIE BAZATE PE PERFORMANŢE PENTRU CALIFICAREA DE ZBOR INSTRUMENTAL

14. Piloţii pot zbura în conformitate cu procedurile de navigaţie bazată pe performanţe (PBN) numai după ce le-au fost înscrise privilegii PBN pe calificarea de zbor instrumental (IR).

15. Unui pilot i se acordă privilegii PBN atunci când îndeplineşte toate cerinţele de mai jos:

1) pilotul a absolvit un curs de cunoştinţe teoretice incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din Anexa nr.1 (Partea FLC);

2) pilotul a absolvit un curs de pregătire practică de zbor incluzând PBN, în conformitate cu FCL.615 din Anexa nr.1 (Partea FLC);

3) pilotul a absolvit fie un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL), fie un test de îndemânare sau o verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL).

16. Cerinţele de la punctul 15 subpunctele 1) şi 2) sunt considerate ca fiind îndeplinite atunci când AAC consideră că competenţele dobândite, fie prin pregătire, fie prin familiarizarea cu operaţiunile PBN, sunt echivalente cu competenţele dobândite în urma cursurilor menţionate la punctul 15 subpunctele 1) şi 2), iar pilotul face dovada acestor competenţe într-un mod considerat satisfăcător de către examinator în cadrul testului de îndemânare sau al verificării competenţei menţionate la punctul 15 subpunctul 3).

17. La finalizarea testului de îndemânare sau a verificării competenţei menţionate la punctul 15 subpunctul 3), se consemnează demonstrarea cu succes a competenţei PBN în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent şi se semnează de către examinatorul care a efectuat testul sau verificarea.

18. Piloţii cu calificări IR care nu deţin privilegii PBN pot efectua zboruri numai pe rute şi pot efectua numai apropieri care nu necesită privilegii PBN, iar pentru reînnoirea calificărilor IR ale acestora nu trebuie să fie necesar niciun element PBN, în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament; după această dată, pentru fiecare calificare IR vor fi necesare privilegii PBN.

Capitolul V
PREGĂTIREA ÎN MATERIE DE PREVENIRE A PIERDERII ATITUDINII NORMALE DE ZBOR ŞI DE RESTABILIRE A ACESTEIA

19. Pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor şi de restabilire a acesteia devine o parte obligatorie a unui curs de pregătire pentru obţinerea certificatului de pilot cu echipaj multiplu (MPL), a unui curs integrat de pregătire pentru piloţii de transport aerian de linie pentru avioane [ATP(A)], a unui curs de pregătire pentru obţinerea certificatului de pilot

comercial pentru avioane [CPL(A)] şi a cursurilor de pregătire pentru obţinerea calificărilor de clasă şi de tip pentru:

1) avioane cu un singur pilot exploatate în operaţiuni multipilot;

2) avioane complexe, altele decât cele de înaltă performanţă, cu un singur pilot;

3) avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot; sau

4) avioane multipilot,

în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL).

20. În cazul cursurilor de pregătire menţionate la punctul 19 care încep înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament în cadrul unei organizaţii de pregătire aprobate (ATO), pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor şi de restabilire a acesteia nu este obligatorie, cu condiţia ca:

1) cursul de pregătire pentru CPL(A), ATP(A) sau MPL să fie absolvit în alt mod în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctele FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) sau FCL.415.A (MPL) din Anexa nr.1 (Partea FCL) până la expirarea a cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament; sau

2) cursul de pregătire pentru obţinerea calificărilor de clasă şi de tip pentru avioane să fie absolvit în alt mod în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), iar testul de îndemânare să fie efectuat în conformitate cu punctul FCL.725 litera (c) paragraful al doilea din Anexa nr.1 (Partea FCL) până la expirarea a cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

21. În scopul aplicării punctului 19, AAC poate, pe baza propriei evaluări şi a unei recomandări din partea unei ATO, să acorde credite pentru orice curs de pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor şi de restabilire a acesteia absolvit înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, în temeiul cerinţelor naţionale în domeniul pregătirii.

Capitolul VI
CERTIFICATE MEDICALE NAŢIONALE ALE PILOŢILOR ŞI CERTIFICATE NAŢIONALE DE EXAMINATOR AEROMEDICAL EXISTENTE

22. Certificatele medicale ale piloţilor şi certificatele de examinator aeromedical conforme cu JAR eliberate de AAC înainte de data la care se aplică prezentul Regulament se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament.

23. AAC înlocuieşte certificatele medicale ale piloţilor în termen de doi ani de la data publicării prezentului Regulament şi certificatele de examinator medical – în termen de 6 luni de la data publicării, cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA).

24. Revalidarea certificatelor menţionate la punctele 22 şi 23 respectă dispoziţiile din Anexa nr.4 (Partea MED).

Capitolul VII
CONVERSIA CALIFICĂRILOR DE ZBOR DE ÎNCERCARE

25. Piloţilor care, înainte ca prezentul Regulament să se aplice, au efectuat zboruri de încercare de categoria 1 şi 2, definite în Partea 21 la Regulamentul privind stabilirea cerinţelor şi procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate şi mediu a aeronavelor şi a produselor, pieselor şi echipamentelor aferente, precum şi certificarea organizaţiilor de proiectare şi producţie, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.468/2019 (în continuare – *Partea 21*), sau care au asigurat instruirea piloţilor de încercare li se convertesc calificările de pilot de încercare în calificări de pilot de încercare conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) şi, după caz, în certificate de

pilot instructor de încercare de către AAC, în cazul în care a eliberat calificările de pilot de încercare.

26. Această conversie se efectuează în conformitate cu elementele stabilite într-un raport de conversie care respectă cerinţele de la punctele 8 şi 9.

27. Cerinţele tehnice şi prevederile privind procedurilor administrative referitoare la mecanicii naviganţi sunt stabilite în reglementările aeronautice civile.

Capitolul VIII
CONDIŢIILE DE RECUNOAŞTERE A CERTIFICATELOR DE PILOT ELIBERATE DE ALTE ŢĂRI

28. AAC validează în mod automat şi pe bază reciprocă certificatele de pilot acordate de către statele-membre OACI, în baza acordurilor care reglementează certificarea piloţilor.

29. În cazul în care între Republica Moldova şi un stat-membru OACI nu există acorduri care să reglementeze certificarea piloţilor, AAC poate recunoaşte certificatele de pilot eliberate de statul-membru OACI, în conformitate cu dispoziţiile din Anexa nr.3.

[Pct.30-33 abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Capitolul IX
CREDITE PENTRU PREGĂTIREA ÎNCEPUTĂ ÎNAINTE DE APLICAREA PREZENTULUI REGULAMENT

34. În ceea ce priveşte eliberarea certificatelor conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament, în conformitate cu cerinţele şi procedurile autorităţilor aeronautice comune (JAA), sub supravegherea reglementară a unui stat recomandat pentru recunoaştere mutuală în cadrul sistemului autorităţilor aeronautice comune în privinţa JAR relevante, cu condiţia ca respectiva pregătire şi testarea să se fi finalizat înainte de expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament şi un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 iulie 2020.

[Pct.34 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

35. Pregătirea începută înainte de aplicarea prezentului Regulament în corespundere cu Anexa 1 OACI se creditează în vederea eliberării de certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), pe baza unui raport de creditare întocmit de AAC.

36. Raportul descrie domeniul de pregătire, precizează pentru care dintre cerinţele pentru certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credit şi, dacă este cazul, care sunt cerinţele pe care solicitanţii trebuie să le îndeplinească pentru a li se elibera certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL). Raportul cuprinde copii ale tuturor documentelor necesare pentru a dovedi domeniul de pregătire şi ale reglementărilor şi procedurilor naţionale în conformitate cu care s-a început pregătirea.

Capitolul X
PREGĂTIRE PENTRU CALIFICAREA DE TIP ŞI DATE PRIVIND CONFORMITATEA OPERAŢIONALĂ

37. În cazul în care anexele la prezentul Regulament fac trimitere la datele privind conformitatea operaţională instituite în conformitate cu Partea 21, persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispoziţiilor din anexele la prezentul Regulament.

38. Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a piloţilor din cadrul datelor privind conformitatea operaţională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Partea 21 includ elementele obligatorii de pregătire, până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, sau în termen de doi ani de la aprobarea datelor privind conformitatea operaţională, dacă această dată este ulterioară.

Capitolul XI
CREDITE PENTRU CERTIFICATELE DE PILOT OBŢINUTE ÎN TIMPUL SERVICIULUI MILITAR

39. Pentru a obţine certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL), titularii de certificate de echipaj militar de zbor înaintează o cerere în acest către AAC.

40. Cunoştinţele, experienţa şi aptitudinile dobândite pe durata serviciului militar se creditează în scopul cerinţelor relevante din Anexa nr.1 (Partea FCL), în conformitate cu elementele unui raport de creditare întocmit de AAC.

41. Raportul de creditare:

1) descrie cerinţele naţionale pe baza cărora s-au emis certificatele, calificările şi/sau autorizaţiile militare;

2) descrie sfera privilegiilor acordate piloţilor;

3) precizează pentru care dintre cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) se acordă credite;

4) precizează toate limitările care trebuie înscrise pe certificatele conforme cu Anexa nr.1 (Partea FCL) şi toate cerinţele care trebuie îndeplinite de către piloţi pentru înlăturarea respectivelor limitări;

5) include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de mai sus, însoţite de copii ale cerinţelor şi procedurilor naţionale relevante.

Capitolul XII
ORGANIZAŢII DE PREGĂTIRE A PILOŢILOR

42. Organizaţiile de pregătire a piloţilor trebuie să îndeplinească cerinţele prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian, precum şi cerinţele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA) şi trebuie:

1) să fie certificate de AAC, sau

2) să fie certificate de către autorităţile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, şi acceptate de AAC. Procedura simplificată de acceptare a organizaţiilor respective va fi stabilită de AAC.

În cazul organizaţiilor de pregătire a piloţilor certificate de către autorităţile aeronautice din statele-membre OACI, va fi stabilită o procedură corespunzătoare de către AAC.

[Pct.42 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

43. Cu toate acestea, prin derogare de la punctul 42, organizaţiile au dreptul să furnizeze cursurile de pregătire menţionate la punctul DTO.GEN.110 din Anexa nr.8 (Partea DTO) fără o astfel de aprobare, dacă au făcut o declaraţie adresată AAC în conformitate cu cerinţele prevăzute la punctul DTO.GEN.115 din Anexa nr.8 (Partea DTO) şi dacă, atunci când acest lucru este necesar în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c) din anexa respectivă, AAC a aprobat programul de pregătire.

44. Organizaţiile de pregătire a piloţilor titulare de certificate conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de AAC înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind titulare ale unui certificat eliberat în conformitate cu prezentul Regulament. Într-un astfel

de caz, privilegiile acestor organizaţii se limitează la privilegiile incluse în certificatul eliberat de AAC.

45. Organizaţiile de pregătire a piloţilor îşi adaptează sistemul de management şi programele, procedurile şi manualele de pregătire pentru a fi conforme cu Anexa nr.7 (Partea ORA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

46. Organizaţiile de pregătire care se conformează JAR şi sunt înregistrate în Republica Moldova, înainte ca prezentul Regulament să fie aplicabil, au dreptul de a furniza pregătire pentru un certificat de pilot particular (PPL) conformă cu partea FCL, pentru calificările aferente incluse în înregistrare şi pentru un certificat de pilot de aeronave uşoare (LAPL) până la expirarea termenului de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, fără a se conforma dispoziţiilor din Anexele nr.7 (Partea ORA) şi nr.8 (Partea DTO), cu condiţia să fie înregistrate înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

47. AAC va înlocui certificatele menţionate la punctul 44 cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

48. Organizaţiile de pregătire a piloţilor trebuie să se asigure că cursul de pregătire IR pe care îl furnizează include pregătirea pentru privilegiile PBN în conformitate cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Capitolul XIII
ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR

49. Echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) utilizate pentru pregătirea, testarea şi verificarea piloţilor, cu excepţia echipamentelor experimentale folosite la pregătirea pentru zborul de încercare, trebuie să îndeplinească cerinţele tehnice şi procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.6 (Partea ARA) şi nr.7 (Partea ORA) şi trebuie să fie certificate.

50. Certificatele de calificare a FSTD conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament.

51. AAC va înlocui certificatele menţionate la punctul 50 cu certificate de calificare ce respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Parte ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Capitolul XIV
CENTRE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

52. Centrele de medicină aeronautică trebuie să îndeplinească cerinţele tehnice şi procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.6 (Partea ARA) şi nr.7 (Partea ORA) şi trebuie să fie certificate.

53. Certificatele centrelor de medicină aeronautică conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de AAC înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu prezentul Regulament.

54. Centrele de medicină aeronautică îşi adaptează sistemul de management şi programele, procedurile şi manualele de pregătire pentru a fi în conformitate cu Anexa nr.7 (Partea ORA), în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Regulament.

55. AAC va înlocui certificatele centrelor de medicină aeronautică menţionate la punctul 53 cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Regulament.

Capitolul XV
APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL A ECHIPAJULUI DE CABINĂ

56. Membrii echipajului de cabină a căror activitate presupune operarea aeronavelor menţionate la punctul 3 trebuie să respecte cerinţele tehnice şi procedurile administrative prevăzute în Anexa nr.4 (Partea MED).

57. Examenele sau evaluările medicale ale membrilor echipajului de cabină care au fost efectuate în conformitate cu cadrul normativ în vigoare la data aplicării prezentului Regulament se consideră ca fiind valabile în corespundere cu prezentul Regulament până la termenul care survine primul în ordine cronologică dintre următoarele:

1) finalul perioadei de valabilitate stabilite în conformitate cu cadrul normativ în vigoare; sau

2) finalul perioadei de valabilitate prevăzute la punctul MED.C.005 din Anexa nr.4 (Partea MED).

58. Perioada de valabilitate începe din data ultimului examen medical sau a ultimei evaluări medicale.

59. Până la finalul perioadei de valabilitate, orice reevaluare aeromedicală ulterioară se efectuează în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED).

Capitolul XVI
CALIFICĂRILE ECHIPAJULUI DE CABINĂ ŞI ATESTATELE ASOCIATE

60. Membrii echipajului de cabină implicaţi în operaţiunile comerciale ale aeronavelor menţionate la punctul 3 sunt calificaţi şi deţin atestatul asociat în conformitate cu cerinţele tehnice şi procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.5 (Partea CC) şi nr.6 (Partea ARA).

61. Membrii echipajului de cabină care deţin, înainte de data de la care se aplică prezentul Regulament, un certificat de însoţitor de bord eliberat de AAC conform cerinţelor în vigoare la acel moment:

1) sunt consideraţi ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament dacă îndeplinesc cerinţele aplicabile privind pregătirea, verificarea şi experienţa recentă din JAR-OPS 1; sau

2) dacă nu îndeplinesc cerinţele aplicabile privind pregătirea, verificarea şi experienţa recentă din JAR-OPS 1, parcurg toate cursurile de pregătire şi verificările necesare înainte de a fi consideraţi ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament; sau

3) dacă nu şi-au desfăşurat activitatea în operaţiuni comerciale cu avioane timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire iniţială şi promovează examenul aferent conform cerinţelor din Anexa nr.5 (Partea CC) înainte de a fi consideraţi ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament.

62. Documentele de atestare a pregătirii eliberate în conformitate cu JAR-OPS 1 se înlocuiesc cu atestate de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA), în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

63. Membrii echipajului de cabină implicaţi în operaţiuni comerciale cu elicoptere la data de la care se aplică prezentul Regulament:

1) sunt consideraţi ca fiind în conformitate cu cerinţele privind pregătirea iniţială din Anexa nr.5 (Partea CC), dacă respectă dispoziţiile aplicabile privind pregătirea, verificarea şi experienţa recentă din JAR-OPS 3 pentru transportul aerian comercial cu elicoptere; sau

2) dacă nu îndeplinesc cerinţele aplicabile privind pregătirea, verificarea şi experienţa recentă din JAR-OPS 3 pentru transportul aerian comercial cu elicoptere, parcurg toate cursurile de pregătire relevante şi verificările necesare pentru a-şi desfăşura activitatea pe elicopter(e), cu excepţia pregătirii iniţiale, înainte de a fi consideraţi ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament; sau

3) dacă nu şi-au desfăşurat activitatea în operaţiuni comerciale cu elicoptere timp de mai mult de cinci ani, absolvă cursul de pregătire iniţială şi promovează examenul aferent conform cerinţelor din Anexa nr.5 (Partea CC), înainte de a fi consideraţi ca fiind în conformitate cu prezentul Regulament.

64. Fără a aduce atingere punctului 2, atestatele de membru al echipajului de cabină care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA) se eliberează tuturor membrilor echipajelor de cabină implicaţi în operaţiuni comerciale cu elicoptere în termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Capitolul XVII
CAPACITĂŢILE DE SUPRAVEGHERE

65. AAC este autoritatea competentă care are competenţele necesare şi responsabilităţi alocate în ceea ce priveşte certificarea şi supravegherea persoanelor şi organizaţiilor care fac obiectul Codului aerian, prezentului Regulament şi normelor sale de aplicare.

66. AAC trebuie să deţină capacităţile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor şi organizaţiilor vizate de programul lor de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerinţelor prezentului Regulament.

67. Personalul AAC nu va exercita activităţi de supraveghere atunci când există dovezi că acest fapt ar putea duce în mod direct sau indirect la un conflict de interese, în special atunci când este vorba de un interes familial sau financiar.

68. Personalul autorizat de AAC să îndeplinească sarcini de certificare şi/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puţin următoarele sarcini:

1) să examineze înregistrările, datele, procedurile şi orice alt document relevante pentru executarea sarcinii de certificare şi/sau de supraveghere;

2) să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri şi alte documente;

3) să ceară o explicaţie verbală la faţa locului;

4) să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;

5) să efectueze audituri, investigaţii, evaluări, inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă şi inspecţii neanunţate; şi

6) să ia sau să dispună măsuri executorii în funcţie de caz.

69. Sarcinile prevăzute la punctul 68 se îndeplinesc în conformitate cu Codul aerian şi normele sale de aplicare.

Capitolul XVIII
MĂSURI TRANZITORII PENTRU TITULARII UNEI CALIFICĂRI DE ZBOR INSTRUMENTAL PE RUTĂ

[Capitolul XVIII (pct.70-72) introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

70. Până la 1 iunie 2024 inclusiv, titularii unei calificări de zbor instrumental pe rută (EIR) prevăzute la FCL.825 din Anexa nr.1 (Partea FCL):

1) au dreptul de a continua să îşi exercite privilegiile calificării EIR pe care o deţin;

2) au în continuare dreptul de a beneficia de revalidarea sau de reînnoirea calificării EIR pe care o deţin, în conformitate cu FCL.825 litera (g) din Anexa nr.1 (Partea FCL);

3) au dreptul să fie creditaţi integral în ceea ce priveşte cerinţele de pregătire de la FCL.835 litera (c) punctul 2 subpunctele (i) şi (iii) din Anexa nr.1 (Partea FCL), atunci când solicită eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) în conformitate cu FCL.835 din Anexa nr.1 (Partea FCL) şi;

4) au în continuare dreptul de a fi creditaţi integral, astfel cum se prevede pentru titularii de EIR în Anexa nr.1 (Partea FCL).

71. Începând cu 1 iunie 2024, cursurile de pregătire pentru o EIR menţionată la punctul 70 care au început înainte de această dată pot fi continuate şi se consideră a fi cursuri de pregătire pentru o BIR. Pe baza unei evaluări a solicitantului, organizaţia de pregătire aprobată responsabilă de cursul de pregătire BIR stabileşte cât din pregătirea pentru EIR se creditează pentru eliberarea BIR.

72. Solicitanţii unei BIR care deţin o EIR sau care au promovat examinarea teoretică pentru o EIR în conformitate cu FCL.825 litera (d) înainte de 1 iunie 2024 beneficiază de creditare integrală în ceea ce priveşte cerinţele pentru instruirea teoretică şi examinarea teoretică pentru BIR.

Anexa nr.1
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

PARTEA FCL
SUBPARTEA A – CERINŢE GENERALE

FCL.001 Autoritatea competentă

În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), AAC este autoritatea competentă desemnată, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a certificatului de pilot, a calificărilor sau a certificatelor asociate.

FCL.005 Domeniul de aplicare

Prezenta Anexă (Partea FCL) stabileşte cerinţele privind eliberarea certificatelor de pilot, a calificărilor şi a certificatelor asociate, precum şi condiţiile de valabilitate şi utilizare a acestora.

FCL.010 Definiţii

În sensul prezentei Anexe (Partea FCL) se aplică următoarele definiţii:

accesibil – un dispozitiv poate fi utilizat de:

organizaţia de pregătire aprobată (Approved Training Organisation – *ATO*) în temeiul aprobării căreia se desfăşoară un curs de pregătire pentru o calificare de clasă sau de tip; sau

examinatorul care efectuează evaluarea competenţei, testul de îndemânare ori verificarea competenţei în scopul evaluării, al testării sau al verificării;

zbor acrobatic – manevră intenţionată care presupune o schimbare bruscă a atitudinii aeronavei, o atitudine neobişnuită sau o accelerare neobişnuită, care nu este necesară în condiţii normale de zbor sau pentru instruirea în vederea obţinerii de certificate sau calificări diferite de calificarea de zbor acrobatic;

avion – aeronavă motorizată cu aripă fixă mai grea decât aerul, care este susţinută în zbor de reacţia dinamică a aerului asupra aripilor sale;

avion care se pilotează cu un copilot – tip de avion care se pilotează cu un copilot, conform specificaţiilor din manualul de zbor sau certificatului de operator aerian;

pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului şi de restabilire a acesteia (Upset Prevention and Recovery Training – UPRT) – pregătire care cuprinde:

pregătire în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor a avionului: o combinaţie de pregătire teoretică şi practică menită să asigure echipajului de zbor competenţele necesare pentru a preveni pierderea atitudinii normale de zbor a avioanelor; şi

pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor a avionului: o combinaţie de pregătire teoretică şi practică menită să asigure echipajului de zbor competenţele necesare pentru a restabili atitudinea normală de zbor a avioanelor;

aeronavă – orice aparat care se poate susţine în atmosferă datorită reacţiilor aerului, altele decât reacţiile aerului asupra suprafeţei pământului;

abilităţi de zbor (Airmanship) – utilizarea coerentă a bunei judecăţi şi a cunoştinţelor, competenţelor şi atitudinilor bine fundamentate pentru atingerea obiectivelor zborului;

dirijabil – aeronavă cu motor mai uşoară decât aerul, cu excepţia dirijabilelor cu aer cald, care se consideră a fi baloane în conformitate cu articolul 2 punctul 7 din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor;

FSTD disponibil – orice echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) care este liber şi poate fi utilizat de operatorul FSTD sau de client fără a ţine seama de considerente legate de timp;

operaţiune unghiulară – operaţiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviaţia maximă tolerabilă de la drumul obligat este exprimată în devierea acelor pe indicatorul abaterii de la curs (CDI) sau pe un afişaj echivalent din carlingă;

evaluarea competenţei – demonstrarea abilităţilor, a cunoştinţelor şi a atitudinii în vederea emiterii iniţiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator;

balon – aeronavă mai uşoară decât aerul, fără motor şi care susţine zborul prin folosirea fie a gazului, fie a unui arzător aeropurtat. În sensul prezentei Anexe (Partea FCL), un dirijabil cu aer cald, deşi este motorizat, este considerat un balon;

categorie de aeronave – clasificare a aeronavelor în funcţie de caracteristicile de bază specificate, de exemplu avion, aeronavă cu decolare-aterizare verticală, elicopter, dirijabil, planor, balon liber;

clasă de avioane – clasificare a avioanelor cu un sigur pilot care nu necesită o calificare de tip;

transport aerian comercial – transportul de pasageri, de mărfuri sau de poştă contra unei remuneraţii sau prin închiriere;

competenţă – combinaţie de abilităţi, cunoştinţe şi atitudine necesare pentru a executa o sarcină la standardul prevăzut;

element de competenţă – acţiune care constituie o sarcină ce presupune un eveniment declanşator şi un eveniment final care îi defineşte clar limitele, precum şi un rezultat observabil;

unitate de competenţă – funcţie discontinuă care constă într-un număr de elemente de competenţă;

copilot – pilot care operează pe un alt post decât acela de pilot comandant, pe o aeronavă care necesită mai mult de un pilot, dar cu excepţia unui pilot care se află la bordul aeronavei doar pentru a beneficia de instruire practică pentru un certificat sau calificare;

zbor în raid – zbor între un punct de plecare şi un punct de sosire, urmând un traseu prestabilit, folosind proceduri de navigaţie standard;

copilot suplimentar pentru rută – pilot care îl eliberează pe copilot de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operaţiuni multipilot peste FL 200;

timp de instruire în dublă comandă – timp de zbor sau timp instrumental la sol în care unei persoane i se asigură instruire practică de către un instructor autorizat corespunzător;

eroare – acţiune sau lipsa unei acţiuni a echipajului de zbor care duce la abateri de la scopurile sau aşteptările organizaţionale sau de zbor;

gestionarea erorilor – procesul de depistare şi de reacţie la erori cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecinţele erorilor şi reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei;

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

timp de zbor:

pentru avioane, motoplanoare de agrement şi aeronave cu decolare-aterizare verticală – timpul total de la momentul punerii în mişcare a aeronavei cu scopul de a decola până în momentul în care aceasta se opreşte la sfârşitul zborului;

pentru elicoptere – timpul total de la momentul în care palele rotorului elicopterului încep să se învârtă până în momentul în care elicopterul se opreşte la sfârşitul zborului, iar palele rotorului sunt oprite;

pentru dirijabile – timpul total de la momentul în care un dirijabil este dezlegat de la pilonul de ancorare cu scopul de a decola până în momentul în care dirijabilul se opreşte la sfârşitul zborului şi este ancorat de pilon;

timp de zbor în conformitate cu regulile de zbor instrumental (Instrumental Flight Rules – IFR) – timpul total în care aeronava este operată în conformitate cu regulile de zbor instrumental;

echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) – reproducere la scară a instrumentelor, echipamentelor, panourilor şi comenzilor unui tip specific de aeronavă dintr-o cabină de pilotaj deschisă sau dintr-o cabină de pilotaj închisă, inclusiv ansamblul de echipamente şi programe de calculator necesare pentru a simula aeronava la sol sau în condiţii de zbor în limita tuturor sistemelor instalate pe echipament. Acesta nu necesită un sistem de simulare a mişcării aeronavei sau de vizualizare, cu excepţia FTD de nivelul 2 şi 3 pentru elicoptere, în cazul cărora sunt necesare sisteme de vizualizare;

echipament de pregătire pentru procedurile de zbor şi navigaţie (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) – dispozitiv de antrenament care simulează cabina de pilotaj sau carlinga, inclusiv ansamblul de echipamente şi programe de calculator necesare pentru a simula un tip sau o clasă de aeronave în ceea ce priveşte operaţiunile de zbor în aşa fel încât sistemele par să funcţioneze ca într-o aeronavă;

pilotate numai cu ajutorul instrumentelor – piloţii pilotează aeronava fără a folosi repere vizuale externe, în condiţii meteorologice de zbor instrumental simulate sau reale;

elicopter – aeronavă mai grea decât aerul, susţinută în zbor de reacţiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acţionate de motor pe axe esenţial verticale;

timp de zbor instrumental – timpul în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor;

timp instrumental la sol – 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 – timp de zbor instrumental sau timp instrumental la sol;

operaţiune liniară – operaţiune de apropiere instrumentală în cadrul căreia abaterea/deviaţia maximă tolerabilă de la drumul obligat este exprimată în unităţi de lungime, de exemplu mile nautice, pentru deviaţia laterală transversală;

zboruri de linie sub supraveghere (LIFUS) – zborurile de linie efectuate după urmarea unui curs aprobat de pregătire pentru calificare de tip fără ore de zbor pe aeronavă (Zero Flight Time Type Rating – ZFTT) sau zborurile de linie impuse printr-un raport cu datele privind conformitatea operaţională (OSD);

LNAV – navigaţie laterală;

LPV – performanţa localizatorului cu ghidare verticală;

operare multipilot:

pentru avioane – operare care necesită cel puţin 2 piloţi folosind cooperarea în echipaj multiplu, fie pe avioanele multipilot, fie pe avioanele cu un singur pilot;

pentru elicoptere – operare care necesită cel puţin 2 piloţi folosind cooperarea în echipaj multiplu pe elicoptere multipilot;

cooperare în echipaj multiplu (Multi-crew cooperation – MCC) – funcţionarea echipajului de zbor ca o echipă formată din membri care colaborează sub conducerea pilotului comandant;

aeronavă multipilot:

pentru avioane – avioane certificate pentru operare cu un echipaj minim de cel puţin 2 piloţi;

pentru elicoptere, dirijabile şi aeronave cu decolare-aterizare verticală – tip de aeronavă care se operează cu un copilot, conform specificaţiilor din manualul de zbor, conform certificatului de operator aerian sau unui document echivalent;

noapte – perioada dintre sfârşitul crepusculului civil şi începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus şi răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorităţii competente;

date privind conformitatea operaţională (OSD) – datele privind conformitatea operaţională stabilite în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului nr.468/2019;

alte echipamente de pregătire (Other Training Devices – OTD) – mijloace auxiliare de pregătire, altele decât echipamentele de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD), care asigură mijloace de antrenament pentru care nu este necesară simularea unei cabine de pilotaj complete;

navigaţia bazată pe performanţe (PBN) – navigaţie de suprafaţă bazată pe cerinţe de performanţă pentru aeronavele care operează de-a lungul unei rute ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spaţiu aerian desemnat;

criterii de performanţă – o simplă declaraţie de evaluare cu privire la rezultatul necesar al unui element de competenţă şi o descriere a criteriilor folosite pentru a evalua dacă s-a atins nivelul de performanţă necesar;

pilot comandant (Pilot-in-command – PIC) – pilotul desemnat comandant şi responsabil pentru derularea în siguranţă a zborului;

pilot comandant sub supraveghere (Pilot-in-command under supervision – PICUS) – copilot care îndeplineşte, sub supravegherea unui pilot comandant, sarcinile şi funcţiile unui pilot comandant;

aeronavă cu decolare-aterizare verticală – orice aeronavă care îşi obţine portanţa pe verticală şi propulsia/portanţa în zbor cu ajutorul mai multor rotoare cu geometrie variabilă sau motoare/dispozitive propulsoare ataşate ori încorporate în fuzelaj sau în aripi;

planor motorizat – planor echipat cu unul sau mai multe motoare, care, cu motoarele scoase din funcţiune, are caracteristicile unui planor;

pilot particular – pilot care deţine un certificat care interzice pilotarea unei aeronave în cadrul unor operaţiuni remunerate, cu excepţia activităţilor de instruire şi examinare, conform celor stabilite în prezenta Anexă (Partea FCL);

verificarea competenţei – demonstrarea abilităţilor în vederea revalidării sau a reînnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcţie de necesităţi, o examinare orală;

reînnoire (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) – procedeu administrativ efectuat după ce o calificare sau un certificat a expirat, în scopul reînnoirii privilegiilor asociate calificării sau certificatului pentru o perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerinţelor specificate;

revalidare (de exemplu a unei calificări sau a unui certificat) – procedeu administrativ efectuat în perioada de valabilitate a unei calificări sau a unui certificat, care permite titularului să îşi exercite în continuare privilegiile asociate calificării sau certificatului pentru o nouă perioadă determinată, în urma îndeplinirii cerinţelor specificate;

RNP APCH – specificaţie PBN utilizată pentru operaţiunile de apropiere instrumentală;

operaţiune RNP APCH până la minimele LNAV – operaţiune de apropiere instrumentală 2D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziţionarea GNSS;

operaţiune RNP APCH până la minimele LNAV/VNAV – operaţiune de apropiere instrumentală 3D pentru care ghidarea laterală se bazează pe poziţionarea GNSS, iar ghidarea verticală este indicată fie de funcţia VNAV barometrică, fie de poziţionarea GNSS, inclusiv sistemul de augmentare cu ajutorul sateliţilor (SBAS);

operaţiune RNP APCH până la minimele LPV – operaţiune de apropiere instrumentală 3D pentru care atât ghidarea laterală, cât şi cea verticală se bazează pe poziţionarea GNSS, inclusiv pe SBAS;

RNP AR APCH – specificaţie de navigaţie utilizată pentru operaţiunile de apropiere instrumentală care necesită o aprobare specifică;

segment de rută – zbor care presupune fazele de decolare, plecare, zbor de croazieră de minimum 15 minute, sosire, apropiere şi aterizare;

planor – aeronavă mai grea decât aerul care este susţinută în zbor de reacţia dinamică a aerului asupra suprafeţelor portante fixe şi al cărei zbor liber nu depinde de un motor;

aeronavă cu un singur pilot – aeronavă certificată pentru operarea de către un singur pilot;

test de îndemânare – demonstrarea abilităţilor în vederea eliberării unui certificat sau a unei calificări, incluzând, în funcţie de necesităţi, o examinare orală;

timp de zbor în simplă comandă – timpul de zbor în care un elev pilot este unicul ocupant al unei aeronave;

elev pilot comandant (Student pilot-in-command – SPIC) – elev pilot care acţionează ca pilot comandant în cazul unui zbor cu un instructor în care acesta din urmă nu face decât să îl supravegheze pe elevul pilot şi nu influenţează sau nu controlează zborul aeronavei;

ameninţare – evenimente sau erori care au loc fără influenţa echipajului de zbor, care măresc complexitatea operaţională şi care trebuie gestionate pentru păstrarea marjei de siguranţă;

gestionarea ameninţărilor – procesul de depistare şi de reacţie la ameninţări cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecinţele ameninţărilor şi reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei;

operaţiune de apropiere instrumentală tridimensională (3D) – operaţiune de apropiere instrumentală care utilizează ghidarea atât laterală, cât şi verticală;

motoplanor de agrement (Touring Motor Glider – TMG)" – cu excepţia cazului în care se specifică altfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Hotărârea Guvernului nr.468/2019, o clasă specifică de planoare motorizate echipate cu un motor integral montat, neretractabil şi o elice neretractabilă. Acesta are capacitatea de a decola şi de a lua altitudine folosindu-şi puterea motorului conform manualului său de zbor;

operaţiune de apropiere instrumentală bidimensională (2D) – operaţiune de apropiere instrumentală care utilizează doar ghidarea laterală;

tip de aeronavă – clasificare a aeronavelor care necesită o calificare de tip astfel cum prevăd datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21 şi care cuprinde toate aeronavele de acelaşi prototip, inclusiv toate modificările aduse acestora, cu excepţia celor care au ca efect o modificare în manevrare sau în caracteristicile de zbor;

listă privind calificarea de tip şi anexele la certificat – listă publicată de agenţie pe baza rezultatului evaluării datelor privind conformitatea operaţională, care cuprinde clasele de avioane şi tipurile de aeronave în vederea eliberării certificatelor de echipaj de zbor;

VNAV – navigaţie verticală;

zbor IFR pe rută – faza unui zbor IFR care începe după finalizarea unei proceduri de plecare IFR şi se încheie atunci când începe o procedură de apropiere IFR;

zbor instrumental cu panou redus de instrumente de bord – interpretarea atitudinii prin raportare la interpretarea instrumentelor de rezervă după pierderea sistemului principal de referinţă de atitudine şi direcţie;

operator de pregătire bazată pe date concrete (Evidence Based Training – EBT) – organizaţie care deţine un certificat de operator aerian (AOC) în conformitate cu Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene şi care a implementat un program EBT aprobat de AAC, în conformitate cu dispoziţiile regulamentului respectiv;

evaluare practică EBT – metodă de evaluare a performanţei care serveşte la verificarea performanţei integrate a competenţelor. Ea are loc fie într-un mediu simulat, fie într-un mediu operaţional;

program EBT – program de evaluare şi de pregătire a piloţilor în conformitate cu ORO.FC.231 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene;

program EBT mixt – program de pregătire periodică şi de verificare aferentă al unui operator, prevăzut la ORO.FC.230 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, care are o parte dedicată aplicării EBT, dar care nu înlocuieşte verificările competenţei prevăzute în Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL).

FCL.015 Solicitarea şi eliberarea certificatelor de pilot, solicitarea, eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor şi certificatelor asociate

(a) O cerere de obţinere a certificatelor de pilot sau o cerere de obţinere, revalidare sau reînnoire a calificărilor şi certificatelor asociate, precum şi orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma şi în modul stabilite de AAC. Cererea trebuie să fie însoţită de dovezi ale îndeplinirii

de către solicitanţi a cerinţelor privind obţinerea certificatului de pilot, obţinerea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor şi certificatelor asociate prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) şi în Anexa nr.4 (Partea MED).

(b) Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-un certificat de pilot, calificare sau certificat asociat trebuie înscrisă pe certificatul de pilot de către AAC.

(c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor certificate de pilot pentru o categorie de aeronave, eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).

(d) Titularul unui certificat de pilot depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerinţele din prezenta Anexă (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.

(e) Pentru eliberarea unui certificat de pilot, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult şase luni de la data susţinerii testului de îndemânare sau la evaluarea competenţei.

(f) Pregătirea efectuată pe aeronave sau în FSTD-uri în conformitate cu Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene se ia în considerare pentru cerinţele referitoare la experienţă şi la revalidare prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL).

FCL.020 Elev pilot

(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât cu autorizarea şi sub supravegherea unui instructor de zbor.

(b) Înainte de primul său zbor în simplă comandă, un elev pilot trebuie să aibă vârsta de cel puţin 16 ani.

FCL.025 Examene teoretice pentru eliberarea certificatelor şi calificărilor

(a) Responsabilităţile solicitantului

1. Solicitanţii participă la întregul set de examene teoretice pentru un certificat sau calificare specifică aflată în responsabilitatea AAC.

2. Solicitanţii susţin examenul teoretic numai la recomandarea organizaţiei de pregătire declarate (Declared Training Organisation – DTO) sau a organizaţiei de pregătire aprobate (Approved Training Organisation – ATO) responsabile de pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător.

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

(b) Standarde de promovare

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

2. Cu excepţia cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru certificatul sau calificarea de pilot corespunzătoare dacă a promovat toate examenele teoretice scrise necesare într-un interval de 18 luni de la sfârşitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.

3. În cazul în care o persoană care solicită susţinerea examenului teoretic ATPL sau eliberarea unui certificat de pilot comercial (CPL) ori a unei calificări de zbor instrumental (IR) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după şase tentative, fie în perioada menţionată la litera (b) punctul 2, aceasta trebuie să susţină din nou întregul set de examene teoretice scrise.

4. În cazul în care persoanele care solicită eliberarea unui LAPL sau a unui PPL nu au promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu au promovat toate examenele în perioada menţionată la litera (b) punctul 2, respectivele persoane trebuie să susţină din nou întregul set de examene teoretice scrise.

5. Înainte de a susţine din nou examenele teoretice, solicitanţii urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Nivelul şi sfera pregătirii necesare se decid de către DTO sau ATO, pe baza nevoilor solicitanţilor.

(c) Perioada de valabilitate

1. Promovarea examenelor teoretice este valabilă:

(i) pentru eliberarea unui certificat LAPL sau PPL, pe o perioadă de 24 de luni;

(ii) pentru eliberarea unui CPL sau a unei calificări de zbor instrumental (IR), pe o perioadă de 36 de luni;

(iii) pentru eliberarea unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR), pe o durată nelimitată.

Perioadele menţionate la subpunctele (i) şi (ii) se consideră ca începând de la data la care piloţii au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2.

2. Promovarea examenelor teoretice pentru certificatul de pilot de linie (ATPL) rămâne valabilă pentru eliberarea unui certificat ATPL pe o perioadă de 7 ani de la ultima zi a perioadei de validitate:

(i) a unei IR incluse în certificat; sau

(ii) în cazul elicopterelor, a unei calificări de tip de elicopter inclusă în respectivul certificat.

FCL.030 Test de îndemânare

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

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

(b) Cu excepţia cazului în care se eliberează un certificat de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susţinerea acestui test de către organizaţia/persoana responsabilă de pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidenţa procesului de pregătire se pune la dispoziţia examinatorului.

(c) Pentru eliberarea unei BIR, solicitantul unui test de îndemânare trebuie să urmeze mai întâi toate modulele de pregătire şi să fie recomandat pentru testul de îndemânare de către o ATO. ATO pune la dispoziţia examinatorului înregistrările referitoare la pregătirea solicitantului.

FCL.035 Credite pentru timpul de zbor şi cunoştinţele teoretice

(a) Credite pentru timpul de zbor

1. Cu excepţia cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru un certificat sau o calificare trebuie să fi fost efectuate pe aceeaşi categorie de aeronave pentru care se solicită eliberarea certificatului sau a calificării.

2. PIC sau pilot în pregătire

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

(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 unui certificat de pilot de linie, a unui certificat de pilot comercial şi 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 unui certificat de pilot comercial şi a unei calificări de clasă sau de tip multimotor.

3. Timp de zbor în calitate de copilot sau pilot comandant sub supraveghere (*PIC under supervision – PICUS*). Cu excepţia cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, titularul unui certificat de pilot, atunci când acţionează în calitate de copilot sau de PICUS, are dreptul de a fi creditat integral cu timpul în calitate de copilot pentru timpul total de zbor necesar pentru un certificat de pilot de grad superior.

4. Toate orele de zbor efectuate pe avioane sau TMG-uri care fac obiectul unei decizii a AAC sau care intră sub incidenţa Anexei nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 se creditează integral în vederea îndeplinirii cerinţelor privind timpul de zbor de la FCL.140.A litera (a) punctul 1 şi de la FCL.740.A litera (b) punctul 1 subpunctul (ii) din prezenta Anexă (Partea FCL), dacă sunt îndeplinite următoarele condiţii:

(i) avionul sau TMG în cauză se încadrează în aceeaşi categorie şi clasă ca aeronavele conforme cu prezenta Anexă (Partea FCL) pentru care urmează să fie creditate orele de zbor;

(ii) în cazul zborurilor de pregătire cu un instructor, avionul sau TMG utilizat face obiectul autorizării specificate la ORA.ATO.135 din Anexa nr.7 (Partea ORA) sau la DTO.GEN.240 din Anexa nr.8 (Partea DTO).

(b) Credite pentru cunoştinţele teoretice

1. Solicitanţii care au promovat examenul teoretic pentru un certificat ATPL se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice pentru certificatul LAPL, PPL, CPL şi, cu excepţia cazului elicopterelor, IR şi BIR pe aceeaşi categorie de aeronave.

2. Solicitanţii care au promovat examenul teoretic pentru un certificat CPL se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice pentru:

(i) un certificat LAPL pe aceeaşi categorie de aeronave;

(ii) un certificat PPL pe aceeaşi categorie de aeronave; şi

(iii) subiectul „comunicaţii” pentru BIR. Acest credit include partea IFR a subiectului „comunicaţii” numai dacă respectivul subiect a fost promovat în conformitate cu FCL.310, astfel cum este aplicabil de la 10 iulie 2021.

3. Titularii unei IR sau solicitanţii care au promovat examenul teoretic pentru IR pe o categorie de aeronave se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la instruirea teoretică şi examenul teoretic pentru:

(i) IR pe o altă categorie de aeronave; şi

(ii) BIR.

4. Titularii unui certificat de pilot se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la instruirea teoretică şi examenul teoretic pentru un certificat pe o altă categorie de aeronave în conformitate cu Apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea FCL). Acest credit se aplică şi solicitanţilor unui certificat de pilot care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea

respectivului certificat pe o altă categorie de aeronave, cu condiţia ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la FCL.025 litera (c).

5. Prin derogare de la dispoziţiile de la litera (b) punctul 3, titularii unei IR(A) care au promovat un curs modular IR(A) pe bază de competenţe se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la instruirea teoretică şi examenul teoretic pentru o IR pe o altă categorie de aeronave numai dacă au promovat şi instruirea teoretică şi examenul teoretic pentru partea IFR a cursului necesar în conformitate cu FCL.720.A litera (a) punctul 2 subpunctul (ii) litera (A).

FCL.040 Exercitarea privilegiilor asociate certificatelor

Exercitarea privilegiilor acordate printr-un certificat este condiţionată de valabilitatea calificărilor conţinute în acesta, dacă este cazul, şi de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.

FCL.045 Obligaţia de a deţine şi de a prezenta documente

(a) Un pilot trebuie să poarte întotdeauna asupra sa certificatul de pilot valabil şi un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate certificatului de pilot.

(b) De asemenea, pilotul trebuie să poarte asupra sa un document de identitate cu fotografie.

(c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, un pilot sau un elev pilot prezintă fără întârziere evidenţa 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).

(e) Un pilot care intenţionează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un alt stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerinţele similare de eliberare şi validare automată a certificatelor, poartă, în format tipărit sau electronic, cea mai recentă versiune a Anexei OACI, care cuprinde o trimitere la numărul de înregistrare OACI al acordului ce recunoaşte validarea automată a certificatelor, precum şi lista statelor care sunt parte la acordul respectiv.

FCL.050 Evidenţa timpului de zbor

Pilotul păstrează o evidenţă exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate sub o formă şi într-un mod stabilit de către AAC.

FCL.055 Competenţa lingvistică

(a) Dispoziţii generale. Piloţii de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală şi dirijabil care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate certificatelor şi calificărilor lor numai dacă pe certificatul lor figurează o autorizare privind competenţa lingvistică în limba engleză. Autorizarea precizează limba, nivelul de competenţă şi termenul de valabilitate şi se obţine în conformitate cu o procedură stabilită de AAC. Nivelul minim acceptabil de competenţă este nivelul operaţional (nivelul 4) în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(b) Solicitantul unei autorizări privind competenţa lingvistică demonstrează, în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL), cel puţin un nivel operaţional de competenţă lingvistică în folosirea atât a expresiilor convenţionale, cât şi a limbajului comun înaintea unui examinator certificat de AAC sau a unui organism de testare lingvistică aprobat de AAC, după caz. În acest scop, solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea:

1. de a comunica eficace atât în situaţiile de comunicare exclusiv vocală, cât şi atunci când interlocutorul este de faţă;

2. de a comunica pe teme comune şi de natură profesională, cu acurateţe şi claritate;

3. de a folosi strategiile de comunicare corespunzătoare pentru a schimba mesaje şi pentru a recunoaşte şi a rezolva neînţelegerile într-un context general sau profesional;

4. de a trata cu succes dificultăţile lingvistice prezentate de o complicaţie sau de o conjunctură neaşteptată care intervine în contextul unei situaţii profesionale de rutină sau al unei sarcini de comunicare cu care este în general familiarizat; precum şi

5. de a utiliza un dialect sau un accent care este inteligibil pentru comunitatea aeronautică.

(c) Cu excepţia piloţilor care au demonstrat un nivel expert (nivelul 6) de competenţă lingvistică în conformitate cu Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL), autorizarea privind competenţa lingvistică se reevaluează la fiecare:

1. 4 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul operaţional (nivelul 4); sau

2. 6 ani, dacă nivelul demonstrat este nivelul avansat (nivelul 5).

(d) Cerinţe specifice pentru titularii unei calificări de zbor instrumental (IR). Prin derogare de la punctele de mai sus, titularii unei IR trebuie să fi demonstrat capacitatea de a folosi limba engleză la nivelul de competenţă corespunzător definit în Apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(e) În cazul titularilor unei IR, demonstrarea competenţei lingvistice şi a utilizării limbii engleze se face printr-o metodă de evaluare stabilită AAC.

FCL.060 Experienţa recentă

[Lit.a) abrogată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

(b) *Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală şi dirijabile.* Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri:

1. ca PIC sau copilot, decât dacă a efectuat în ultimele 90 de zile cel puţin 3 decolări, apropieri şi aterizări pe o aeronavă de acelaşi tip sau de aceeaşi clasă sau pe un FFS care reprezintă respectivul tip sau respectiva clasă. Cele 3 decolări şi aterizări se execută fie în operare multipilot, fie în operare cu un singur pilot, în funcţie de privilegiile deţinute de pilot; şi

2. ca PIC, pe timpul nopţii, cu excepţia cazului în care:

(i) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puţin o decolare, apropiere şi aterizare pe timpul nopţii ca pilot care acţionează comenzile pe o aeronavă de acelaşi tip sau de aceeaşi 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 excepţia cazului în care:

(i) respectă cerinţele de la litera (b) punctul 1; sau

(ii) în ultimele 90 de zile a efectuat cel puţin 3 segmente de rută în calitate de copilot suplimentar pentru rută pe acelaşi tip sau clasă de aeronave; sau

(iii) a efectuat o pregătire recentă şi de reîmprospătare a tehnicilor de pilotaj într-un FFS la intervale de maximum 90 de zile. Pregătirea de reîmprospătare poate fi însoţită de pregătirea de reîmprospătare a operatorului, prevăzută în cerinţele relevante din Partea ORO;

4. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de avion cu caracteristici de manevrare şi operare similare, cele 3 decolări, apropieri şi aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate după cum se prevede în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21;

5. dacă un pilot are privilegiul să opereze mai mult de un tip de elicopter necomplex cu caracteristici de manevrare şi operare similare, definite în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21, cele 3 decolări, apropieri şi aterizări prevăzute la punctul 1 pot fi executate doar pe unul dintre tipuri, cu condiţia ca pilotul să fi executat cel puţin 2 ore de zbor pe fiecare dintre tipurile de elicopter în ultimele 6 luni.

(c) Cerinţe specifice pentru transportul aerian comercial

1. În cazul transportului aerian comercial, perioada de 90 de zile prevăzută la litera (b) punctele 1 şi 2 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 cerinţa de la punctul 1, pilotul trebuie să execute un zbor de pregătire cu un instructor calificat în conformitate cu subpartea J în ceea ce priveşte asigurarea de instruire pentru tipul de aeronavă respectiv. Zborul de pregătire se desfăşoară pe o aeronavă sau pe un FFS corespunzător tipului de aeronavă care urmează a fi utilizată şi include cel puţin cerinţele descrise la litera (b) punctele 1 şi 2, înainte ca acesta să îşi poată exercita privilegiile.

FCL.065 Reducerea privilegiilor titularilor de certificat în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial

(a) 60-64 de ani. Avioane şi elicoptere. Titularul unui certificat de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acţionează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepţia situaţiilor în care este membru al unui echipaj multipilot.

(b) 65 de ani. Titularii de certificate de pilot care au împlinit vârsta de 65 de ani nu acţionează ca piloţi pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.

[Lit.c) abrogată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

FCL.070 Revocarea, suspendarea şi limitarea certificatelor şi a calificărilor

(a) Certificatele şi calificările eliberate cu respectarea prezentei Anexe (Partea FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de către AAC dacă pilotul nu îndeplineşte cerinţele din prezenta Anexă (Partea FCL), din Partea MED sau cerinţele operaţionale aplicabile, în conformitate cu condiţiile şi procedurile stabilite în Partea ARA.

(b) În cazul în care unui pilot i se suspendă sau i se revocă certificatul, acesta returnează imediat certificatul AAC.

SUBPARTEA B – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE UŞOARE – LAPL

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.100 LAPL – Vârsta minimă

Solicitanţii unui LAPL pentru avioane sau elicoptere trebuie să aibă vârsta de cel puţin 17 ani.

FCL.105 LAPL – Privilegii şi condiţii

(a) *Dispoziţii generale*. Privilegiile titularului unui LAPL îi conferă acestuia dreptul de a acţiona neremunerat ca PIC în operaţiuni necomerciale pe categoria de aeronave corespunzătoare.

(b) *Condiţii*. Solicitanţii LAPL îndeplinesc cerinţele pentru categoria de aeronave relevantă şi, dacă este cazul, pentru clasa sau tipul de aeronave folosite la testul de îndemânare.

FCL.110 LAPL – Credite pentru aceeaşi categorie de aeronave

(a) Solicitanţii unui LAPL care deţin un alt certificat în aceeaşi categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele pentru LAPL pentru respectiva categorie de aeronave.

(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, dacă certificatul expiră, solicitantul trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu punctul FCL.125 pentru eliberarea unui LAPL pentru categoria de aeronave corespunzătoare

FCL.115 LAPL – Curs de pregătire

(a) Solicitanţii unui LAPL urmează un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO.

(b) Cursul trebuie să includă cunoştinţele teoretice şi instruirea practică adecvate privilegiilor asociate cu LAPL solicitat.

(c) Pregătirea teoretică şi instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanţii şi-au început pregătirea.

(d) În ceea ce priveşte privilegiul pregătirii pentru pilotarea avioanelor monomotor cu piston din clasa cu aterizare pe apă, se au în vedere elementele din Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), punctul 7 (Calificări de clasă – aterizare pe apă), secţiunea B (Cerinţe specifice pentru categoria avioane).

FCL.120 LAPL – Examinarea teoretică

Solicitanţii unui LAPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoştinţe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

(a) subiecte comune:

- legislaţie aeronautică;
- performanţe umane;
- meteorologie;
- comunicaţii; şi
- navigaţie;

(b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:

- principii de zbor;
- proceduri operaţionale;
- performanţe de zbor şi planificarea zborului; şi
- cunoaşterea generală a aeronavei.

FCL.125 LAPL – Test de îndemânare

(a) Solicitanţii unui LAPL fac dovada, prin susţinerea unui test de îndemânare, a capacităţii de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate.

(b) Candidaţii la un test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeaşi clasă sau de acelaşi tip ca şi 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 certificat a unor extinderi suplimentare, în conformitate cu prezenta subparte.

(c) Note de promovare

1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secţiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul.

2. Nepromovarea oricărui element al unei secţiuni duce la nepromovarea întregii secţiuni. În cazul în care candidatul nu promovează o singură secţiune, acesta repetă examenul doar pentru respectiva secţiune. Nepromovarea a mai mult de o secţiune duce la nepromovarea întregului test.

3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secţiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.

4. Dacă nu se promovează toate secţiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire practică suplimentară.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru LAPL pentru avioane – LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) – Privilegii şi condiţii

(a) Privilegii

Privilegiile titularului unui certificat LAPL pentru avioane îi conferă acestuia dreptul de a acţiona ca PIC pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe uscat [SEP(aterizare pe uscat)], pe avioane monomotor cu piston cu aterizare pe apă [SEP(aterizare pe apă)] sau pe motoplanoare de agrement (TMG) cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puţin, care transportă un număr maxim de trei pasageri, astfel încât la bordul aeronavei se află întotdeauna maximum patru persoane.

(b) Condiţii

1. Titularii unui LAPL(A) transportă pasageri doar după ce au efectuat, după eliberarea certificatului, 10 ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau pe TMG.

2. Titularii unui LAPL(A) care au deţinut anterior un ATPL(A), un MPL(A), un CPL(A) sau un PPL(A) sunt scutiţi de respectarea cerinţelor prevăzute la punctul 1.

FCL.110.A LAPL(A) – Cerinţe privind experienţa şi credite

(a) Solicitanţii unui LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puţin 30 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, inclusiv cel puţin:

1. 15 ore de instruire practică în dublă comandă în clasa pentru care se va susţine testul de îndemânare;

2. 6 ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puţin 3 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puţin 1 zbor în raid de cel puţin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută o aterizare cu oprire completă pe un aerodrom diferit de aerodromul de decolare.

(b) Cerinţe specifice pentru solicitanţii care deţin un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanţii unui LAPL(A) care deţin un SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat cel puţin 21 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG şi trebuie să îndeplinească cerinţele de la FCL.135.A litera (a) cu privire la avioane.

(c) *Credite*. Solicitanţii cu experienţă anterioară ca PIC pot fi creditaţi în ceea ce priveşte cerinţele de la litera (a).

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

1. nu depăşeşte timpul total de zbor ca PIC;

2. nu depăşeşte 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);

3. nu cuprinde cerinţele de la litera (a) punctul 2.

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

(a) Privilegiile unui LAPL(A) se limitează la clasa şi varianta de avioane sau TMG pe care s-a susţinut testul de îndemânare. Această limitare poate fi înlăturată în cazul în care pilotul a îndeplinit, pentru o altă clasă, cerinţele de mai jos:

1. 3 ore de instruire practică, inclusiv:

(i) 10 decolări şi aterizări în dublă comandă; şi

(ii) 10 decolări şi 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 şi un nivel corespunzător de cunoştinţe teoretice referitoare la cealaltă clasă în ceea ce priveşte următoarele subiecte:

(i) proceduri operaţionale;

(ii) performanţe de zbor şi planificarea zborului;

(iii) cunoaşterea generală a aeronavei.

(b) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase, pilotul trebuie să urmeze cursuri de pregătire fie pentru diferenţe, fie de familiarizare. Cursul de pregătire pentru diferenţe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent şi se semnează de către instructor.

(c) Persoanele care solicită extinderea privilegiilor LAPL(A) la TMG şi care deţin, totodată, un SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SCFL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţelor de la litera (a).

FCL.140.A LAPL(A) – Cerinţe privind experienţa recentă

(a) Titularii unui LAPL(A) îşi exercită privilegiile acordate prin certificat doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiţii în calitate de piloţi pe avioane sau pe TMG:

1. au efectuat cel puţin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:

(i) 12 decolări şi aterizări;

(ii) cursuri de perfecţionare de cel puţin o oră din totalul de zbor sub supravegherea unui instructor;

2. au promovat o verificare LAPL(A) a competenţei cu un examinator. Programul de verificare a competenţei este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(A).

(b) Dacă titularii unui LAPL(A) deţin atât un privilegiu SEP (aterizare pe uscat), cât şi unul SEP (aterizare pe apă), aceştia pot îndeplini cerinţele de la litera (a) punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinaţie a acestora care este valabilă pentru ambele privilegii. În acest scop, se execută cel puţin o oră din timpul de zbor necesar şi şase din cele 12 decolări şi aterizări necesare în fiecare clasă.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru LAPL pentru elicoptere – LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) – Privilegii

Privilegiile titularului unui LAPL pentru elicoptere îi conferă acestuia dreptul de a acţiona ca PIC pe elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de 2000 kg sau mai puţin, 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) – Cerinţe privind experienţa şi credite

(a) Solicitanţii unui LAPL(H) trebuie să fi efectuat cel puţin 40 de ore de instruire practică pe elicoptere. Cel puţin 35 de ore dintre acestea trebuie efectuate pe tipul de elicopter care urmează a fi folosit la testul de îndemânare. Instruirea practică include cel puţin:

1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; şi

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

(b) *Credite*. Solicitanţii cu experienţă anterioară ca PIC pot fi creditaţi în ceea ce priveşte cerinţele de la litera (a).

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

1. nu depăşeşte timpul total de zbor ca PIC;

2. nu depăşeşte 50% din numărul de ore prevăzute la litera (a);

3. nu cuprinde cerinţele de la litera (a) punctul 2.

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

(a) Privilegiile unui LAPL(H) se limitează la tipul sau varianta de elicopter pe care s-a susţinut 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 şi aterizări în dublă comandă;

(ii) 15 decolări, apropieri şi aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului şi un nivel corespunzător de cunoştinţe teoretice referitoare la celălalt tip în ceea ce priveşte următoarele subiecte:

- proceduri operaţionale;
- performanţe de zbor şi planificarea zborului;
- cunoaşterea generală a aeronavei.

(b) Înainte ca titularul unui LAPL(H) să îşi poată exercita privilegiile certificatului pe o altă variantă de elicopter decât cea utilizată pentru testul de îndemânare, pilotul participă la cursuri de pregătire pentru diferenţe sau de familiarizare, astfel cum prevăd datele privind conformitatea operaţională stabilite în conformitate cu Partea 21. Cursul de pregătire pentru diferenţe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent şi se semnează de către instructor.

FCL.140.H LAPL(H) – Cerinţe privind experienţa recentă

Titularii unui LAPL(H) îşi exercită privilegiile asociate certificatului pe un tip specific doar dacă, în ultimele 12 luni, fie:

(a) au realizat cel puţin 6 ore timp de zbor pe elicoptere din tipul respectiv ca PIC, zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv 6 decolări, apropieri şi aterizări, şi au efectuat cursuri de perfecţionare de cel puţin o oră timp total de zbor sub supravegherea unui instructor;

(b) au promovat o verificare a competenţei cu un examinator pe respectivul tip specific înainte de a relua exercitarea privilegiilor asociate certificatului. Programul respectiv de verificare a competenţei este bazat pe testul de îndemânare pentru LAPL(H).

[Secţiunile 4-5 abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SUBPARTEA C – CERTIFICATUL DE PILOT PARTICULAR (PPL)

[Denumirea modificată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.200 Vârsta minimă

Solicitanţii unui PPL trebuie să aibă vârsta de cel puţin 17 ani.

FCL.205 Condiţii

Persoanele care solicită eliberarea unui PPL trebuie să îndeplinească cerinţele 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

(a) Solicitanţii unui PPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO.

(b) Cursul trebuie să includă instruirea teoretică şi practică corespunzătoare privilegiilor conferite de PPL pentru care s-a depus cererea.

(c) Pregătirea teoretică şi instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanţii şi-au început pregătirea.

FCL.215 Examinarea teoretică

Solicitanţii unui PPL trebuie să demonstreze, prin examinări la următoarele subiecte, un nivel de cunoştinţe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:

(a) subiecte comune:

- legislaţie aeronautică;
- performanţe umane;
- meteorologie;
- comunicaţii; şi
- navigaţie;

(b) subiecte specifice diferitelor categorii de aeronave:

- principii de zbor;
- proceduri operaţionale;
- performanţe de zbor şi planificarea zborului;
- cunoaşterea generală a aeronavei.

FCL.235 Test de îndemânare

(a) Prin susţinerea unui test de îndemânare, solicitanţii unui PPL trebuie să demonstreze capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile şi manevrele relevante cu competenţa corespunzătoare privilegiilor acordate.

(b) Persoanele care solicită efectuarea unui test de îndemânare trebuie să fi urmat instruirea practică pe aeronave de aceeaşi clasă sau de acelaşi tip ca cele care urmează a fi folosite pentru testul de îndemânare.

(c) Note de promovare

1. Testul de îndemânare se împarte în diferite secţiuni, reprezentând toate fazele de zbor corespunzătoare categoriei de aeronave pe care se efectuează zborul.

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

3. Dacă testul trebuie repetat în conformitate cu punctul 2, nepromovarea oricărei secţiuni, inclusiv a celor promovate cu ocazia unei încercări anterioare, duce la respingerea candidatului la întregul test.

4. Dacă nu se promovează toate secţiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire suplimentară.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru PPL pentru avioane – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Privilegii

(a) Privilegiile titularilor unui PPL(A) le conferă acestora dreptul de a acţiona neremunerat ca PIC sau copiloţi pe avioane sau TMG utilizate în operaţiuni necomerciale şi de a exercita toate privilegiile titularilor unui LAPL(A).

(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(A) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(A) sau PPL(A);

2. desfăşurarea de teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru aceste certificate;

3. instruirea, testarea şi verificarea pentru calificările şi certificatele asociate acestor certificate.

FCL.210.A PPL(A) – Cerinţe privind experienţa şi credite

(a) Solicitanţii unui PPL(A) trebuie să fi efectuat cel puţin 45 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puţin:

1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; şi

2. 10 ore timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puţin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puţin un zbor în raid de cel puţin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe 2 aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

(b) *Cerinţe specifice pentru solicitanţii titulari ai unui LAPL(A)*. Solicitaţii unui PPL(A) titulari ai unui LAPL(A) trebuie să fi efectuat cel puţin 15 ore de zbor pe avioane după eliberarea LAPL(A), dintre care cel puţin 10 trebuie să fie ore de instruire practică în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau ATO. Acest curs de pregătire trebuie să cuprindă cel puţin patru ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puţin două ore timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puţin un zbor în raid de cel puţin 270 km (150 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

(c) Cerinţe specifice pentru solicitanţii care deţin un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG. Solicitanţii unui PPL(A) care deţin un SPL cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să fi efectuat:

1. cel puţin 24 de ore timp de zbor pe TMG după înscrierea privilegiilor TMG; şi

2. cel puţin 15 ore de instruire practică pe avioane în cadrul unui curs de pregătire la o DTO sau la o ATO, inclusiv cel puţin cerinţele de la litera (a) punctul 2.

(d) *Credite.* Solicitanţii titulari ai unui certificat de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepţia 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 cerinţele de la litera (a) punctul 2.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru PPL pentru elicoptere – PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Privilegii

(a) Privilegiile titularului unui PPL(H) îi conferă acestuia dreptul de a acţiona neremunerat ca PIC sau copilot pe elicoptere utilizate în operaţiuni necomerciale şi de a exercita toate privilegiile titularilor unui LAPL(H).

(b) Fără a aduce atingere paragrafului de mai sus, titularul unui PPL(H) cu privilegii de instructor sau examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru LAPL(H) sau PPL(H);

2. desfăşurarea de teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru aceste certificate;

3. instruirea, testarea şi verificarea pentru calificările şi certificatele asociate acestor certificate.

FCL.210.H PPL(H) – Cerinţe privind experienţa şi credite

(a) Solicitanţii unui PPL(H) trebuie să fi efectuat cel puţin 45 de ore de instruire practică pe elicoptere, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FNPT sau FFS, inclusiv cel puţin:

1. 25 de ore de instruire practică în dublă comandă; şi

2. 10 ore de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puţin 5 ore de zbor în raid în simplă comandă cu cel puţin un zbor în raid de cel puţin 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 acelaşi tip de elicopter ca şi cel folosit pentru testul de îndemânare.

(b) *Cerinţe specifice pentru un solicitant titular al unui LAPL(H)*. Solicitanţii unui PPL(H) titulari ai unui LAPL(H) participă la un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul de pregătire respectiv trebuie să cuprindă cel puţin cinci ore de instruire practică în dublă comandă şi cel puţin un zbor în raid în simplă comandă sub supraveghere de cel puţin 185 km (100 MN) cu aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

(c) Solicitanţii titulari ai unui certificat de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepţia 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 cerinţele de la litera (a) punctul 2.

SECŢIUNEA 4 – Cerinţe specifice pentru PPL pentru dirijabile – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – Privilegii

(a) Privilegiile titularului unui PPL(As) îi conferă acestuia dreptul de a acţiona neremunerat ca PIC sau copilot pe dirijabile utilizate în operaţiuni necomerciale.

(b) Solicitanţii care deţin un BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi care sunt calificaţi 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 maximum de 5 ore.

FCL.210.As PPL(As) – Cerinţe privind experienţa şi credite

(a) Solicitanţii unui PPL(As) trebuie să fi efectuat cel puţin 35 de ore de instruire practică pe dirijabile, dintre care 5 ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puţin:

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 puţin 65 km (35 MN);

(ii) 3 ore de instruire instrumentală;

2. 8 decolări şi aterizări pe un aerodrom, inclusiv procedurile de ancorare şi de ridicare a ancorei;

3. 8 ore de zbor supravegheat în simplă comandă.

(b) Solicitanţii titulari ai unui certificat BPL calificaţi 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.

[Secţiunile 5-6 abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SUBPARTEA D – CERTIFICAT DE PILOT COMERCIAL – CPL

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.300 CPL – Vârsta minimă

Solicitantul unui CPL trebuie să aibă cel puţin 18 ani.

FCL.305 CPL – Privilegii şi condiţii

(a) *Privilegii.* Privilegiile titularului unui CPL îi conferă dreptul, pe o categorie corespunzătoare de aeronave:

1. să exercite toate privilegiile titularului unui LAPL şi unui PPL;

2. să acţioneze ca PIC sau copilot pe orice aeronavă utilizată în alte operaţiuni decât transportul aerian comercial;

3. să acţioneze ca PIC pe orice aeronavă cu un singur pilot implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricţiilor specificate la punctul FCL.060 şi în prezenta subparte;

4. să acţioneze în calitate de copilot pe orice aeronavă implicată în transportul aerian comercial care face obiectul restricţiilor specificate la punctul FCL.060.

(b) *Condiţii*. O persoană care solicită eliberarea unui CPL trebuie să îndeplinească cerinţele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare.

FCL.310 CPL – Examene teoretice

Persoanele care solicită eliberarea unui CPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate:

(a) legislaţie aeronautică;

(b) cunoaşterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare;

(c) cunoaşterea generală a aeronavei – instrumente;

(d) masa şi centrajul;

(e) performanţe;

(f) planificarea şi monitorizarea zborului;

(g) performanţe umane;

(h) meteorologie;

(i) navigaţie generală;

(j) radionavigaţie;
(k) proceduri operaţionale;
(l) principii de zbor;
(m) comunicaţii.

FCL.315 CPL – Curs de pregătire

Un solicitant al unui CPL trebuie să fi efectuat pregătire teoretică şi instruire practică în cadrul unei ATO, în conformitate cu apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL).

FCL.320 CPL – Test de îndemânare

Solicitanţii unui CPL fac dovada, prin susţinerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.4 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacităţii de a executa, în calitate de PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru categoria avioane – CPL(A)

FCL.315.A CPL(A) – Curs de pregătire

Pregătirea teoretică şi instruirea practică pentru eliberarea unui CPL(A) includ pregătirea în materie de prevenire a pierderii atitudinii normale de zbor şi de restabilire a atitudinii normale de zbor.

FCL.325.A CPL(A) – Condiţii specifice pentru titularii de MPL

Înaintea exercitării privilegiilor acordate printr-un CPL(A), titularul unui MPL trebuie să fi efectuat pe avioane:

(a) 70 de ore de zbor:

1. ca PIC; sau

2. care să cuprindă cel puţin 10 ore ca PIC şi 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 puţin 10 ore ca PIC şi 10 ore ca PICUS. Acest număr de ore trebuie să includă un zbor în raid VFR de cel puţin 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) şi punctul 11 din apendicele nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL); şi

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

SUBPARTEA E – CERTIFICAT DE PILOT AERONAVE ECHIPAJ MULTIPLU – MPL

FCL.400.A MPL – Vârsta minimă

Solicitantul unui MPL trebuie să aibă cel puţin 18 ani.

FCL.405.A MPL – Privilegii

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

(b) Titularul unui MPL poate obţine privilegiile suplimentare ale:

1. titularului unui PPL(A), cu condiţia îndeplinirii cerinţelor pentru PPL(A) specificate în subpartea C;

2. unui CPL(A), cu condiţia îndeplinirii cerinţelor specificate la punctul FCL.325.A.

(c) În cazul titularului unui 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 operaţiuni cu un singur pilot pe avioane, cu condiţia ca titularul certificatului să fi urmat pregătirea necesară pentru a acţiona ca PIC în cazul operaţiunilor cu un singur pilot realizate numai cu ajutorul instrumentelor şi să fi promovat testul de îndemânare IR(A) ca pilot unic.

FCL.410.A MPL – Curs de pregătire şi examene teoretice

(a) **Curs**

Persoanele care solicită eliberarea unui MPL trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică şi instruire practică în cadrul unei ATO în conformitate cu apendicele nr.5 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(b) **Examen**

Persoanele care solicită eliberarea unui MPL trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe teoretice corespunzător celui al titularilor unui ATPL(A), în conformitate cu punctul FCL.515, şi corespunzător unei calificări de tip multipilot.

FCL.415.A MPL – Îndemânare

(a) Un solicitant al unui MPL trebuie să demonstreze prin evaluare continuă abilităţile necesare pentru respectarea tuturor unităţilor de competenţă specificate în apendicele nr.5 la prezenta Anexă (Partea FCL), ca pilot care acţionează comenzile şi pilot care nu acţionează comenzile, pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiţii VFR şi IFR.

(b) La încheierea cursului de pregătire, solicitantul susţine un test de îndemânare, în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pentru demonstrarea capacităţii de a executa procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate. Testul de îndemânare se susţine pe tipul de avion folosit în faza avansată a cursului integrat de pregătire MPL sau pe un FFS reprezentând acelaşi tip.

SUBPARTEA F – CERTIFICAT DE PILOT DE LINIE – ATPL

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.500 ATPL – Vârsta minimă

Solicitanţii unui ATPL trebuie să aibă cel puţin 21 de ani.

FCL.505 ATPL – Privilegii

(a) Privilegiile titularului unui ATPL îi conferă, pe o categorie corespunzătoare de aeronave, dreptul:

1. să exercite toate privilegiile titularului unui LAPL, unui PPL şi unui CPL;

2. să acţioneze ca PIC pe o aeronavă utilizată în transportul aerian comercial.

(b) Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL trebuie să îndeplinească cerinţele pentru calificarea de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare

FCL.515 ATPL – Curs de pregătire şi examene teoretice

(a) **Curs**

Solicitanţii unui ATPL trebuie să fi efectuat 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 nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(b) **Examen**

Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate:

1. legislaţie aeronautică;

2. cunoaşterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare;

3. cunoaşterea generală a aeronavei – instrumente;

4. masa şi centrajul;

5. performanţe;

6. planificarea şi monitorizarea zborului;

7. performanţe umane;

8. meteorologie;

9. navigaţie generală;

10. radionavigaţie;

11. proceduri operaţionale;

12. principii de zbor; şi

13. comunicaţii.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru categoria avioane – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Limitarea privilegiilor pentru piloţii care au deţinut anterior un certificat MPL

În cazul în care titularul unui ATPL(A) a deţinut anterior un certificat MPL, privilegiile asociate certificatului se limitează la operaţiunile multipilot, cu excepţia situaţiei în care titularul îndeplineşte cerinţele de la punctul FCL.405.A litera (b) punctul 2 şi litera (c) pentru operaţiunile cu un singur pilot.

FCL.510.A ATPL(A) – Condiţii indispensabile, experienţă şi credite

(a) *Condiţii indispensabile*. Solicitanţii unui ATPL(A) trebuie să deţină:

1. un MPL; sau

2. un CPL(A) şi o IR multimotor pentru avioane. În acest caz, solicitantul trebuie să fi beneficiat şi de pregătire pentru MCC.

(b) *Experienţă*. Solicitanţii unui ATPL(A) trebuie să fi efectuat un minim de 1500 de ore de zbor pe avioane, inclusiv cel puţin:

1. 500 de ore în operaţiuni multipilot pe avioane;

2.

(i) 500 de ore ca PIC sub supraveghere; sau

(ii) 250 de ore ca PIC; sau

(iii) 250 de ore, inclusiv cel puţin 70 de ore ca PIC şi restul ca PIC sub supraveghere;

3. 200 de ore de zbor în raid, dintre care cel puţin 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; şi

5. 100 de ore de zbor pe timpul nopţii ca PIC sau copilot.

Din cele 1500 de ore timp de zbor, până la 100 de ore timp de zbor pot fi efectuate pe un FFS şi FNPT. Din aceste 100 de ore, doar un maxim de 25 de ore pot fi efectuate pe un FNPT.

(c) Credite

1. Titularii unui certificat 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 de zbor ca PIC;

(ii) pentru elicoptere, 50% din toate cerinţele privind timpul de zbor de la litera (b).

(d) Experienţa cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susţinerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).

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

Solicitanţii unui ATPL(A) trebuie să facă dovada, prin susţinerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacităţii de a executa, ca PIC pe avioane multipilot în condiţii IFR, procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate.

Testul de îndemânare se susţine pe avionul sau pe un FFS calificat corespunzător reprezentând acelaşi tip.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru categoria elicoptere – ATPL(H)

FCL.510.H ATPL(H) – Condiţii indispensabile, experienţă şi credite

Solicitanţii unui ATPL(H) trebuie:

(a) să fie titulari ai unui CPL(H) şi ai unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot şi să fi beneficiat de pregătire pentru MCC;

(b) să fi efectuat un minim de 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puţin:

1. 350 de ore pe elicoptere multipilot;

2.

(i) 250 ore ca PIC; sau

(ii) 100 de ore ca PIC şi 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 operaţiunile multipilot, până la efectuarea a 100 de ore ca PIC;

3. 200 de ore de zbor în raid, dintre care cel puţin 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; şi

5. 100 de ore de zbor pe timpul nopţii ca PIC sau copilot.

Din cele 1000 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) Experienţa cerută la litera (b) trebuie acumulată înainte de susţinerea testului de îndemânare pentru ATPL(H).

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

Solicitanţii unui ATPL(H) trebuie să facă dovada, prin susţinerea unui test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), a capacităţii de a executa ca PIC

pe elicoptere multipilot, procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate.

Testul de îndemânare se susţine pe elicopterul sau pe un FFS cu calificare corespunzătoare reprezentând acelaşi tip.

SUBPARTEA G – CALIFICAREA DE ZBOR INSTRUMENTAL – IR

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.600 IR – General

Cu excepţia celor prevăzute la FCL.835, operaţiunile în condiţii IFR pe un avion, elicopter, dirijabil sau pe o aeronavă cu decolare-aterizare verticală se efectuează numai de către titularii unui PPL, CPL, MPL şi ATPL cu o IR corespunzătoare categoriei de aeronave sau, dacă nu este disponibilă o IR corespunzătoare categoriei de aeronave, numai în timp ce se susţine 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 efectua zboruri cu o aeronavă în condiţii IFR, inclusiv operaţiuni PBN, cu o înălţime minimă de decizie de 200 ft (60 m).

(b) În cazul unei IR multimotor, aceste privilegii se pot extinde la înălţimi de decizie mai mici de 200 ft (60 m) dacă solicitantul a urmat pregătire practică specifică în cadrul unei ATO şi a promovat secţiunea 6 a testului de îndemânare prevăzut în apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe aeronave multipilot.

(c) Titularii unei IR îşi exercită privilegiile cu respectarea condiţiilor prevăzute în apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(d) *Doar elicoptere*. Pentru exercitarea privilegiilor de PIC în condiţii IFR pe elicoptere multipilot, titularul unei IR(H) trebuie să aibă cel puţin 70 de ore timp instrumental, din care până la 30 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol.

FCL.610 IR – Condiţii indispensabile şi credite

Solicitanţii unei IR:

(a) Trebuie să deţină:

1. cel puţin un PPL pe categoria corespunzătoare de aeronave şi:

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

(ii) un ATPL pe o altă categorie de aeronave; sau

2. un CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave.

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

(c) *Doar elicoptere*. Solicitanţii care au urmat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR sau CPL(H) sunt scutiţi de cerinţele de la litera (b).

FCL.615 IR – Cunoştinţe teoretice şi instruire practică

(a) **Curs**

Solicitanţii unei IR trebuie să fi efectuat un curs de pregătire teoretică şi 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 nr.3 la prezenta Anexă (Partea FCL); sau

2. un curs modular, în conformitate cu apendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(b) **Examen**

Solicitanţii trebuie să demonstreze, pe următoarele subiecte, un nivel de cunoştinţe teoretice corespunzător privilegiilor acordate.

1. legislaţie aeronautică;

2. cunoaşterea generală a aeronavei – instrumente;

3. planificarea şi monitorizarea zborului;

4. performanţe umane;

5. meteorologie;

6. radionavigaţie; şi

7. comunicaţii.

FCL.620 IR – Test de îndemânare

(a) Solicitanţii unei IR trebuie să susţină un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL), prin care fac dovada capacităţii de a executa procedurile şi manevrele relevante la un nivel de competenţă corespunzător privilegiilor acordate.

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

(c) Solicitanţilor care au susţinut un test de îndemânare pentru o IR multimotor pe un avion multimotor cu un singur pilot pentru care este necesară o calificare de clasă li se eliberează, de asemenea, o IR monomotor pentru calificările de clasă sau de tip pentru avioane monomotor pe care le deţin.

FCL.625 IR – Valabilitate, revalidare şi reînnoire

(a) Valabilitate

O IR este valabilă pe o perioadă de un an.

(b) Revalidare

1. O IR se revalidează în intervalul de 3 luni imediat precedent datei sale de expirare prin respectarea criteriilor de revalidare pentru categoria de aeronave relevantă.

2. În cazul în care solicitanţii optează pentru îndeplinirea cerinţelor de revalidare mai devreme decât se prevede la punctul 1, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenţei.

3. Solicitanţii care nu promovează secţiunea relevantă a unei verificări a competenţei IR înainte de data expirării IR nu exercită privilegiile asociate IR decât dacă au promovat verificarea competenţei IR.

4. Solicitanţii revalidării unei IR se creditează integral în ceea ce priveşte verificarea competenţei prevăzută în prezenta subparte atunci când trec de evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) în ceea ce priveşte respectiva IR la un operator EBT.

(c) Reînnoire

Dacă o IR a expirat, pentru reînnoirea privilegiilor solicitanţii trebuie să respecte toate cerinţele următoare:

1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competenţă necesar promovării elementului instrumental al testului de îndemânare în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), solicitanţii trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele organizaţii:

(i) la o ATO;

(ii) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor;

2. dacă organizaţia care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanţii trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoştinţelor în cadrul organizaţiei respective;

3. după respectarea dispoziţiilor de la punctul 1 şi, după caz, de la punctul 2, solicitanţii trebuie să susţină cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru categoria de aeronave relevantă. Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor prevăzută la punctul 2;

4. solicitanţii trebuie să deţină calificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepţia cazului în care se prevede altfel în prezenta Anexă (Partea FCL).

(d) Dacă IR nu a fost revalidată sau reînnoită în ultimii 7 ani, este necesar ca persoanele care solicită IR să promoveze din nou examenul teoretic şi testul de îndemânare IR.

(e) Titularii unei IR valabile pentru un certificat de pilot eliberat de un stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago sunt exceptaţi de la respectarea cerinţelor de la litera (c) punctele 1 şi 2 şi de la litera (d) la momentul reînnoirii privilegiilor IR înscrise în certificatele eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).

(f) Verificarea competenţei prevăzută la litera (c) punctul 3 poate avea loc odată cu o verificare a competenţei efectuată în vederea reînnoirii calificării relevante de clasă sau de tip.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru categoria avioane

FCL.625.A IR(A) – Revalidare

(a) Revalidare

În vederea revalidării unei IR(A), solicitanţii trebuie:

1. să deţină clasificarea de clasă sau de tip relevantă, cu excepţia cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de clasă sau de tip;

2. să susţină cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de clasă sau de tip;

3. în cazul în care nu se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de clasă sau de tip:

(i) pentru avioanele cu un singur pilot, să promoveze secţiunea 3b şi părţile de la secţiunea 1 a verificării competenţei aplicabile zborului avut în vedere în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL);

(ii) pentru avioanele multimotor, să promoveze secţiunea 6 a verificării competenţei pentru avioanele cu un singur pilot în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) numai cu ajutorul instrumentelor.

4. Se poate folosi un FNPT II sau un FFS reprezentând clasa sau tipul de avion relevante în vederea revalidării în temeiul punctului 3, cu condiţia ca cel puţin fiecare a doua verificare a competenţei pentru revalidarea unei IR(A) să fie efectuată pe un avion.

(b) Se acordă credite în conformitate cu Apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea FCL).

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru categoria elicoptere

FCL.625.H IR(H) – Revalidare

(a) În vederea revalidării unei IR(H), solicitanţii trebuie:

1. să deţină clasificarea de tip relevantă, cu excepţia cazului în care se solicită revalidarea IR odată cu reînnoirea calificării relevante de tip;

2. să promoveze o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pe tipul elicopter relevant, dacă se solicită revalidarea IR odată cu revalidarea calificării de tip;

3. în cazul în care nu solicită revalidarea IR odată cu revalidarea unei calificări de tip, să promoveze secţiunea 5 şi părţile relevante din secţiunea 1 a verificării competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pentru tipul de elicopter relevant.

(b) Se poate folosi un FTD 2/3 sau un FFS reprezentând tipul de elicopter relevant pentru verificarea competenţelor în temeiul literei (a) punctul 3, cu condiţia ca cel puţin fiecare a doua verificare a competenţei pentru revalidarea unei IR(H) să fie efectuată pe un elicopter.

(c) Se acordă credite în conformitate cu Apendicele nr.8 la prezenta Anexă (la Partea FCL).

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

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

(a) să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO cuprinzând cel puţin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, dintre care 3 ore pot fi efectuate pe un FFS, FTD 2/3 sau FNPT II/III; şi

(b) să promoveze secţiunea 5 a testului de îndemânare în conformitate cu apendicele 9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe elicoptere multimotor.

SECŢIUNEA 4 – Cerinţe specifice pentru categoria dirijabile

FCL.625.As IR(As) – Revalidare

Persoanele care solicită revalidarea unei IR(As):

(a) în cazul în care solicită şi revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze un test de verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru tipul relevant de dirijabil;

(b) în cazul în care nu solicită şi revalidarea unei calificări de tip, trebuie să promoveze secţiunea 5 a verificării competenţei pentru dirijabile în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) şi părţile din secţiunea 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 circumstanţe, cel puţin fiecare a doua verificare a competenţei pentru revalidarea unei IR(As) trebuie efectuată pe un dirijabil.

SUBPARTEA H – CALIFICĂRI DE CLASĂ ŞI DE TIP

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.700 Circumstanţe în care sunt necesare calificări de clasă sau de tip

(a) Titularii unui certificat de pilot nu acţionează ca piloţi ai unei aeronave decât dacă deţin o calificare de clasă sau de tip valabilă şi corespunzătoare, cu excepţia cazului în care se aplică oricare dintre următoarele:

1. dacă exercită privilegiile unui LAPL;

2. dacă susţin teste de îndemânare sau verificări ale competenţei pentru reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip;

3. dacă beneficiază de instruire practică;

4. dacă deţin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820.

(b) Fără a aduce atingere dispoziţiilor de la litera (a), în cazul zborurilor legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de aeronave, piloţii pot deţine un certificat special acordat de AAC, prin care sunt autorizaţi să efectueze zborul. Valabilitatea acestei autorizaţii se limitează la zborurile specifice.

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 acţiona ca pilot pe clasa sau tipul de aeronave specificat în calificare.

FCL.710 Calificări de clasă şi de tip – variante

(a) Piloţii execută cursuri de pregătire pentru diferenţe sau de familiarizare pentru a-şi extinde privilegiile la o altă variantă de aeronavă din cadrul unei calificări de clasă sau de tip. În cazul variantelor din cadrul unei calificări de clasă sau de tip, cursurile de pregătire pentru diferenţe sau de familiarizare includ elementele relevante definite în datele privind conformitatea operaţională (OSD), după caz.

(b) Cursurile de pregătire pentru diferenţe se desfăşoară la oricare dintre următoarele:

1. ATO;

2. DTO în cazul aeronavelor menţionate la litera (a) punctul 1 litera (c) şi la litera (a) punctul 2 litera (c) de la DTO.GEN.110 din Anexa nr.8 (Partea DTO);

3. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferenţe pentru clasa sau tipul relevant.

(c) În pofida cerinţei de la litera (b), cursurile de pregătire pentru diferenţe pentru TMG, pentru avioanele monomotor cu piston (SEP), monomotor cu turbină (SET) şi multimotor cu piston (MEP) pot fi desfăşurate de un instructor calificat în mod corespunzător, cu excepţia cazului în care OSD prevăd altfel.

(d) Dacă piloţii nu au efectuat zboruri pe respectiva variantă într-un interval de 2 ani de la încheierea cursurilor de pregătire menţionate la litera (b), este necesară efectuarea altor cursuri de pregătire pentru diferenţe sau a unei verificări a competenţei pe respectiva variantă, cu excepţia tipurilor sau a variantelor din cadrul calificărilor de clasă SEP şi TMG.

(e) Cursul de pregătire pentru diferenţe sau verificarea competenţei pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al piloţilor sau într-un document echivalent şi se semnează de către instructor sau examinator, după caz.

FCL.725 Cerinţe privind eliberarea calificărilor de clasă şi 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. Solicitantul unei calificări de clasă monomotor cu piston,

alta decât cele de înaltă performanţă, al unei calificări de clasă pentru TMG sau al unei calificări de tip monomotor pentru elicoptere menţionate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) poate urma cursul de pregătire în cadrul unei DTO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere 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 cunoştinţe teoretice necesar pentru operarea în siguranţă a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile.

1. Pentru aeronavele multipilot, examenul teoretic se susţine în scris şi cuprinde cel puţin 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 susţine 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 îndemânare în scopul de a determina dacă s-a atins un nivel de cunoştinţe satisfăcător sau nu.

4. Pentru avioanele cu un singur pilot clasificate ca avioane de înaltă performanţă, examenul se susţine în scris şi cuprinde cel puţin 100 de întrebări cu răspuns la alegere care acoperă corespunzător temele din programă.

5. Pentru avioanele monomotor cu un singur pilot şi avioanele multimotor cu un singur pilot (cu aterizare pe apă), examenul se susţine în scris şi cuprinde cel puţin 30 de întrebări cu răspuns la alegere.

(c) *Test de îndemânare*. Un solicitant al unei calificări de clasă sau de tip trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru a demonstra nivelul de îndemânare necesar operării în siguranţă a clasei sau tipului de aeronavă aplicabile. Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemânare într-un interval de 6 luni de la începerea cursului de pregătire pentru calificarea de clasă sau de tip şi într-un interval de 6 luni care precedă 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 operaţiuni cu un singur pilot, fie pentru operaţiuni multipilot, se consideră că îndeplineşte deja cerinţele teoretice în momentul în care solicită adăugarea privilegiilor pentru cealaltă formă de operare pe acelaşi tip de aeronavă. Un astfel de solicitant trebuie să efectueze pregătire practică suplimentară pentru cealaltă formă de operare în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC autorizat în mod specific de AAC pentru a oferi o astfel de pregătire. Forma de operare se înscrie în certificat.

(e) Fără a aduce atingere paragrafelor de mai sus, piloţii 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 şi 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 condiţia să îndeplinească cerinţele privind experienţa şi condiţiile indispensabile pentru eliberarea respectivei calificări de tip, după cum se prevede în prezenta subparte pentru categoria relevantă de aeronave.

(f) Persoanele care solicită o calificare de clasă pentru TMG şi care deţin, totodată, un SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SCFL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, inclusiv privilegii de zbor pe TMG, se creditează integral în ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţelor de la literele (a), (b) şi (c).

FCL.740 Valabilitatea şi reînnoirea calificărilor de clasă şi de tip

(a) Valabilitate

1. Perioada de valabilitate a calificărilor de clasă şi de tip este de un an, cu excepţia calificărilor de clasă monomotor cu un singur pilot, pentru care perioada de valabilitate este de doi ani, cu excepţia cazului în care se prevede altfel în OSD. În cazul în care piloţii optează pentru îndeplinirea cerinţelor de revalidare mai devreme decât se prevede la FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL şi FCL.740.As, noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenţei.

2. Solicitanţii revalidării unei calificări de clasă sau de tip se creditează integral în ceea ce priveşte verificarea competenţei prevăzută în prezenta subparte atunci când trec evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) la un operator care a implementat EBT pentru calificarea relevantă de clasă sau de tip.

(b) Reînnoire

Pentru reînnoirea unei calificări de clasă sau de tip, solicitanţii respectă toate cerinţele următoare:

1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competenţă necesar operării în condiţii de siguranţă a aeronavei, solicitanţii trebuie să se supună unei evaluări la oricare dintre următoarele:

(i) la o ATO;

(ii) la o DTO sau la o ATO, în cazul în care calificarea expirată viza o calificare de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanţă, o calificare de clasă pentru TMG sau o calificare de tip monomotor pentru elicopterele menţionate la DTO.GEN.110 litera (a) punctul 2 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO);

(iii) la o DTO, la o ATO sau cu un instructor, în cazul în care calificarea a expirat în urmă cu cel mult trei ani şi era o calificare de clasă monomotor cu piston, alta decât cele de înaltă performanţă, sau o calificare de clasă pentru TMG;

(iv) la un operator EBT care este aprobat în mod expres pentru o astfel de pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor;

2. dacă organizaţia sau instructorul care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanţii trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoştinţelor în cadrul organizaţiei respective sau cu instructorul respectiv;

3. după respectarea dispoziţiilor de la punctul 1 şi, după caz, de la punctul 2, solicitanţii trebuie să susţină cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL). Evaluarea practică EBT poate avea loc odată cu pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor prevăzută la punctul 2.

Prin derogare de la litera (b), piloţii care deţin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu FCL.820, care au participat la zboruri de încercare pentru dezvoltarea, certificarea sau producerea unui tip de aeronavă şi 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 în anul anterior datei solicitării lor au dreptul de a solicita revalidarea sau reînnoirea calificării de tip relevante.

Solicitanţii sunt exceptaţi de cerinţa de la litera (b) punctele 1 şi 2 dacă deţin o calificare valabilă pentru aceeaşi clasă sau pentru acelaşi tip de aeronavă înscrisă pe un certificat de pilot eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago şi dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă.

(c) Piloţii care ies din programul EBT al unui operator după ce nu au reuşit să demonstreze un nivel admisibil de competenţă potrivit programului EBT nu pot exercita privilegiile respectivei calificări de tip până când nu îndeplinesc una dintre următoarele condiţii:

1. au trecut de evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL);

2. au susţinut cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu FCL.625 litera (c) punctul 3 sau cu FCL.740 litera (b) punctul 3, după caz. Într-un astfel de caz nu se aplică FCL.625 litera (b) punctul 4 şi FCL.740 litera (a) punctul 2.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru categoria avioane

FCL.720.A Cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile pentru eliberarea calificărilor de clasă şi de tip – avioane

Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21 (*Operational Suitability Data* – OSD), solicitanţii unei calificări de clasă sau de tip trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile pentru eliberarea calificării relevante:

(a) Avioane cu un singur pilot

Persoanele care solicită obţinerea privilegiilor de a opera un avion cu un singur pilot în operaţiuni multipilot, fie atunci când depun cerere de eliberare a unei calificări de clasă sau de tip, fie atunci când îşi extind la operaţiunile multipilot privilegiile unei calificări de clasă sau de tip deja deţinute, trebuie să îndeplinească cerinţele de la litera (b) punctul 4 şi, înainte de începerea cursului relevant de pregătire, de la litera (b) punctul 5.

În plus, pentru:

1. Avioane multimotor cu un singur pilot

Persoanele care solicită eliberarea unei prime calificări de clasă sau de tip pe un avion multimotor cu un singur pilot trebuie să fi efectuat cel puţin 70 de ore ca PIC pe avioane.

2. Avioane necomplexe de înaltă performanţă cu un singur pilot

Înainte de a începe pregătirea practică, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de clasă sau de tip pentru un avion cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanţă trebuie:

(i) să deţină cel puţin un total de 200 de ore de experienţă de zbor, dintre care 70 de ore ca PIC pe avioane; şi

(ii) să îndeplinească una dintre următoarele condiţii:

A. să fie titulare ale unui certificat de promovare a unui curs teoretic suplimentar urmat în cadrul unei ATO; sau

B. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL); sau

C. să deţină, în afară de un certificat eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), un ATPL(A) sau un CPL(A)/IR cu credite pentru cunoştinţele teoretice pentru ATPL(A), eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI.

3. Avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot

În plus faţă de îndeplinirea cerinţelor de la punctul 2, persoanele care solicită eliberarea unei calificări de tip pentru un avion complex cu un singur pilot clasificat ca avion de înaltă performanţă trebuie să respecte toate cerinţele următoare:

(i) să deţină sau să fi deţinut o IR(A) monomotor sau multimotor, în funcţie de caz şi în conformitate cu dispoziţiile din subpartea G;

(ii) pentru eliberarea primei calificări de tip, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, să îndeplinească cerinţele de la litera (b) punctul 5.

(b) Avioane multipilot

Persoanele care solicită eliberarea primei calificări de tip pentru un avion multipilot trebuie să fie elevi piloţi care urmează un curs de pregătire pentru MPL sau, înainte de începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip, trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe:

1. să aibă o experienţă de zbor de cel puţin 70 de ore ca PIC pe avioane;

2. să deţină sau să fi deţinut o IR(A) multimotor;

3. să fi promovat examenele teoretice ATPL(A) în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL);

4. cu excepţia cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoţit de un curs MCC:

(i) să deţină un certificat de promovare a unui curs MCC pe avioane; sau

(ii) să deţină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere şi să aibă o experienţă de zbor de peste 100 de ore ca piloţi de elicoptere multipilot; sau

(iii) să aibă cel puţin 500 de ore de zbor ca piloţi de elicoptere multipilot; sau

(iv) să aibă cel puţin 500 de ore ca piloţi în operaţiuni multipilot pe avioane multimotor cu un singur pilot, în transportul aerian comercial, în conformitate cu cerinţele aplicabile privind operaţiunile aeriene; şi

5. să fi urmat cursul de pregătire specificat la FCL.745.A, cu excepţia cazului în care îndeplinesc oricare dintre următoarele cerinţe:

(i) în intervalul de trei ani precedenţi, au făcut obiectul pregătirii şi verificării prevăzute la ORO.FC.220 şi ORO.FC.230 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene;

(ii) au finalizat pregătirea prevăzută la FCL.915 litera (e) punctul 1 subpunctul (ii).

(c) În pofida dispoziţiilor de la litera (b), AAC poate elibera o calificare de tip cu privilegii limitate pentru un avion multipilot care permite titularilor unei astfel de calificări să acţioneze în calitate de copiloţi suplimentari pentru rută peste nivelul de zbor 200, cu condiţia ca alţi doi membri ai echipajului să deţină o calificare de tip în conformitate cu litera (b).

(d) Dacă se prevede astfel în OSD, exercitarea privilegiilor asociate unei calificări de tip se poate limita, iniţial, la zborul sub supravegherea unui instructor. Orele de zbor sub supraveghere se înscriu în carnetul de zbor al piloţilor sau într-un document echivalent, alături de semnătura instructorului. Limitarea se înlătură atunci când piloţii fac dovada efectuării orelor de zbor sub supraveghere prevăzute în OSD.

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

Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21:

(a) în cazul avioanelor multimotor cu un singur pilot:

1. cursul teoretic pentru o calificare de clasă pentru avioane multimotor cu un singur pilot cuprinde cel puţin şapte ore de instruire practică în cadrul unor operaţiuni pe avioane multimotor; şi

2. cursul de pregătire practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor cu un singur pilot include cel puţin 2 ore şi 30 de minute de instruire practică în dublă comandă în condiţii normale de operare a avioanelor multimotor şi nu mai puţin de 3 ore şi 30 de

minute de instruire practică în dublă comandă pe proceduri în caz de cedare a motorului şi tehnici de zbor asimetric;

(b) în cazul avioanelor cu un singur pilot (aterizare pe apă):

(1) cursul de pregătire pentru calificările pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde pregătire teoretică şi instruire practică; şi

(2) pregătirea practică pentru o calificare de clasă sau de tip pentru avioane cu un singur pilot (aterizare pe apă) cuprinde cel puţin opt ore de instruire practică în dublă comandă, dacă solicitanţii sunt titulari ai versiunii pentru aterizare pe uscat a calificării de clasă sau de tip relevante, sau 10 ore, dacă solicitanţii nu deţin o astfel de calificare; şi

(c) în cazul avioanelor complexe, altele decât cele de înaltă performanţă, cu un singur pilot, al avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot şi al avioanelor multipilot, cursurile de pregătire cuprind cunoştinţe teoretice şi instruire practică UPRT corespunzătoare particularităţilor clasei sau tipului relevant(e).

FCL.730.A Cerinţe specifice pentru piloţii 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 configuraţie certificată de peste 19 locuri pentru pasageri, cel puţin:

1. dacă în timpul cursului se foloseşte un FFS calificat la nivelul CG, C sau C intermediar, 1500 de ore de zbor sau 250 de segmente de rută;

2. dacă în timpul cursului se foloseşte un FFS calificat la nivelul DG sau D, 500 de ore 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 puţin:

1. 25 de ore de pregătire teoretică şi exerciţii; şi

2. 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloţi care urmează un curs integrat ATP.

Se foloseşte un FNPT II MCC sau un FFS. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea iniţială de tip, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puţin de 10 ore dacă se foloseşte acelaşi FFS atât pentru cursul pentru MCC, cât şi 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 excepţia 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 cerinţei de la litera (a) punctul 1.

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

(a) Revalidarea calificărilor de clasă multimotor şi de tip. Pentru revalidarea calificărilor de clasă multimotor şi de tip, solicitantul trebuie:

1. să promoveze o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) sau să treacă evaluarea practică EBT în conformitate cu Apendicele nr.10 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe clasa sau tipul relevant(ă) de avion sau într-un FSTD care reprezintă respectiva clasă sau respectivul tip, în intervalul de trei luni imediat precedent datei de expirare a calificării; şi

2. să efectueze pe durata perioadei de valabilitate a calificării cel puţin:

(i) 10 segmente de rută ca pilot pe clasa sau tipul relevant de avion; sau

(ii) un 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 competenţei.

3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerinţele aplicabile privind operaţiunile aeriene şi care a promovat verificarea competenţei efectuată de operator şi verificarea competenţei pentru revalidarea calificării de clasă sau de tip este scutit de îndeplinirea cerinţei de la punctul 2;

4. în cazul deţinerii unei BIR sau a unei IR(A), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenţei 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 şi calificările de clasă pentru TMG. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane monomotor cu piston cu un singur pilot sau a calificărilor de clasă pentru TMG, solicitanţii trebuie:

(i) în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, să promoveze o verificare a competenţei în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator; sau

(ii) în intervalul de 12 luni anterior datei expirării calificării, să efectueze 12 ore de zbor în clasa relevantă, inclusiv:

- 6 ore ca PIC;
- 12 decolări şi 12 aterizări; şi
- un curs de perfecţionare de cel puţin o oră de timp total de zbor în compania unui instructor de zbor (FI) sau a unui instructor pentru calificarea de clasă (CRI). Solicitanţii sunt scutiţi de acest curs de perfecţionare dacă au promovat o verificare a competenţei pentru o calificare de clasă sau de tip, un test de îndemânare ori o evaluare a competenţei pentru orice altă clasă sau tip de avion.

2. În cazul în care solicitanţii sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât şi ai unei calificări TMG, aceştia pot îndeplini cerinţele de la punctul 1 în oricare dintre clase sau într-o combinaţie între acestea şi pot obţine revalidarea ambelor calificări.

3. Avioane cu turbopropulsie monomotor cu un singur pilot. Pentru revalidarea calificărilor de clasă pentru avioane cu turbopropulsie monomotor, solicitanţii trebuie să promoveze, în intervalul de 3 luni precedent datei de expirare a calificării, o verificare a competenţei în clasa relevantă în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), cu un examinator.

4. În cazul în care solicitanţii sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât şi ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe apă), aceştia pot îndeplini cerinţele de la punctul 1 subpunctul (ii) în oricare dintre clase sau într-o combinaţie între acestea şi pot obţine îndeplinirea acestor cerinţe pentru ambele calificări. În fiecare clasă trebuie efectuate cel puţin o oră din timpul ca PIC obligatoriu şi 6 dintre cele 12 decolări şi aterizări obligatorii.

5. Verificarea competenţei pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu un singur pilot poate fi combinată cu verificarea competenţei pentru revalidarea unei BIR, în conformitate cu FCL.835 litera (g) punctul 8.

(c) Solicitanţii care nu promovează toate secţiunile unei verificări a competenţei înainte de data expirării unei calificări de clasă sau de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenţei.

FCL.745.A Curs UPRT avansat – avioane

(a) Cursul UPRT avansat se efectuează în cadrul unei ATO şi cuprinde cel puţin:

1. cinci ore de pregătire teoretică;

2. instructaje înainte de zbor (briefing) şi după terminarea zborului (debriefing); şi

3. trei ore de instruire practică în dublă comandă cu un instructor de zbor pentru avioane FI(A) calificat în conformitate cu punctul FCL.915 litera (e), constând într-un curs UPRT avansat pe un avion calificat pentru respectiva pregătire.

(b) La absolvirea cursului UPRT, solicitanţii primesc un certificat de absolvire din partea ATO.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru categoria elicoptere

FCL.720.H Cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – elicoptere

Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită eliberarea unei prime calificări pentru elicoptere trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe privind experienţa şi condiţii 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 puţin 70 de ore de zbor ca PIC pe elicoptere;

2. cu excepţia cazului în care cursul pentru calificarea de tip este însoţit de un curs MCC:

(i) să deţină un certificat de promovare a unui curs MCC pe elicoptere; sau

(ii) să aibă cel puţin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot; sau

(iii) să aibă cel puţin 500 de ore de zbor ca pilot în operaţiuni 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) şi care nu îndeplineşte cerinţa de la litera (a) punctul 1 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcţiilor 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):

- cunoaşterea generală a aeronavei: structură/sisteme/motoare şi instrumente/electronică;
- performanţe de zbor şi planificarea zborului: masa şi centrajul, performanţe;

2. în cazul solicitanţilor care nu au efectuat un curs integrat de pregătire ATP(H)/IR, ATP(H) sau CPL(H)/IR, să fi efectuat cel puţin 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 puţin:

1. pentru MCC/IR:

(i) 25 de ore de pregătire teoretică şi exerciţii; şi

(ii) 20 de ore de pregătire practică MCC sau 15 ore în cazul elevilor piloţi care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea iniţială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puţin de 10 ore dacă se foloseşte acelaşi FSTD atât pentru MCC, cât şi pentru calificarea de tip;

2. pentru MCC/VFR:

(i) 25 de ore de pregătire teoretică şi exerciţii; şi

(ii) 15 de ore de pregătire practică MCC sau 10 ore în cazul elevilor piloţi care urmează un curs integrat ATP(H)/IR. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea iniţială de tip pentru un elicopter multipilot, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puţin de 7 ore dacă se foloseşte acelaşi FSTD atât pentru MCC, cât şi pentru calificarea de tip.

(b) Cursul de pregătire MCC se efectuează într-un interval de 6 luni în cadrul unei ATO. Se foloseşte un FNPT II sau III calificat pentru MCC, un FTD 2/3 sau un FFS.

(c) Cu excepţia 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 îndeplinirea cerinţei 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 şi care a absolvit un curs MCC/VFR este scutită de îndeplinirea cerinţei de la litera (a) punctul 1 subpunctul (i) şi 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 competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pe tipul de elicopter relevant sau pe un FSTD reprezentând respectivul tip în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; şi

2. să efectueze cel puţin 2 ore ca pilot pe tipul de elicopter relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenţei poate fi de aproximativ 2 ore;

3. în cazul în care solicitanţii deţin mai mult de o calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu piston, aceştia pot obţine revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susţinerea verificării competenţei numai pentru una dintre calificările de tip deţinute, cu condiţia să fi efectuat cel puţin 2 ore timp de zbor ca PIC pe celelalte tipuri în timpul perioadei de valabilitate.

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

4. în cazul în care solicitanţii deţin mai mult de o calificare de tip pentru elicoptere monomotor cu turbină, cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3175 kg, aceştia pot obţine revalidarea tuturor calificărilor de tip relevante prin susţinerea verificării competenţei numai pentru una dintre calificările de tip relevante deţinute, cu condiţia să fi efectuat:

(i) 300 de ore ca PIC pe elicoptere;

(ii) 15 ore pe fiecare dintre tipurile deţinute; şi

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

Verificarea competenţei 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 obţine revalidarea pentru calificările de tip relevante pe grupele comune, în conformitate cu punctele 3 şi 4.

6. În cazul deţinerii unei IR(H), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenţei pentru o calificare de tip.

(b) Un solicitant care nu promovează toate secţiunile unei verificări a competenţei înainte de data expirării unei calificări de tip nu exercită privilegiile asociate respectivei calificări până la promovarea verificării competenţei. În cazul literei (a) punctele 3 şi 4, solicitantul nu îşi exercită privilegiile pentru niciunul dintre tipuri.

SECŢIUNEA 4 – Cerinţe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală

FCL.720.PL Cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – aeronave cu decolare-aterizare verticală

Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită obţinerea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile:

(a) pentru piloţii de avioane:

1. să fie titulara unui CPL/IR(A) cu pregătire teoretică ATPL sau a unui ATPL(A);

2. să deţină 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 piloţii de elicoptere:

1. să fie titulara unui CPL/IR(H) cu pregătire teoretică ATPL sau a unui ATPL/IR(H);

2. să deţină 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 piloţi calificaţi atât pe avioane, cât şi pe elicoptere:

1. să fie titulara a cel puţin unui CPL(H);

2. să deţină o IR şi pregătire teoretică ATPL sau un ATPL fie pe avioane, fie pe elicoptere;

3. să deţină un certificat de absolvire a unui curs MCC fie pe avioane, fie pe elicoptere;

4. să fi efectuat cel puţin 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 experienţă 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 şi 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 competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), 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 puţin:

(i) 10 segmente de rută ca pilot pe tipul relevant de aeronavă cu decolare-aterizare verticală; sau

(ii) un 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 competenţei;

3. un pilot care lucrează pentru un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerinţele aplicabile privind operaţiunile aeriene şi care a promovat verificarea competenţei efectuată de operator şi verificarea competenţei pentru revalidarea calificării de tip este scutit de îndeplinirea cerinţei de la punctul 2.

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

SECŢIUNEA 5 – Cerinţe specifice pentru categoria dirijabile

FCL.720.As Condiţii indispensabile pentru eliberarea calificărilor de tip – dirijabile

Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21, o persoană care solicită obţinerea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe privind experienţa şi condiţii indispensabile:

(a) pentru dirijabile multipilot:

1. să fi efectuat 70 de ore 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 îndeplineşte cerinţa de la punctul 2 i se eliberează calificarea de tip cu privilegiile limitate exclusiv la exercitarea funcţiilor de copilot. Limitarea se înlătură în momentul în care pilotul a efectuat 100 de ore 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 puţin:

1. 12 ore de pregătire teoretică şi exerciţii; şi

2. 5 ore de pregătire practică MCC;

Se foloseşte 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 excepţia 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 îndeplinirea cerinţelor 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 competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL), pe tipul de dirijabil relevant, în intervalul de 3 luni imediat precedent datei de expirare a calificării; şi

2. să efectueze cel puţin 2 ore ca pilot pe tipul de dirijabil relevant în perioada de valabilitate a calificării. Durata verificării competenţei poate fi de aproximativ 2 ore;

3. în cazul deţinerii unei IR(As), revalidarea acesteia se poate combina cu o verificare a competenţei pentru revalidarea unei calificări de clasă sau de tip.

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

SUBPARTEA I – CALIFICĂRI SUPLIMENTARE

FCL.800 Calificarea de zbor acrobatic

(a) Titularii unui certificat de pilot cu privilegii de zbor pe avioane sau TMG efectuează zboruri acrobatice numai dacă deţin o calificare de zbor acrobatic în conformitate cu prezentul punct.

(b) Solicitanţii unei calificări de zbor acrobatic trebuie:

1. să fi efectuat, după eliberarea certificatului, cel puţin 30 de ore timp de zbor ca PIC pe avioane sau TMG;

2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă:

(i) pregătirea teoretică adecvată calificării;

(ii) cel puţin 5 ore de instruire de zbor acrobatic pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit.

(c) Privilegiile calificării de zbor acrobatic se limitează la zborul acrobatic fie pe avioane, fie pe TMG pilotate cu motorul pornit, în funcţie de aeronava pe care au fost respectate cerinţele de la litera (b) punctul 1 şi de la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii). Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a efectuat cu succes cel puţin 3 zboruri de pregătire în dublă comandă pe avioane sau pe TMG pilotate cu motorul pornit, după caz, acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor acrobatic.

(d) Solicitanţii unei calificări de zbor acrobatic care deţin şi o calificare de clasă pentru TMG, precum şi privilegii de zbor acrobatic nivel avansat pentru planoare cu privilegiile menţionate la SFCL.200 litera (d) din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor:

1. sunt exceptaţi de la limitarea la avioane a calificării lor de zbor acrobatic, astfel cum se prevede la litera (c), dacă au îndeplinit cerinţele de la litera (b) punctul 1 şi punctul 2 subpunctul (ii) pe avioane; sau

2. sunt creditaţi integral în ceea ce priveşte îndeplinirea cerinţelor de la litera (b) pentru eliberarea unei calificări de zbor acrobatic limitate la TMG pilotate cu motorul pornit. Această limitare este ridicată la cerere dacă pilotul a urmat pregătirea prevăzută la litera (c).

FCL.805 Calificările de tractare planoare şi tractare bannere

(a) Titularii unui certificat de pilot cu privilegii pentru zborul pe avioane sau TMG tractează planoare sau bannere numai în cazul în care deţin calificarea corespunzătoare de tractare planoare sau bannere.

(b) Solicitanţii unei calificări de tractare planoare trebuie să fi efectuat:

1. cel puţin 30 de ore de zbor ca PIC şi 60 de decolări şi aterizări pe avioane, dacă activitatea se va desfăşura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfăşura pe TMG, efectuate după eliberarea certificatului;

2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă:

(i) pregătire teoretică privind operaţiunile şi procedurile de tractare;

(ii) cel puţin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui planor, inclusiv cel puţin 5 zboruri de instruire în dublă comandă; şi

(iii) cu excepţia titularilor unui SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, 5 zboruri de familiarizare pe un planor lansat de o aeronavă.

(c) Solicitanţii unei calificări de tractare bannere trebuie să fi efectuat:

1. cel puţin 100 de ore de zbor şi 200 de decolări şi aterizări ca PIC pe avioane sau TMG, după eliberarea certificatului. Cel puţin 30 dintre aceste ore trebuie să fie efectuate pe avioane, dacă activitatea se va desfăşura pe avioane, sau pe TMG, dacă activitatea se va desfăşura pe TMG;

2. un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO, care să cuprindă:

(i) pregătire teoretică privind operaţiunile şi procedurile de tractare;

(ii) cel puţin 10 zboruri de instruire cu tractarea unui banner, inclusiv cel puţin 5 zboruri în dublă comandă.

(d) Privilegiile calificărilor de tractare planoare sau bannere se limitează la avioane sau TMG, în mod corespunzător, în funcţie de aeronava pe care s-a efectuat instruirea practică. În cazul tractării de bannere, privilegiile se limitează la metoda de tractare utilizată pentru instruirea practică. Privilegiile se extind dacă piloţii au efectuat cu succes cel puţin trei zboruri de pregătire în dublă comandă acoperind întreaga programă de pregătire pentru zbor de tractare pe fiecare categorie de aeronave şi pe metoda de tractare pentru tractarea de bannere.

(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 îndeplineşte cerinţa de la litera (e), înainte de reluarea exercitării privilegiilor sale, pilotul efectuează tractările care lipsesc în prezenţa unui instructor sau sub supravegherea acestuia.

(g) Solicitanţii unei calificări de tractare planoare sau de tractare bannere pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele de la litera (b) sau (c), după caz, dacă deţin o calificare de tractare planoare sau de tractare bannere în conformitate cu SFCL.205 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor sau dacă au îndeplinit toate cerinţele pentru eliberarea respectivei calificări.

FCL.810 Calificarea de zbor pe timp de noapte

(a) Avioane, TMG, dirijabile

1. Solicitanţii trebuie să fi efectuat un curs de pregătire într-un interval de până la şase luni în cadrul unei DTO sau al unei ATO pentru a exercita privilegiile asociate unui LAPL sau PPL pentru avioane, TMG sau dirijabile în condiţii VFR pe timp de noapte. Cursul trebuie să cuprindă:

(i) pregătire teoretică;

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

2. Înainte de efectuarea pregătirii pe timp de noapte, titularii unui LAPL trebuie să fi efectuat pregătirea de bază pentru zbor instrumental necesară pentru eliberarea PPL.

3. În cazul în care solicitanţii sunt titulari atât ai unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat), cât şi ai unei calificări pentru TMG, aceştia pot îndeplini cerinţele de la punctul 1 de mai sus în oricare dintre clase sau în ambele clase.

4. Solicitanţii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane sau pentru TMG în conformitate cu prezentul punct se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele de la punctele 1 şi 2 dacă deţin o calificare de zbor pe timp de noapte pentru TMG în conformitate cu SFCL.210 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor sau dacă au îndeplinit toate cerinţele pentru eliberarea respectivei calificări.

(b) *Elicoptere*. În cazul în care privilegiile unui PPL pentru elicoptere urmează să fie exercitate în condiţii VFR pe timp de noapte, solicitantul trebuie:

1. să fi efectuat cel puţin 100 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere după eliberarea certificatului, inclusiv cel puţin 60 de ore ca PIC pe elicoptere şi 20 de ore de zbor în raid;

2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de şase luni şi trebuie să cuprindă:

(i) 5 ore de pregătire teoretică;

(ii) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe elicoptere; şi

(iii) 5 ore de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puţin 3 ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi 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 cerinţa de la punctul 2 subpunctul (ii).

[Lit.c) abrogată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

FCL.815 Calificarea de zbor în munţi

(a) *Privilegii.* Privilegiile titularului unei calificări de zbor în munţi constau în dreptul de a efectua zboruri pe avioane sau pe TMG spre şi dinspre suprafeţe care sunt desemnate ca necesitând o astfel de calificare de către autorităţile corespunzătoare desemnate.

Titularii unui LAPL sau al unui PPL cu privilegii de zbor pe avioane sau pe TMG pot obţine calificarea iniţială de zbor în munţi:

1. pe roţi, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre şi dinspre astfel de suprafeţe, dacă acestea nu sunt acoperite de zăpadă; sau

2. pe schiuri, pentru acordarea privilegiului de a zbura spre şi dinspre astfel de suprafeţe, dacă acestea sunt acoperite de zăpadă;

3. privilegiile calificării iniţiale se pot extinde fie la privilegiile pe roţi, fie la cele pe schiuri, dacă pilotul a urmat un curs suplimentar de familiarizare corespunzător, care să cuprindă pregătire teoretică şi pregătire practică în compania unui instructor de zbor în munţi.

(b) *Curs de pregătire*. Solicitanţii unei calificări de zbor în munţi trebuie să fi urmat, într-un interval de 24 de luni, un curs de pregătire teoretică şi de instruire practică în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Conţinutul cursului trebuie să fie adecvat privilegiilor calificării de zbor în munţi solicitate.

(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 puţin 2 suprafeţe diferite desemnate ca necesitând o calificare de zbor în munţi, altele decât suprafaţa de decolare.

(d) *Valabilitate.* O calificare de zbor în munţi este valabilă pe o perioadă de 24 de luni.

(e) *Revalidare.* Pentru revalidarea unei calificări de zbor în munţi, solicitantul trebuie:

1. să fi efectuat cel puţin 6 aterizări montane în ultimele 24 de luni; sau

2. să promoveze o verificare a competenţei. Verificarea competenţei trebuie să îndeplinească cerinţele de la litera (c).

(e) *Revalidare.* Pentru a revalida o calificare de zbor în munţi, solicitanţii trebuie:

1. fie să efectueze cel puţin şase aterizări pe o suprafaţă desemnată ca necesitând o calificare de zbor în munţi, în cei doi ani anteriori;

2. fie să promoveze o verificare a competenţei în conformitate cu cerinţele de la litera (c).

FCL.820 Calificarea de pilot de încercare

(a) Titularii unui certificat de pilot pentru avioane sau elicoptere acţionează ca PIC numai în cazul zborurilor de încercare de categoria 1 sau 2, definite în Partea 21, dacă deţin o calificare de pilot de încercare.

(b) Obligaţia de a fi titularul unei calificări de pilot de încercare prevăzute 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 ori 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 excepţia avioanelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 2000 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 menţionate la litera (b) punctul 2 subpunctul (ii), cu excepţia 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 25000 ft;

(ii) de a efectua toate categoriile de zboruri de încercare, definite în Partea 21, în calitate de PIC sau de copilot;

3. de a executa zboruri fără o calificare de tip sau de clasă, conform definiţiei din subpartea H, cu excepţia faptului că nu se utilizează calificarea de pilot de încercare în cazul operaţiunilor de transport aerian comercial.

(d) Solicitanţii obţinerii unei calificări de pilot de încercare trebuie:

1. să fie titularii a cel puţin unui CPL şi unei IR pe categoria de aeronave corespunzătoare;

2. să fi efectuat cel puţin 1000 de ore de zbor pe categoria de aeronave corespunzătoare, dintre care cel puţin 400 de ore ca PIC;

3. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei ATO adecvat aeronavei şi categoriei de zboruri avute în vedere. Cursul de pregătire trebuie să acopere cel puţin următoarele teme:

- performanţe;
- stabilitate şi control/calităţi de manevrabilitate;
- sisteme;
- managementul testelor;
- managementul riscului/siguranţei.

(e) Privilegiile titularilor unei calificări de pilot de încercare se pot extinde la o altă categorie de zboruri de încercare şi la o altă categorie de aeronave dacă aceştia au urmat un curs suplimentar de pregătire în cadrul unei ATO.

[FCL.825 abrogat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

[FCL.830 abrogat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

FCL.835 Calificare de zbor instrumental de bază (BIR)

[FCL.835 introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

(a) Privilegii şi condiţii

1. Privilegiile titularului unei BIR constau în dreptul de a efectua zboruri în condiţii IFR pe avioane cu un singur pilot pentru care sunt deţinute calificări de clasă, cu excepţia avioanelor şi a variantelor de avion de înaltă performanţă, în cazul în care datele privind conformitatea operaţională stabilesc că este necesară o IR.

2. Privilegiile BIR se exercită exclusiv în conformitate cu FCL.205.A.

3. Privilegiile BIR pot fi exercitate pe timp de noapte numai dacă pilotul deţine o calificare de zbor pe timp de noapte în conformitate cu FCL.810.

4. Privilegiile unei BIR multimotor sunt valabile şi pe avioanele cu un singur motor pentru care pilotul deţine o calificare de clasă monomotor valabilă.

5. Exercitarea privilegiilor BIR este supusă tuturor condiţiilor următoare:

(i) înălţimea de decizie (DH) sau înălţimea minimă de coborâre (MDH) utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să fie cu cel puţin 200 ft mai mare decât valoarea calculată în conformitate cu NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – avioane şi elicoptere şi cu NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operaţiuni NPA, APV, CAT I din Partea NCO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene; şi

(ii) vizibilitatea utilizată în minimele de operare pe aerodrom trebuie să nu fie mai mică de 1500 m;

(iii) pilotul comandant nu iniţiază un zbor în condiţii IFR şi nici nu face o tranziţie de la condiţii VFR la condiţii IFR, decât dacă:

A. la aerodromul de plecare, vizibilitatea este de cel puţin 1500 m, iar plafonul norilor este de cel puţin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, luându-se în considerare valoarea mai mare; şi

B. la aerodromul de destinaţie şi la orice aerodrom de rezervă necesar, informaţiile meteorologice curente disponibile indică, în perioada cuprinsă între o oră înainte şi o oră după ora

estimată de sosire sau între ora reală de plecare şi o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, o vizibilitate de cel puţin 1500 m şi un plafon al norilor de cel puţin 600 ft sau egală cu minima publicată pentru apropierea cu manevre la vedere aplicabilă categoriei de avion, sau DH/MDH majorată cu 200 ft în conformitate cu subpunctul (i), luându-se în considerare valoarea mai mare.

(b) Condiţii indispensabile. Solicitanţii unei BIR trebuie să deţină cel puţin un PPL(A).

(c) Cursul de pregătire. Solicitanţii unei BIR trebuie să fi urmat în cadrul unei ATO:

1. instruire teoretică în conformitate cu FCL.615 litera (a); şi

2. instruire practică care să cuprindă următoarele module de instruire practică instrumentală:

(i) modulul 1 – modulul de bază de pregătire de zbor pentru formarea abilităţilor de zbor numai cu ajutorul instrumentelor;

(ii) modulul 2 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de plecare, de aşteptare şi de apropiere 2D şi 3D în condiţii IFR;

(iii) modulul 3 – modulul de pregătire aplicată de zbor pentru procedurile de zbor în condiţii IFR pe rută; şi

(iv) modulul 4 – dacă se solicită o BIR multimotor, modulul de pregătire aplicată de zbor cu un motor scos din funcţiune trebuie să includă proceduri de apropiere instrumentală şi proceduri de ratare cu tracţiune asimetrică; şi

3. instruire practică în conformitate cu următoarele cerinţe:

(i) modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (i) trebuie efectuat primul. Modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (ii) şi (iii) şi, dacă este cazul, la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) pot fi efectuate în ordinea aleasă de solicitant;

(ii) modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 pot fi efectuate pe avioane, pe FSTD-uri sau pe o combinaţie între cele două. În orice caz, solicitantul trebuie să beneficieze de pregătire pe avionul care urmează să fie utilizat pentru testul de îndemânare;

(iii) modulele de pregătire specificate la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) şi (iv) pot fi începute în afara unei ATO, dar trebuie finalizate în cadrul unei ATO. Modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iii) poate fi efectuat în afara unei ATO;

(iv) înainte de a începe modulul de pregătire specificat la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv), un pilot care nu deţine o calificare de clasă sau de tip pentru avioane multimotor trebuie să fi beneficiat de pregătirea multimotor prevăzută în subpartea H.

(d) Cunoştinţe teoretice. Înainte de susţinerea testului de îndemânare şi prin examinări la subiectele menţionate la FCL.615 litera (b), solicitanţii trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe teoretice corespunzător privilegiilor acordate. Examinarea teoretică constă într-un singur examen pentru fiecare modul specificat la litera (c) punctul 2 subpunctele (i), (ii) şi (iii).

(e) Testul de îndemânare. După finalizarea cursului de pregătire specificat la litera (c), solicitanţii trebuie să promoveze un test de îndemânare pe un avion în conformitate cu Apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL). În cazul unei BIR multimotor, testul de îndemânare se susţine pe o aeronavă multimotor. În cazul unei BIR monomotor, testul de îndemânare se susţine pe o aeronavă monomotor. În scopul aplicării prezentului punct, se consideră că un avion multimotor cu propulsie axială este un avion monomotor.

(f) Prin derogare de la litera (d), titularii unei BIR monomotor care deţin totodată o calificare de clasă multimotor şi care doresc să obţină pentru prima dată o BIR multimotor trebuie să urmeze, în cadrul unei ATO, un curs de pregătire care să includă pregătirea specificată la litera (c) punctul 2 subpunctul (iv) şi să promoveze testul de îndemânare menţionat la litera (e).

(g) Valabilitate, revalidare şi reînnoire

1. O BIR este valabilă pe o perioadă de un an.

2. Solicitanţii revalidării unei BIR trebuie:

(i) în intervalul de trei luni imediat premergător datei de expirare a calificării, să susţină cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL); sau

(ii) în termenul de valabilitate, să efectueze şase ore ca PIC în condiţii IFR, inclusiv trei proceduri de apropiere instrumentală, şi să efectueze un zbor de pregătire de cel puţin o oră cu un instructor care deţine privilegii de a oferi pregătire pentru BIR.

3. Pentru fiecare a doua revalidare ulterioară, titularul BIR trebuie să susţină cu succes o verificare a competenţei în conformitate cu punctul 2 subpunctul (i) pe un avion.

4. În cazul în care un pilot optează să îndeplinească cerinţele de revalidare specificate la litera (g) punctul 2 subpunctul (i) mai devreme decât se prevede la respectivul subpunct, noua perioadă de valabilitate începe de la data la care are loc verificarea competenţei.

5. Solicitanţii care nu promovează secţiunile relevante ale unei verificări a competenţei pentru BIR înainte de data expirării BIR nu exercită privilegiile BIR până la susţinerea cu succes a verificării competenţei.

6. Dacă o BIR expiră, pentru reînnoirea privilegiilor, solicitanţii trebuie:

(i) atunci când se impune pentru a atinge nivelul de competenţă necesar, să urmeze pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor oferită de o ATO sau, dacă BIR a expirat de cel mult trei ani, de un instructor care deţine privilegii de a oferi pregătire pentru BIR; şi

(ii) să susţină o verificare a competenţei pe un avion.

7. Pentru o BIR multimotor, verificarea competenţei pentru revalidare sau reînnoire, precum şi pregătirea de zbor prevăzută la litera (g) punctul 2 subpunctul (ii) se efectuează pe un avion multimotor.

8. Verificarea competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea unei BIR poate fi combinată cu o verificare a competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de clasă pentru avioane cu un singur pilot pe care pot fi exercitate privilegii BIR în conformitate cu FCL.835 litera (a) punctul 1.

(h) Solicitanţii unei BIR care deţin un PPL sau un CPL eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) şi o IR(A) valabilă eliberat de către un stat-membru OACI în conformitate cu cerinţele din Anexa 1 la Convenţia de la Chicago pot fi creditaţi integral în ceea ce priveşte cursul de pregătire menţionat la litera (c) punctul 2. Pentru a li se elibera BIR, solicitanţii trebuie:

1. să susţină cu succes testul de îndemânare menţionat la litera (e);

2. să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice de legislaţie aeronautică, de meteorologie, precum şi de planificare a zborului şi performanţe de zbor; şi

3. să aibă o experienţă de cel puţin 25 de ore timp de zbor în condiţii IFR ca PIC pe avioane.

(i) Titularul unei IR se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (c) punctul 2.

SUBPARTEA J – INSTRUCTORI

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.900 Certificatele de instructor

(a) *Dispoziţii generale*. O persoană asigură:

1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara:

(i) unui certificat 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) Condiţii speciale

1. AAC are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru instruirea practică atunci când respectarea cerinţelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă în cazul introducerii de:

(i) aeronave noi sau în flota unui operator; sau

(ii) noi cursuri de pregătire în prezenta Anexă (Partea FCL).

Un astfel de certificat este limitat la zborurile de pregătire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea acestuia nu poate depăşi, în niciun caz, un 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 condiţiile indispensabile şi cerinţele pentru revalidare stabilite pentru respectiva categorie de instructori. Fără a aduce atingere dispoziţiilor 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 furnizată în afara teritoriului Republicii Moldova

1. Prin derogare de la dispoziţiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) în temeiul Convenţiei de la Chicago, AAC eliberează un certificat de instructor solicitanţilor care:

(i) deţin un certificat de pilot care îndeplineşte toate criteriile următoare:

A. este conform cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago;

B. în orice caz este cel puţin un CPL în categoria de aeronave relevantă cu o calificare sau un certificat relevant;

(ii) îndeplinesc cerinţele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant;

(iii) demonstrează AAC un nivel corespunzător de cunoaştere a normelor de siguranţă a aviaţiei, astfel încât să îşi poată exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).

2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) şi care îndeplineşte toate condiţiile următoare:

(i) este furnizat în afara teritoriului pentru care Republica Moldova este responsabilă în temeiul Convenţiei de la Chicago;

(ii) este furnizat pentru elevii piloţi care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.

(d) Instructorii certificaţi conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011 de către autorităţile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene pot fi acceptaţi de către AAC pentru pregătirea practică a personalului navigant din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.

FCL.915 Condiţii indispensabile şi cerinţe generale pentru instructori

(a) **Dispoziţii generale**

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor trebuie să aibă cel puţin 18 ani.

(b) **Cerinţe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave**

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie:

1. în cazul pregătirii pentru un certificat, să deţină cel puţin certificatul pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), un certificat echivalent;

2. în cazul pregătirii pentru o calificare, să deţină calificarea relevantă pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul punctului FCL.900 litera (c), calificarea echivalentă;

3. cu excepţia cazului piloţilor instructori de încercare (FTI):

(i) să fi efectuat cel puţin 15 ore de zbor ca piloţi pe clasa sau pe tipul de aeronavă pe care urmează să se asigure instruirea practică, dintre care un maxim de şapte ore pot fi efectuate pe un FSTD ce reprezintă clasa sau tipul de aeronavă, dacă este cazul; sau

(ii) să fi promovat o evaluare a competenţelor pentru categoria de instructori relevantă pe respectiva clasă sau pe respectivul tip de aeronavă; şi

4. să aibă dreptul de a acţiona ca PIC în aeronavă pe durata unei astfel de instruiri practice.

(c) **Credite pentru noi certificate de instructor sau pentru revalidare**

1. În ceea ce priveşte competenţele de predare-învăţare, se pot credita integral:

(i) titularii unui certificat de instructor care solicită noi certificate de instructor; şi

(ii) solicitanţii unui certificat de instructor care deţin deja un certificat de instructor eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

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

(d) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ţine cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operaţională în corespundere cu Partea 21 (OSD).

(e) Pentru creditul de extindere la alte tipuri se ţine cont de elementele relevante, definite în datele privind conformitatea operaţională în corespundere cu punctul FCL.745.A.

1. În plus faţă de dispoziţiile de la litera (b), înainte de a acţiona în calitate de instructori în cadrul unui curs de pregătire în conformitate cu punctul FCL.745.A, titularii unui certificat de instructor trebuie:

(i) să fi efectuat cel puţin 500 de ore de zbor ca piloţi de avioane, inclusiv 200 de ore de instruire practică;

(ii) după îndeplinirea cerinţelor privind experienţa de la litera (e) punctul 1 subpunctul (i), să fi efectuat un curs de pregătire UPRT pentru instructori în cadrul unei ATO, în cursul căruia competenţa solicitanţilor să fi fost evaluată în mod continuu; şi

(iii) la absolvirea cursului, să li se fi eliberat un certificat de absolvire a cursului de către ATO, al cărei responsabil cu pregătirea (HT) să fi înscris privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 în carnetul de zbor al solicitanţilor.

2. Privilegiile menţionate la litera (e) punctul 1 se exercită numai în cazul în care instructorii au urmat, în cursul ultimului an, o pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor în cadrul unei ATO,

în cursul căreia competenţa necesară pentru a instrui în cadrul unui curs în conformitate cu punctul FCL.745.A este evaluată drept satisfăcătoare de către HT.

3. Instructorii care deţin privilegiile specificate la litera (e) punctul 1 pot acţiona în calitate de instructori în cadrul unui curs, astfel cum se specifică la litera (e) punctul 1 subpunctul (ii), cu condiţia ca aceştia:

(i) să acumuleze o experienţă de instruire practică de 25 de ore în cursul pregătirii în conformitate cu punctul FCL745.A;

(ii) să fi trecut printr-o evaluare a competenţei pentru acest privilegiu; şi

(iii) să îndeplinească cerinţele privind experienţa recentă de la litera (e) punctul 2.

4. Aceste privilegii se înscriu în carnetul de zbor al instructorilor, alături de semnătura examinatorului.

FCL.920 Competenţele instructorilor şi evaluarea

Toţi instructorii sunt pregătiţi pentru dobândirea următoarelor competenţe:

- pregătirea resurselor;
- crearea unei atmosfere favorabile învăţării;
- prezentarea cunoştinţelor;
- gestionarea integrată a ameninţărilor şi erorilor (TEM) şi gestionarea resurselor echipajului;
- gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii;
- facilitarea învăţării;
- evaluarea performanţelor elevului;
- monitorizarea şi evaluarea progreselor;
- evaluarea sesiunilor de pregătire;
- raportarea rezultatelor.

FCL.925 Cerinţe 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; şi

2. suplimentar, pentru fazele de bază, intermediară şi avansată ale cursului integrat de pregătire MPL:

(i) să aibă experienţă în operaţiunile multipilot; şi

(ii) să fi absolvit cursul iniţial de gestionare a resurselor echipajului la un operator de transport aerian comercial aprobat în conformitate cu cerinţele privind operaţiunile aeriene aplicabile.

(b) Cursul de pregătire pentru instructori MPL

1. Cursul de pregătire pentru instructori MPL trebuie să cuprindă cel puţin 14 ore de pregătire.

La absolvirea cursului de pregătire, solicitantului i se evaluează competenţele de instructor şi gradul de cunoaştere a metodei de pregătire bazate pe competenţe.

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-şi menţine privilegiile, instructorul, în intervalul de 12 luni anterioare, trebuie să fi efectuat în cadrul unui curs de pregătire MPL:

1. o şedinţă de pregătire la simulator de cel puţin 3 ore; sau

2. un exerciţiu aerian de cel puţin o oră care să cuprindă cel puţin 2 decolări şi aterizări.

(d) Dacă nu a îndeplinit cerinţele de la litera (c), înainte de a-şi exercita privilegiile pentru asigurarea instruirii practice MPL, instructorul trebuie:

1. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor în cadrul unei ATO pentru a atinge nivelul de competenţă necesar în vederea promovării evaluării competenţelor de instructor; şi

2. să promoveze evaluarea competenţelor de instructor prevăzută la litera (b) punctul 2.

FCL.930 Curs de pregătire

(a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic şi de instruire practică în cadrul unei ATO. Solicitantul unui certificat de instructor pentru planoare sau baloane poate să fi urmat un curs teoretic şi de instruire practică în cadrul unei DTO.

(b) În plus faţă de elementele specifice prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru fiecare categorie de instructor, cursul de pregătire trebuie să conţină elementele prevăzute la punctul FCL.920.

FCL.935 Evaluarea competenţei

(a) Cu excepţia instructorului pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI), a instructorului de pregătire sintetică (STI), a instructorului pentru calificare de zbor în munţi (MI) şi a pilotului instructor de încercare (FTI), o persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competenţelor pe categoria de aeronave corespunzătoare, în clasa sau tipul relevant sau în FTSD corespunzătoare, pentru a demonstra, în faţa unui examinator calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui elev pilot la nivelul necesar pentru eliberarea certificatului relevant sau calificării.

(b) Această evaluare presupune:

1. demonstrarea competenţelor descrise la punctul FCL.920, în timpul pregătirii înainte şi după zbor şi în timpul pregătirii teoretice;

2. examene teoretice orale la sol, briefinguri înainte şi după zbor şi demonstraţii în timpul zborului pe clasa, tipul de aeronave sau FTSD corespunzătoare;

3. exerciţii adecvate pentru a evalua competenţele instructorului.

(c) Evaluarea se efectuează pe aceeaşi clasă sau tip de aeronavă ori pe acelaşi FTSD folosite pentru instruirea practică.

(d) Dacă este necesară o evaluare a competenţelor 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 excepţia MI şi fără a aduce atingere dispoziţiilor de la FCL.900 litera (b) punctul 1 şi de la FCL.915 litera (e) punctul 2, certificatele de instructor sunt valabile pentru o perioadă de 3 ani.

FCL.945 Obligaţiile instructorilor

După efectuarea zborului de pregătire pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru SEP sau TMG în conformitate cu FCL.740.A litera (b) punctul 1 şi numai în eventualitatea îndeplinirii tuturor celorlalte criterii de revalidare prevăzute la FCL.740 litera (b) punctul 1, instructorul înscrie

pe certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru instructor de zbor – FI

FCL.905.FI Privilegii şi condiţii

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

(a) unui PPL şi LAPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;

(b) calificărilor de clasă şi de tip pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot;

(c) calificărilor de clasă şi de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, în operaţiuni multipilot, cu condiţia ca FI să întrunească oricare dintre următoarele condiţii:

1. să deţină sau să fi deţinut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;

2. să fi efectuat următoarele în totalitate:

(i) cel puţin 500 de ore ca piloţi în operaţiuni multipilot pe avioane;

(ii) cursul de pregătire pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu (MCCI) în conformitate cu FCL.930.MCCI;

(d) calificărilor de tip pentru dirijabile cu un singur pilot sau multipilot;

(e) unui CPL pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiţia ca FI să fi efectuat cel puţin 200 de ore de instruire practică pe categoria de aeronave respectivă;

(f) calificării de zbor pe timp de noapte, cu condiţia ca FI să întrunească toate condiţiile următoare:

1. să aibă calificarea pentru zbor pe timp de noapte pe categoria de aeronave corespunzătoare;

2. să fi demonstrat capacitatea de a oferi instruire pe timp de noapte în faţa unui FI calificat în conformitate cu litera (j);

3. să îndeplinească cerinţa privind experienţa de zbor pe timp de noapte prevăzută la FCL.060 litera (b) punctul 2;

(g) unei calificări de tractare, de zbor acrobatic, cu condiţia ca FI să fie titularul unor astfel de privilegii şi să fi demonstrat capacitatea de a oferi pregătire pentru respectiva calificare unui FI care este calificat în conformitate cu litera (j);

(h) unei BIR sau IR pe categoria corespunzătoare de aeronave, cu condiţia ca FI să îndeplinească următoarele condiţii:

1. au efectuat, în calitate de elevi piloţi, cursul de pregătire IRI şi au susţinut cu succes o evaluare a competenţei pentru certificatul de IRI;

2. respectă FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI şi FCL.935 în cazul avioanelor multimotor şi FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 şi FCL.915.TRI litera (d) punctul 2 în cazul elicopterelor multimotor.

În plus faţă de condiţiile de la punctele 1 şi 2:

3. dacă, în cadrul unui curs de pregătire aprobat derulat în cadrul unei ATO, FI asigură pregătire pe FSTD-uri sau supraveghează zborurile de pregătire SPIC care se desfăşoară în condiţii IFR, FI trebuie să fi efectuat cel puţin 50 de ore timp de zbor în condiţii IFR după eliberarea BIR sau IR, dintre care maximum 10 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau un FNPT II;

4. dacă asigură pregătire pe o aeronavă, FI trebuie să fi efectuat cel puţin 200 de ore timp de zbor în condiţii IFR, dintre care maximum 50 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FFS, un FTD 2/3 sau FNPT II;

(i) calificărilor de clasă sau de tip multimotor cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, cu condiţia să îndeplinească următoarele condiţii:

1. în cazul avioanelor, să fie în conformitate cu FCL.915.CRI litera (a), FCL.930.CRI şi FCL.935;

2. în cazul elicopterelor, să fie în conformitate cu FCL.910.TRI litera (c) punctul 1 şi FCL.915.TRI litera (d) punctul 2;

(j) unui certificat de FI, de IRI, de instructor pentru calificarea de clasă (CRI), de instructor de pregătire sintetică (STI) sau de instructor pentru calificare de zbor în munţi (MI), cu condiţia să întrunească toate condiţiile următoare:

1. să fi efectuat cel puţin 500 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave;

2. să fi promovat o evaluare a competenţelor în conformitate cu FCL.935 pe categoria de aeronave corespunzătoare pentru a demonstra unui examinator pentru instructori de zbor (FIE) capacitatea de a oferi instruire pentru obţinerea certificatului relevant;

(k) unui certificat de pilot cu echipaj multiplu (MPL), cu condiţia ca FI să întrunească toate condiţiile următoare:

1. pentru faza esenţială de zbor a pregătirii, să fi efectuat cel puţin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv cel puţin 200 de ore de instruire practică;

2. pentru faza de bază a pregătirii:

(i) să fie titularul unei IR pe avion multimotor şi să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru o IR;

(ii) să fi efectuat cel puţin 1500 de ore timp de zbor în operaţiuni cu echipaj multiplu;

3. în cazul FI deja calificaţi să ofere instruire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerinţa de la punctul 2 subpunctul (ii) poate fi înlocuită cu obligaţia de a absolvi un curs structurat de pregătire care să cuprindă:

(i) calificare MCC;

(ii) asistarea la cinci şedinţe de instruire practică în faza 3 a unui curs MPL;

(iii) asistarea la cinci şedinţe de instruire practică în faza 4 a unui curs MPL;

(iv) asistarea la cinci şedinţe de pregătire periodică orientată pe zborul de linie, efectuată de operator;

(v) conţinutul cursului pentru MCCI.

În acest caz, FI îşi desfăşoară primele cinci şedinţe 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 aceeaşi categorie de aeronave desemnat de DTO sau de ATO în acest scop, în următoarele cazuri:

1. pentru eliberarea PPL şi LAPL;

2. în toate cursurile integrate la nivel PPL, în cazul avioanelor şi al elicopterelor;

3. pentru calificările de clasă şi de tip pentru aeronave monomotor cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot.

4. pentru calificările de zbor pe timp de noapte, de tractare sau de zbor acrobatic.

(b) Cât timp desfăşoară pregătirea sub supraveghere, în conformitate cu litera (a), FI nu are privilegiul de a autoriza elevii piloţi să efectueze primele zboruri în simplă comandă şi primele zboruri în raid în simplă comandă.

(c) Limitările prevăzute la literele (a) şi (b) se înlătură de pe certificatul de FI dacă FI a efectuat cel puţin:

1. pentru FI(A), 100 de ore de instruire practică pe avioane sau TMG şi, în plus, a supravegheat cel puţin 25 de zboruri în simplă comandă ale elevilor piloţi;

2. pentru FI(H), 100 de ore de instruire practică pe elicoptere şi, în plus, a supravegheat cel puţin 25 de exerciţii aeriene în simplă comandă ale elevilor piloţi;

3. pentru FI(As), 15 ore sau 50 de decolări în regim de instruire practică, acoperind întreaga programă de pregătire pentru eliberarea unui PPL(As).

FCL.915.FI FI – Condiţii indispensabile

O persoană care solicită un certificat de FI trebuie:

(a) în cazul FI(A) şi FI(H):

1. să fi participat la cel puţin 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 condiţii VFR ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare; şi

(b) în plus, pentru FI(A):

1. să deţină cel puţin un CPL(A); sau

2. să deţină cel puţin un PPL(A); şi

(i) cu excepţia unui FI(A) care asigură pregătire doar pentru LAPL(A), să fi promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susţinut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL şi care nu este valid pentru eliberarea unui CPL; şi

(ii) să fi efectuat cel puţin 200 de ore de zbor pe avioane sau TMG, dintre care 150 de ore ca PIC;

3. să fi efectuat cel puţin 30 de ore pe avioane monomotor cu piston, dintre care cel puţin 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 condiţii VFR ca PIC, inclusiv un zbor de cel puţin 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 puţin 100 de ore ca PIC, dacă solicitantul este titularul cel puţin al unui CPL(H); sau

2. cel puţin 200 de ore ca PIC dacă solicitantul deţine cel puţin un certificat de pilot particular pentru elicoptere PPL(H) şi a promovat examenul teoretic CPL, care poate fi susţinut fără a efectua un curs de pregătire teoretic CPL şi care nu este valid pentru eliberarea unui CPL;

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

[Lit.e)-f) abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

FCL.930.FI FI – Curs de pregătire

(a) Solicitanţii 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 capacităţii acestora de a urma cursul. Acest test practic preliminar se bazează pe verificarea competenţei pentru calificările de clasă şi de tip prevăzută în apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL).

(b) Cursul de pregătire FI include:

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. cel puţin 100 de ore de instruire teoretică, inclusiv teste de evaluare a progreselor;

3.

(i) în cazul unor FI(A) şi (H), cel puţin 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 puţin 20 de ore de instruire practică, dintre care 15 ore de instruire practică în dublă comandă;

4. Solicitanţii unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care deţin sau au deţinut o FI(A), o FI(H) sau o FI(As) se creditează cu 55 de ore în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (b) punctul 2.

(c) Persoanele care solicită certificatul FI şi care deţin sau care au deţinut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL) se consideră că îndeplinesc cerinţele de la litera (b) punctul 1.

FCL.940.FI FI – Revalidare şi reînnoire

(a) Revalidare

1. Pentru a revalida un certificat FI, titularii trebuie să îndeplinească cel puţin două dintre următoarele trei cerinţe înainte de data de expirare a certificatului FI:

(i) să fi efectuat:

(A) în cazul unei FI(A) şi al unei FI(H), cel puţin 50 de ore de instruire practică pe categoria corespunzătoare de aeronave, în calitate de FI, TRI, CRI, IRI, MI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru BIR şi IR trebuie revalidate, 10 din respectivele 50 de ore trebuie să reprezinte instruire practică pentru o BIR sau IR şi se efectuează în intervalul de 12 luni imediat premergător datei de expirare a certificatului de FI;

(B) în cazul unui FI(As), cel puţin 20 de ore de instruire practică pe dirijabile în calitate de FI, IRI sau de examinatori. Dacă privilegiile de a oferi instruire pentru IR urmează a fi revalidate, 10 dintre orele respective trebuie să reprezinte instruire practică pentru o IR şi se efectuează în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de FI;

(ii) să fi efectuat pregătire în vederea perfecţionării pentru instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC. FI(B) şi FI(S) pot efectua pregătirea în vederea perfecţionării pentru instructori în cadrul unei DTO;

(iii) să fi promovat o evaluare a competenţelor în conformitate cu FCL.935 în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de FI.

2. Pentru cel puţin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A) sau FI(H) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), FI(S) şi FI(B), titularii certificatului FI relevant trebuie să promoveze o evaluare a competenţei în conformitate cu FCL.935.

(b) Reînnoire

Dacă certificatul FI a expirat, solicitanţii, în termen de 12 luni înainte de data solicitării de reînnoire, trebuie să efectueze un curs de perfecţionare de instructori ca FI în cadrul unei ATO sau la AAC, sau în cazul unui FI(B) sau FI(S) în cadrul unei ATO, al unei DTO sau la AAC, precum şi să efectueze o evaluare a competenţei în conformitate cu FCL.935.

SECŢIUNEA 4 – Cerinţe specifice pentru instructor pentru calificare de tip – TRI

FCL.905.TRI TRI – Privilegii şi condiţii

(a) Privilegiile unui TRI constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru:

1. revalidarea şi reînnoirea unei IR, cu condiţia ca TRI să fie titularul unei IR valabile;

2. eliberarea unui certificat de TRI sau SFI, cu condiţia ca titularul să întrunească toate condiţiile următoare:

(i) să aibă cel puţin 50 de ore de experienţă de instruire ca TRI sau SFI în conformitate cu prezentul Regulament sau cu Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene;

(ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părţii relevante a cursului de pregătire TRI în conformitate cu FCL.930.TRI litera (a) punctul 3 într-un mod considerat satisfăcător de şeful activităţii de pregătire al unei ATO;

3. în cazul unui TRI pentru avioane cu un singur pilot:

(i) eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, cu condiţia ca solicitantul să aibă în vedere privilegii care îi conferă dreptul de a participa la operaţiuni cu un singur pilot.

Privilegiile TRI(SPA) pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot în operaţiuni multipilot, cu condiţia ca TRI să îndeplinească oricare din următoarele condiţii:

(A) să deţină sau să fi deţinut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;

(B) să aibă cel puţin 500 de ore pe avioane în operaţiuni multipilot şi să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI;

(ii) cursul MPL referitor la faza de bază, cu condiţia să aibă privilegiile extinse la operaţiuni multipilot şi să deţină sau să fi deţinut un certificat de FI(A) sau IRI(A);

4. în cazul unui TRI pentru avioane multipilot:

(i) eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru:

(A) avioane multipilot;

(B) avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operaţiuni multipilot;

(ii) pregătire MCC;

(iii) cursul MPL privind fazele de bază, intermediară şi avansată, cu condiţia ca, pentru faza de bază, să deţină sau să fi deţinut un certificat de FI(A) sau IRI(A);

5. în cazul unui TRI pentru elicoptere:

(i) eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;

(ii) pregătire MCC, cu condiţia să deţină o calificare de tip pentru elicoptere multipilot;

(iii) extinderea IR(H) cu un singur motor la IR(H) multimotor;

6. în cazul unui TRI pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală:

(i) eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală;

(ii) pregătire MCC.

(b) Privilegiile unui TRI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiţia ca instructorul să respecte cerinţele din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene în ceea ce priveşte programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.

FCL.910.TRI TRI – Privilegii limitate

(a) Dispoziţii generale. Dacă pregătirea TRI se desfăşoară exclusiv pe FSTD, privilegiile TRI se limitează la pregătirea pe FSTD. Această limitare include însă următoarele privilegii pentru efectuarea, la bordul aeronavei, a:

1. zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS), cu condiţia ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (i);

2. pregătirii pentru aterizare, cu condiţia ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea specificată la FCL.930.TRI litera (a) punctul 4 subpunctul (ii); sau

3. zborului de pregătire specificat la FCL.060 litera (c) punctul 2, cu condiţia ca respectivul curs de pregătire TRI să fi inclus pregătirea menţionată la litera (a) punctul 1 sau la litera (a) punctul 2.

Limitarea la pregătirea pe FSTD este eliminată dacă TRI au efectuat o evaluare a competenţei pe aeronavă.

(b) TRI pentru avioane şi aeronave cu decolare-aterizare verticală – TRI(A) şi TRI(PL). Privilegiile TRI se limitează la tipul de avion sau aeronavă cu decolare-aterizare verticală pe care s-au efectuat pregătirea şi evaluarea competenţei. Cu excepţia cazurilor în care se stabileşte altfel în OSD, pentru a extinde privilegiile TRI la alte tipuri, TRI trebuie:

1. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precedă solicitarea, cel puţin 15 segmente de rută, inclusiv decolări şi aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 7 segmente se pot efectua pe un FSTD;

2. să fi efectuat componentele relevante de pregătire tehnică şi componentele de instruire practică din cursul TRI aplicabil;

3. să fi promovat secţiunile relevante ale evaluării competenţei în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte şi după zbor şi instruirea teoretică.

Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice şi componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil.

(c) TRI pentru elicoptere – TRI(H)

1. Privilegiile TRI(H) se limitează la tipul de elicopter pe care s-a susţinut evaluarea competenţei pentru eliberarea certificatului TRI. Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în OSD, privilegiile TRI sunt extinse la alte tipuri dacă TRI:

(i) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică şi componentele de instruire practică din cursul TRI;

(ii) au efectuat, în termen de 12 luni înaintea datei solicitării, cel puţin 10 ore pe tipul de elicopter aplicabil, dintre care maximum 5 ore pot fi efectuate pe un simulator complet de zbor (Full Flight Simulator – FFS) sau pe un echipament de pregătire pentru zbor (Flight Training Device – FTD) 2/3; şi

(iii) au promovat secţiunile relevante ale evaluării competenţei în conformitate cu FCL.935 pentru a demonstra, unui FIE sau unui TRE calificat în conformitate cu subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui pilot la nivelul necesar eliberării unei calificări de tip, inclusiv de a oferi instruire înainte şi după zbor şi instruirea teoretică.

Privilegiile TRI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă TRI au efectuat componentele relevante ale pregătirii tehnice şi componentele instruirii practice ale cursului TRI aplicabil.

2. Înainte ca privilegiile unui TRI(H) să fie extinse de la privilegii pentru un singur pilot la privilegii multipilot pe acelaşi tip de elicopter, titularul trebuie să fi efectuat cel puţin 100 de ore de zbor în operaţiuni multipilot pe acest tip.

(d) În pofida punctelor de mai sus, titularii unui certificat de TRI care au primit o calificare de tip în conformitate cu FCL.725 litera (e) au dreptul la extinderea privilegiilor lor de TRI la respectivul tip nou de aeronavă.

FCL.915.TRI TRI – Condiţii indispensabile

O persoană care solicită un certificat de TRI trebuie:

(a) să deţină cel puţin un certificat de pilot CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave aplicabilă;

(b) pentru un certificat de TRI(MPA):

1. să fi efectuat 1500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane multipilot; şi

2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puţin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări şi 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 precedă data solicitării, cel puţin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări şi aterizări, ca PIC pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FSTD reprezentând respectivul tip; şi

2.

(i) să fi efectuat cel puţin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane, inclusiv 30 de ore ca PIC pe tipul de avion aplicabil; sau

(ii) să deţină sau să fi deţinut 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 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv:

(i) 350 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot; sau

(ii) pentru solicitanţii 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 operaţiuni multipilot;

4. titularii unui certificat de FI(H) se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele de la punctele 1 şi 2 pe tipul relevant de elicopter cu un singur pilot;

(e) pentru TRI(PL):

1. să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot, aeronave cu decolare-aterizare verticală sau elicoptere multipilot; şi

2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, 30 de segmente de rută, inclusiv decolări şi 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 este efectuat pe aeronavă doar în cazul în care nu este disponibil şi accesibil niciun FSTD şi include:

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoştinţelor tehnice, pregătirea planurilor de lecţie şi dezvoltarea capacităţii de a pregăti la clasă sau pe simulator;

3. cinci ore de instruire practică pe aeronava corespunzătoare sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă în cazul aeronavelor cu un singur pilot şi 10 ore pe o aeronavă multipilot sau pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă;

(b) Solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa 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 priveşte cerinţele prezentului punct pentru eliberarea unui certificat de TRI limitat la instruirea practică pe simulatoare.

4. următoarea pregătire, după caz:

(i) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea zborurilor de linie sub supraveghere (LIFUS);

(ii) pregătire specifică suplimentară înainte de efectuarea pregătirii pentru aterizare. Pregătirea respectivă pe FSTD include pregătirea pentru procedurile de urgenţă legate de aeronavă.

FCL.935.TRI TRI – Evaluarea competenţei

(a) Evaluarea competenţei pentru un TRI pe MPA şi PL se efectuează pe un FFS. Dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, se utilizează o aeronavă.

(b) Evaluarea competenţei pentru un TRI pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot şi pentru elicoptere se efectuează pe oricare dintre următoarele:

1. pe un FFS disponibil şi accesibil;

2. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, pe o combinaţie de FSTD şi o aeronavă;

3. dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD, pe o aeronavă.

FCL.940.TRI TRI – Revalidare şi reînnoire

(a) Revalidare

1. Avioane

Pentru a revalida un certificat TRI(A), solicitanţii trebuie să îndeplinească, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, cel puţin două dintre următoarele trei cerinţe:

(i) să realizeze una din următoarele părţi ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o şedinţă de pregătire la simulator de cel puţin trei ore şi un exerciţiu aerian de cel puţin o oră care să cuprindă cel puţin două decolări şi aterizări;

(ii) să efectueze un curs de perfecţionare pentru instructori în calitate de TRI(A) în cadrul unei ATO;

(iii) să promoveze evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.935. Se consideră că solicitanţii care au respectat FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerinţă.

2. Elicoptere şi aeronave cu decolare-aterizare verticală

Pentru a revalida un certificat de TRI (H) sau TRI(PL), solicitanţii trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de TRI, cel puţin două dintre următoarele trei cerinţe:

(i) să efectueze cel puţin 50 de ore de instruire practică pe fiecare dintre tipurile de aeronavă pentru care sunt titularii unor privilegii de asigurare a instruirii sau pe un FSTD reprezentând

respectivele tipuri, dintre care cel puţin 15 ore se efectuează în intervalul de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului TRI. În cazul TRI(PL), orele respective se desfăşoară 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, instructori pentru calificare de zbor instrumental (IRI), instructori de pregătire sintetică (STI) sau ca orice alt tip de examinatori este luat în considerare în acest scop;

(ii) să participe la un curs de perfecţionare pentru instructori în calitate de TRI(H) sau de TRI(PL), după caz, în cadrul unei ATO;

(iii) în perioada de 12 luni imediat anterioară datei de expirare a certificatului, să fi promovat o evaluare a competenţei în conformitate cu FCL.935, FCL.910.TRI litera (b) punctul 3 sau FCL.910.TRI litera (c) punctul 3, după caz.

3. Pentru cel puţin fiecare a doua revalidare a unui certificat de TRI, titularii trebuie să promoveze evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.935.

4. Dacă TRI sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeaşi categorie, evaluarea competenţei susţinută pe unul dintre tipurile respective de aeronave revalidează certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deţinute în cadrul aceleiaşi categorii de aeronave, cu excepţia cazului în care OSD prevăd altfel.

5. Cerinţe specifice pentru revalidarea unui certificat de TRI(H)

Se consideră că TRI(H) titulari ai unui certificat de FI(H) pe tipul relevant sunt în conformitate cu cerinţele de la litera (a). În acest caz, certificatul de TRI(H) este valabil până la data expirării certificatului de FI(H).

(b) Reînnoire

Pentru a reînnoi un certificat de TRI, solicitanţii trebuie, în termen de 12 luni imediat anterior datei solicitării, să fi promovat evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.935 şi să fi efectuat următoarele:

1. pentru avioane:

(i) cel puţin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări şi aterizări pe tipul de avion aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FFS;

(ii) cursuri de perfecţionare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI;

2. pentru elicoptere şi aeronave cu decolare-aterizare verticală:

(i) cel puţin 10 ore timp de zbor, inclusiv decolări şi aterizări pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care maximum 5 ore se pot efectua pe un FFS sau pe un FTD 2/3;

(ii) cursuri de perfecţionare pentru instructori ca TRI în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI;

3. dacă solicitanţii sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeaşi categorie, evaluarea competenţei susţinută pe unul dintre tipurile respective de aeronave reînnoieşte certificatul de TRI pentru celelalte tipuri deţinute în cadrul aceleiaşi categorii de aeronave, cu excepţia cazului în care OSD prevăd altfel.

SECŢIUNEA 5 – Cerinţe specifice pentru instructor pentru calificarea de clasă – CRI

FCL.905.CRI CRI – Privilegii şi condiţii

(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 cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, în cazul în care solicitantul are în vedere privilegii care să îi confere dreptul de a participa la operaţiuni cu un singur pilot;

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

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

(b) Privilegiile unui CRI se limitează la clasa sau tipul de avion pe care s-a susţinut evaluarea competenţelor 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 şi aflat pe scaunul celuilalt pilot.

(ba) Privilegiile CRI constau în a oferi instruirea pentru calificările de clasă şi de tip pentru avioanele cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, în operaţiuni multipilot, cu condiţia ca CRI să îndeplinească oricare dintre următoarele condiţii:

1. să deţină sau să fi deţinut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;

2. să aibă cel puţin 500 de ore pe avioane în operaţiuni multipilot şi să fi efectuat un curs de pregătire MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI.

(c) Solicitanţii unui CRI pentru avioane multimotor care deţin un certificat CRI pentru avioane cu un singur motor trebuie să îndeplinească condiţiile indispensabile pentru un CRI stabilite la punctul FCL.915.CRI litera (a) şi cerinţele de la punctul FCL.930.CRI litera (a) punctul 3 şi de la punctul FCL.935.

FCL.915.CRI CRI – Condiţii indispensabile

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

(a) pentru avioane multimotor:

1. 500 de ore 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 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 puţin:

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoştinţelor tehnice, pregătirea planurilor de lecţie şi dezvoltarea capacităţii de a pregăti la clasă sau pe simulator;

3. cinci ore de instruire practică pe avioane multimotor sau pe un FSTD reprezentând clasa sau tipul respectiv de avion, inclusiv cel puţin trei ore pe avion, sau cel puţin trei ore de instruire practică pe avioane monomotor, asigurată de un FI(A) calificat în conformitate cu FCL.905.FI litera (j).

(b) Solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (a) punctul 1.

FCL.940.CRI CRI – Revalidare şi reînnoire

(a) Pentru a revalida un certificat de CRI, solicitanţii trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de CRI, cel puţin două dintre următoarele trei cerinţe:

1. să asigure cel puţin 10 ore de instruire practică în calitate de CRI. În cazul în care solicitanţii deţin privilegii de CRI atât pe avioane monomotor, cât şi pe avioane multimotor, orele respective de instruire practică se împart în mod egal între avioanele monomotor şi cele multimotor;

2. să efectueze un curs de perfecţionare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la AAC;

3. să promoveze evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.935 pentru avioane multimotor sau monomotor, după caz.

(b) Pentru cel puţin fiecare a doua revalidare a unui certificat de CRI, titularii trebuie să fi îndeplinit cerinţa de la litera (a) punctul 3.

(c) Reînnoire

În cazul în care certificatul de CRI a expirat, acesta se reînnoieşte dacă, în perioada de 12 luni înainte de solicitarea reînnoirii, solicitanţii:

1. au efectuat un curs de perfecţionare în calitate de CRI în cadrul unei ATO sau la AAC;

2. au efectuat evaluarea competenţei astfel cum se prevede la FCL.935.

SECŢIUNEA 6 – Cerinţe specifice pentru instructor pentru calificarea de zbor instrumental – IRI

FCL.905.IRI IRI – Privilegii şi condiţii

(a) Privilegiile IRI constau în a oferi pregătire pentru eliberarea, revalidarea şi reînnoirea unei BIR sau a unei IR pe categoria corespunzătoare de aeronave.

(b) *Cerinţe 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; şi

2. să fi efectuat cel puţin 1500 de ore de zbor în operaţiuni cu echipaj multiplu.

3. În cazul unui IRI deja calificat să asigure pregătire pentru cursuri integrate ATP(A) sau CPL(A)/IR, cerinţa de la litera (b) punctul 2 poate fi înlocuită cu obligaţia de a absolvi cursul prevăzut la FCL.905.FI litera (j) punctul 3.

FCL.915.IRI IRI – Condiţii indispensabile

Solicitanţii unui certificat de IRI trebuie:

(a) în cazul unui IRI(A):

1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puţin 200 de ore timp de zbor în condiţii IFR după eliberarea BIR sau a IR, dintre care cel puţin 50 de ore să fie pe avioane;

2. care urmează să asigure pregătire pe un avion, să fi efectuat cel puţin 800 de ore timp de zbor în condiţii IFR, dintre care cel puţin 400 de ore pe avioane;

3. care urmează să solicite un IRI(A) pe avioane multimotor, să îndeplinească cerinţele de la FCL.915.CRI litera (a), de la FCL.930.CRI şi de la FCL.935;

(b) în cazul unui IRI(H):

1. care urmează să asigure pregătire pe FSTD-uri pe durata unui curs aprobat de pregătire în cadrul unei ATO, să fi efectuat cel puţin 125 de ore timp de zbor în condiţii IFR după eliberarea IR, dintre care cel puţin 65 de ore să fie timp de zbor instrumental pe elicoptere;

2. care urmează să asigure pregătire pe un elicopter, să fi efectuat cel puţin 500 de ore timp de zbor în condiţii IFR, dintre care cel puţin 250 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere; şi

3. care urmează să solicite un IR(H) pentru elicoptere multimotor, să îndeplinească cerinţele de la FCL.905.FI litera (h) punctul 2;

(c) solicitanţii unui certificat de IRI(As) trebuie să fi efectuat cel puţin 300 de ore timp de zbor în condiţii IFR, dintre care cel puţin 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 puţin:

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoştinţelor teoretice instrumentale, pregătirea planurilor de lecţie şi dezvoltarea capacităţii de a pregăti la clasă;

3.

(i) pentru IRI(A), cel puţin 10 ore de instruire practică pe un avion, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II. În cazul solicitanţilor titulari ai unui certificat de FI(A), numărul acestor ore se reduce la 5;

(ii) pentru IRI(H), cel puţin 10 ore de instruire practică pe un elicopter, FFS, FTD 2/3 sau FPNT II/III. În cazul solicitanţilor titulari ai unui certificat de FI(H), numărul orelor respective se reduce la cel puţin cinci;

(iii) pentru IRI(As), cel puţin 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) Solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (a) punctul 1.

FCL.940.IRI IRI – Revalidare şi reînnoire

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

SECŢIUNEA 7 – Cerinţe specifice pentru instructor de zbor sintetic – SFI

FCL.905.SFI SFI – Privilegii şi condiţii

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

1. revalidarea şi reînnoirea unei IR, cu condiţia ca aceştia să deţină sau să fi deţinut o IR pe categoria de aeronave relevantă;

2. eliberarea unei IR, cu condiţia ca aceştia să deţină sau să fi deţinut o IR pe categoria de aeronave relevantă şi să fi urmat un curs de pregătire IRI.

(b) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele cu un singur pilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, în cazul în care solicitanţii au în vedere privilegii care să le confere dreptul de a participa la operaţiuni cu un singur pilot.

Privilegiile SFI pentru avioanele cu un singur pilot pot fi extinse la instruirea practică pentru calificările de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot în operaţiuni multipilot, cu condiţia ca aceştia să îndeplinească oricare dintre următoarele condiţii:

(i) să deţină sau să fi deţinut un certificat de TRI pentru avioane multipilot;

(ii) să aibă cel puţin 500 de ore pe avioane în operaţiuni multipilot şi să fi efectuat un curs de pregătire de MCCI în conformitate cu FCL.930.MCCI;

2. cursurile de pregătire de MCC şi MPL cu privire la faza de bază, cu condiţia ca privilegiile SFI(SPA) să fi fost extinse la operaţiuni multipilot în conformitate cu punctul 1.

(c) Privilegiile asociate SFI pentru avioanele multipilot constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane multipilot şi, în cazul în care solicitanţii doresc să obţină privilegii în vederea participării în operaţiuni multipilot, pentru avioanele complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot;

2. cursul de pregătire pentru MCC;

3. cursul MPL cu privire la fazele de bază, intermediară şi avansată, cu condiţia ca, pentru faza de bază, să deţină sau să fi deţinut un certificat de FI(A) sau de IRI(A).

(d) Privilegiile SFI pentru elicoptere constau în dreptul de a asigura instruire practică de zbor sintetic pentru:

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

2. cursul MCC, dacă SFI au privilegii de a oferi instruire pentru elicoptere multipilot.

(e) Privilegiile unui SFI includ privilegiile de a efectua o evaluare practică EBT la un operator EBT, cu condiţia ca instructorul să respecte cerinţele din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene în ceea ce priveşte programele de standardizare pentru instructori EBT la respectivul operator EBT.

FCL.910.SFI SFI – Privilegii limitate

Privilegiile 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 aceleiaşi categorii de aeronave dacă titularii:

(a) au parcurs conţinutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;

(b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică şi componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil;

(c) au desfăşurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puţin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI pe tipul aplicabil sub supravegherea şi spre satisfacţia unui TRE sau a unui SFE calificat în acest scop.

Privilegiile unui SFI se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă SFI a efectuat componentele relevante de tip ale pregătirii tehnice şi componentele FSTD ale programei de instruire practică a cursului TRI aplicabil.

FCL.915.SFI SFI – Condiţii indispensabile

O persoană care solicită un certificat de SFI trebuie:

(a) să deţină sau să fi deţinut cel puţin un CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;

(b) să fi promovat verificarea competenţei pentru eliberarea calificării de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS reprezentând tipul relevant, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; şi

(c) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane multipilot sau SFI(PL):

1. să fi efectuat cel puţin 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;

2. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea, cel puţin:

(i) 3 segmente de rută în cabina de pilotaj a tipului de aeronavă aplicabil; sau

(ii) 2 şedinţe de pregătire la simulator orientată pe zborul de linie realizate de un echipaj de zbor calificat în cabina de pilotaj a tipului aplicabil. Aceste şedinţe la simulator trebuie să cuprindă 2 zboruri de cel puţin 2 ore fiecare între 2 aerodromuri diferite, precum şi activităţile asociate de planificare înaintea zborului şi de *debriefing*;

(d) în plus, pentru un SFI(A) pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot:

1. să fi efectuat cel puţin 500 de ore de zbor ca PIC pe avioane cu un singur pilot;

2. să deţină sau să fi deţinut o calificare IR(A) multimotor; şi

3. să fi îndeplinit cerinţele de la litera (c) punctul 2;

(e) în plus, pentru un SFI(H):

1. să fi efectuat, ca pilot sau ca asistent, cel puţin o oră timp de zbor în cabina de pilotaj a tipului aplicabil, în intervalul de 12 luni care precede solicitarea; şi

2. să deţină, în cazul elicopterelor multipilot, cel puţin 1000 de ore experienţă de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puţin 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:

1. conţinutul FTSD al cursului pentru calificare de tip aplicabil;

2. componentele relevante de pregătire tehnică şi componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI aplicabil;

3. 25 de ore de predare-învăţare.

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

FCL.940.SFI SFI – Revalidare şi reînnoire

(a) Revalidare

Pentru a revalida un certificat de SFI, solicitanţii trebuie să îndeplinească, înainte de data expirării certificatului de SFI, cel puţin două dintre următoarele trei cerinţe:

1. să fi efectuat cel puţin 50 de ore ca instructori sau examinatori pe FSTD, dintre care cel puţin 15 ore în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de SFI;

2. să fi participat la un curs de perfecţionare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;

3. să fi promovat secţiunile relevante ale evaluării competenţei în conformitate cu FCL.935.

(b) În plus, solicitanţii trebuie să fi fost supuşi, pe un FFS, verificărilor competenţei pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care aceştia sunt titulari de privilegii.

(c) Pentru cel puţin fiecare a doua revalidare a unui certificat de SFI, titularii trebuie să îndeplinească cerinţa de la litera (a) punctul 3.

(d) Dacă un SFI este titularul unui certificat pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeaşi categorie, evaluarea competenţei susţinută pe unul dintre tipurile respective revalidează certificatul

de SFI pentru celelalte tipuri deţinute în cadrul aceleiaşi categorii de aeronave, cu excepţia cazului în care OSD prevăd altfel.

(e) Reînnoire

Pentru a reînnoi certificatul de SFI, solicitanţii trebuie să întrunească, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării reînnoirii, toate condiţiile următoare:

1. să fi participat la un curs de perfecţionare pentru instructori în calitate de SFI în cadrul unei ATO;

2. să fi promovat evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.935;

3. să fi efectuat, pe un FSTD, testul de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care urmează a fi reînnoite privilegiile.

SECŢIUNEA 8 – Cerinţe specifice pentru instructor pentru cooperare în echipaj multiplu – MCCI

FCL.905. MCCI MCCI – Privilegii şi condiţii

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

1. părţii practice a cursurilor MCC, dacă nu se combină cu pregătirea pentru calificare de tip; şi

2. în cazul MCCI(A), fazei de bază a cursului integrat de pregătire MPL, cu condiţia să deţină sau să fi deţinut 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 – Condiţii indispensabile

O persoană care solicită un certificat de MCCI trebuie:

(a) să deţină sau să fi deţinut cel puţin un CPL, MPL sau ATPL pe categoria de aeronave corespunzătoare;

(b) să aibă cel puţin:

1. în cazul avioanelor, al dirijabilelor şi al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, 1500 de ore experienţă de zbor ca pilot în cadrul unor operaţiuni multipilot;

2. în cazul elicopterelor, 1000 de ore experienţă de zbor ca pilot în operaţiuni cu echipaj multiplu, dintre care cel puţin 350 de ore pe elicoptere multipilot.

FCL.930.MCCI MCCI – Curs de pregătire

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

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. pregătire tehnică cu privire la tipul de FSTD pe care solicitantul doreşte să asigure pregătire practică;

3. 3 ore de instrucţie 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 competenţei solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

(b) Solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de FI, TRI, CRI, IRI sau SFI se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (a) punctul 1.

FCL.940.MCCI MCCI – Revalidare şi reînnoire

(a) Pentru revalidarea unui certificat de MCCI, solicitantul trebuie să fi îndeplinit cerinţele 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 cerinţele de la punctul FCL.930.MCCI litera (a) punctele 2 şi 3 pe tipul relevant de FNPT II/III MCC, FTD 2/3 sau FFS.

SECŢIUNEA 9 – Cerinţe specifice pentru instructor de pregătire sintetică – STI

FCL.905.STI STI – Privilegii şi condiţii

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

1. eliberarea unui certificat;

2. eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unei BIR, a unei IR şi a unei calificări de tip sau de clasă pentru aeronave cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă 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 esenţială de zbor din cadrul cursului integrat de pregătire MPL.

FCL.910.STI STI – Privilegii limitate

Privilegiile titularilor unui certificat de STI se limitează la FSTD pe care s-a urmat cursul de pregătire STI.

Privilegiile se pot extinde la alte FSTD reprezentând alte tipuri de aeronave dacă, în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării, titularii:

(a) au parcurs conţinutul FSTD al cursului CRI sau TRI pe clasa sau pe tipul de aeronavă pentru care se solicită privilegii de asigurare a instruirii;

(b) au promovat, pe FSTD pe care urmează să se desfăşoare instruirea practică, secţiunea aplicabilă a verificării competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzător.

Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe echipament de pregătire instrumentală de bază (BITD), verificarea competenţei cuprinde numai exerciţiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A);

(c) au efectuat, în cadrul unui curs pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puţin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI(A), IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puţin o oră de instruire practică sub supravegherea unui FIE în categoria de aeronavă corespunzătoare.

FCL.915.STI STI – Condiţii indispensabile

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI trebuie:

1. să deţină sau să fi deţinut, în intervalul de trei ani care precedă solicitarea, un certificat de pilot şi privilegii de asigurare a instruirii adecvate cursurilor care se intenţionează a fi oferite;

2. să fi efectuat pe un FSTD verificarea competenţei corespunzătoare calificării de clasă sau de tip în intervalul de 12 luni care precedă imediat solicitarea.

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(A) şi care doresc să ofere instruire exclusiv pe BITD efectuează doar exerciţiile corespunzătoare unui test de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A).

(b) Pe lângă cerinţele prevăzute la litera (a), persoanele care solicită eliberarea unui certificat de STI(H) trebuie să fi efectuat cel puţin o oră timp de zbor ca asistent în cabina de pilotaj a tipului aplicabil de elicopter, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării.

FCL.930.STI STI – Curs de pregătire

(a) Cursul de pregătire pentru STI cuprinde cel puţin 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 competenţei solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

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

(b) Pentru solicitanţii unui certificat de STI(H), cursul cuprinde şi conţinutul FFS al cursului TRI aplicabil.

FCL.940.STI STI – Revalidarea şi reînnoirea certificatului de STI

(a) Revalidare

Pentru a reînnoi un certificat de STI, solicitanţii trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior datei expirării certificatului de STI, să întrunească toate condiţiile următoare:

1. să fi efectuat cel puţin trei ore de instruire practică pe un FSTD, ca parte a unui curs complet pentru CPL, IR, PPL sau pentru calificarea de clasă sau de tip;

2. să fi promovat, pe FSTD pe care se desfăşoară instruirea practică, secţiunile aplicabile ale verificării competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenţei cuprinde exerciţiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unui PPL(A).

(b) Reînnoire

Pentru a reînnoi certificatul de STI, solicitanţii trebuie ca, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării de reînnoire:

1. să urmeze un curs de perfecţionare în calitate de STI în cadrul unei ATO;

2. să promoveze, pe FSTD pe care se desfăşoară instruirea practică, secţiunile aplicabile ale verificării competenţei în conformitate cu Apendicele nr.9 la prezenta Anexă (Partea FCL) pentru clasa sau tipul de aeronavă corespunzătoare.

Pentru un STI(A) care oferă instruire exclusiv pe BITD, verificarea competenţei cuprinde exerciţiile corespunzătoare unui test de îndemânare doar pentru eliberarea unui PPL(A);

3. să efectueze, în categoria relevantă de aeronave, în cadrul unui curs complet CPL, IR, PPL sau pentru calificare de clasă sau de tip, cel puţin trei ore de instruire practică sub supravegherea unui FI, CRI, IRI sau TRI desemnat de ATO în acest scop, inclusiv cel puţin o oră de instruire practică sub supravegherea unui examinator pentru instructori de zbor (FIE).

SECŢIUNEA 10 – Instructor pentru calificare de zbor în munţi – MI

FCL.905.MI MI – Privilegii şi condiţii

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

FCL.915.MI MI – Condiţii 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 deţină o calificare de zbor în munţi.

FCL.930.MI MI – Curs de pregătire

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

(b) Înainte de participarea la curs, solicitanţii trebuie să fi promovat un test practic preliminar în compania unui MI titular al unui certificat de FI pentru evaluarea experienţei şi a capacităţii lor de a participa la cursul de pregătire.

FCL.940.MI Valabilitatea certificatului de MI

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

SECŢIUNEA 11 – Cerinţe specifice pentru pilot instructor de încercare – FTI

FCL.905.FTI FTI – Privilegii şi condiţii

(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 condiţia 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 condiţia ca instructorul să aibă cel puţin 2 ani de experienţă 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 şi în ceea ce priveşte calificările de pilot de încercare de categoria 2.

FCL.915.FTI FTI – Condiţii 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 puţin 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 puţin:

1. 25 de ore de predare-învăţare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoştinţelor tehnice, pregătirea planurilor de lecţie şi dezvoltarea capacităţii 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 competenţei solicitantului în conformitate cu punctul FCL.920.

(b) Credite

1. Solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de instructor se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţa de la litera (a) punctul 1.

2. În plus, solicitanţii care deţin sau au deţinut un certificat de FI sau TRI pe categoria de aeronave relevantă se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele de la litera (a) punctul 2.

FCL.940.FTI FTI – Revalidare şi reînnoire

(a) *Revalidare*. Pentru revalidarea unui certificat de FTI, solicitantul trebuie să îndeplinească, în perioada de valabilitate a certificatului de FTI, una dintre următoarele cerinţe:

1. să efectueze cel puţin:

(i) 50 de ore de zbor de încercare, dintre care cel puţin 15 se efectuează în intervalul de 12 luni precedent datei expirării certificatului de FTI; şi

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

2. să urmeze pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor în calitate de FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor se bazează pe elementul de instruire practică al cursului de pregătire FTI, în conformitate cu FCL.930.FTI litera (a) punctul 3, şi cuprinde cel puţin un 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 pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor ca FTI în cadrul unei ATO. Pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor trebuie să respecte cel puţin cerinţele de la FCL.930.FTI litera (a) punctul 3.

SUBPARTEA K – EXAMINATORI

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe comune

FCL.1000 Certificate de examinator

(a) Dispoziţii generale

Titularii unui certificat de examinator trebuie:

1. cu excepţia cazului în care prezenta Anexă (Partea FCL) prevede altfel, să fie titularii unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celor pentru care sunt autorizaţi să desfăşoare teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei şi să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea;

2. să fie calificaţi să acţioneze ca PIC pe aeronavă în timpul unui test de îndemânare, al verificării competenţei sau al evaluării competenţei, dacă acestea se desfăşoară pe o aeronavă.

(b) Condiţii speciale:

1. AAC poate elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru desfăşurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenţei şi a evaluărilor competenţei dacă nu este posibilă respectarea cerinţelor stabilite în prezenta subparte din cauza introducerii oricăror dintre următoarele:

(i) aeronave noi în Republica Moldova sau în flota unui operator;

(ii) cursuri noi de pregătire în prezenta Anexă (Partea FCL).

Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare, verificările competenţei şi evaluările competenţei necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea sa nu poate depăşi, în niciun caz, un 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 condiţiile indispensabile şi cerinţele de revalidare pentru respectiva categorie de certificat de examinator.

3. În cazul în care nu este disponibil niciun examinator calificat, AAC autorizează inspectori sau examinatori care nu îndeplinesc cerinţele relevante pentru calificarea de clasă, de tip sau de instructor, astfel cum sunt specificate la litera (a), în vederea efectuării testelor de îndemânare, a verificărilor competenţei şi a evaluărilor competenţei.

(c) Examinarea furnizată în afara Republicii Moldova:

1. Prin derogare de la dispoziţiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare şi al verificărilor competenţei furnizate în afara Republicii Moldova pentru care statele respective sunt responsabile în temeiul Convenţiei de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator solicitanţilor care deţin un certificat de pilot conform cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago, cu condiţia ca solicitanţii respectivi:

(i) să fie titulari cel puţin ai unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celui pentru care sunt autorizaţi să desfăşoare teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei şi, în orice caz, să fie titularii cel puţin ai unui CPL;

(ii) să fie calificaţi să acţioneze ca PIC în aeronavă în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenţei care se desfăşoară în aeronavă;

(iii) să îndeplinească cerinţele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; şi

(iv) să demonstreze AAC un nivel corespunzător de cunoaştere a normelor internaţionale de siguranţă a aviaţiei, astfel încât să îşi poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL).

2. Certificatul menţionat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare şi verificări ale competenţei:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova pentru care statele-membre OACI sunt responsabile în temeiul Convenţiei de la Chicago; şi

(ii) pentru piloţii care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.

(d) Examinatorii certificaţi, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, de către autorităţile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene pot fi acceptaţi de către AAC pentru a desfăşura teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei personalului navigant din Republica Moldova. Procedura simplificată de acceptare a acestor examinatori va fi stabilită de AAC.

FCL.1005 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe

Examinatorii nu desfăşoară:

(a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenţei pentru persoanele care solicită eliberarea unui certificat sau a unei calificări şi cărora le-au furnizat peste 25% din instruirea practică necesară pentru certificat, calificarea pentru care se susţine testul de îndemânare sau evaluarea competenţei; şi

(b) teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.

FCL.1010 Condiţii indispensabile pentru examinatori

Solicitanţii unui certificat de examinator trebuie să demonstreze:

(a) cunoştinţe relevante, pregătire şi experienţă corespunzătoare în ceea ce priveşte privilegiile unui examinator;

(b) faptul că nu au suferit nicio sancţiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia dintre certificatele sau calificările lor eliberate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea FCL), pentru nerespectarea regulamentului de bază şi a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.

FCL.1015 Standardizarea examinatorilor

(a) Solicitantul unui certificat de examinator trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat de AAC sau care este asigurat de o ATO şi aprobat de AAC.

(b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică şi instruire practică şi cuprinde cel puţin:

1. desfăşurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei pentru certificatele şi calificările pentru care solicitantul doreşte să obţină privilegiul de a desfăşura teste sau verificări;

2. instruire cu privire la cerinţele aplicabile prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) şi cerinţele aplicabile privind operaţiunile aeriene, desfăşurarea unor teste de îndemânare, verificări ale competenţei şi evaluări ale competenţei, precum şi rapoartele şi documentaţia aferente;

3. o informare cu privire la procedurile administrative naţionale, cerinţele privind protecţia datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor şi taxe;

4. o informare cu privire la necesitatea de a revizui şi a aplica elementele de la punctul 3, atunci când desfăşoară teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei unui solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC care a eliberat şi certificatul examinatorului; şi

5. o instruire cu privire la modul de a obţine acces la respectivele proceduri şi cerinţe naţionale ale celorlalte autorităţi competente, atunci când este necesar.

(c) Titularii unui certificat de examinator nu desfăşoară teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC care i-a eliberat certificatul de examinator, cu excepţia cazului în care au analizat cele mai recente informaţii disponibile care conţin procedurile naţionale relevante ale autorităţii competente a solicitantului.

(d) Titularii unui certificat de examinator acceptat de AAC în conformitate cu prevederile FCL.1000 litera (d) desfăşoară teste de îndemânare, verificări ale competenţei sau evaluări ale competenţei unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC, cu condiţia că au analizat cele mai recente informaţii disponibile care conţin procedurile naţionale relevante.

FCL.1020 Evaluarea competenţei examinatorilor

Solicitanţii unui certificat de examinator trebuie să îşi demonstreze competenţa în faţa unui inspector al AAC sau a unui examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către AAC care a eliberat certificatul de examinator, prin desfăşurarea unui test de îndemânare, a unei verificări a competenţei sau a unei evaluări a competenţei în rolul examinatorului pentru care se solicită privilegiile, inclusiv a informării, desfăşurării testului de îndemânare, verificării competenţei sau evaluării competenţei şi a evaluării persoanei care susţine testul de îndemânare,

verificarea competenţei sau evaluarea competenţei, a *debriefing*-ului şi a înregistrării documentelor.

FCL.1025 Valabilitatea, revalidarea şi reînnoirea certificatelor de examinator

(a) Valabilitate

Un certificat de examinator este valabil trei ani.

(b) Revalidare

Pentru a revalida un certificat de examinator, titularii trebuie să îndeplinească toate condiţiile următoare:

1. înainte de data expirării certificatului, să fi efectuat cel puţin şase teste de îndemânare, verificări ale competenţei, evaluări ale competenţei sau faze de evaluare EBT în cadrul unui modul EBT menţionat la ORO.FC.231 din partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene;

2. în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului, să fi efectuat un curs de reîmprospătare a cunoştinţelor pentru examinatori, asigurat de AAC sau asigurat de o ATO şi aprobat de AAC;

3. unul dintre testele de îndemânare, verificările competenţei, evaluările competenţei sau faze de evaluare EBT efectuate în conformitate cu punctul 1 se desfăşoară în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului de examinator; şi:

(i) să fi fost evaluat de un inspector din partea AAC sau de un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către AAC care eliberează certificatul de examinator; sau

(ii) să respecte cerinţele de la FCL.1020.

Dacă solicitanţii unei revalidări sunt titularii unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, toate privilegiile de examinator pot fi revalidate în cazul în care solicitanţii îndeplinesc cerinţele de la litera (b) punctele 1 şi 2 şi de la FCL.1020 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deţinute, în acord cu AAC.

(c) Reînnoire

Dacă certificatul a expirat, înainte de reluarea exercitării privilegiilor solicitanţii trebuie să îndeplinească cerinţele de la litera (b) punctul 2 şi de la FCL.1020 în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării reînnoirii.

(d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoieşte numai dacă solicitanţii demonstrează că îndeplinesc în permanenţă cerinţele prevăzute la FCL.1010 şi FCL.1030.

FCL.1030 Desfăşurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenţei şi a evaluărilor competenţei

(a) Atunci când desfăşoară teste de îndemânare, verificări ale competenţei şi evaluări ale competenţei, examinatorii:

1. se asigură că se poate stabili o comunicare cu solicitantul, fără bariere lingvistice;

2. se asigură că solicitantul îndeplineşte toate cerinţele privind calificarea, pregătirea şi experienţa prevăzute în prezenta Anexă (Partea FCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatului sau a calificării pentru care se susţin testul de îndemnare, verificarea competenţei sau evaluarea competenţei;

3. explică solicitantului consecinţele oferirii de informaţii incomplete, inexacte sau false în ceea ce priveşte pregătirea şi experienţa de zbor.

(b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenţei, examinatorul:

1. aduce la cunoştinţa solicitantului rezultatul testului. În eventualitatea unei promovări parţiale sau a unui eşec, examinatorul aduce la cunoştinţa solicitantului faptul că acesta nu îşi poate exercita privilegiile asociate calificării până la promovarea integrală a examenului. Examinatorul detaliază orice cerinţă suplimentară de pregătire şi explică dreptul solicitantului de a face contestaţie;

2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenţei sau a evaluării competenţei pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului;

3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenţei şi înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului AAC care a eliberat certificatul solicitantului şi autorităţii competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conţină:

(i) o declaraţie conform căreia examinatorul a primit de la solicitant informaţii cu privire la pregătirea şi experienţa acestuia şi a constatat că pregătirea şi experienţa respectă cerinţele aplicabile din prezenta Anexă (Partea FCL);

(ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele şi exerciţiile necesare, precum şi detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eşec, examinatorul notează motivele acestei evaluări;

(iii) rezultatul testului, al verificării sau al evaluării competenţei;

(iv) o declaraţie conform căreia examinatorul a analizat şi a aplicat procedurile şi cerinţele naţionale ale autorităţii competente a solicitantului, în cazul în care certificatul solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiaşi autorităţi competente care i-a eliberat certificatul de examinator;

(v) o copie a certificatului de examinator care conţine domeniul de aplicare a privilegiilor sale în calitate de examinator în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenţei sau al evaluărilor competenţei unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiaşi autorităţi competente care i-a eliberat certificatul de examinator.

(c) Examinatorii păstrează, pentru o perioadă de 5 ani, dosare cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, verificărilor competenţei şi evaluărilor competenţei efectuate şi cu rezultatele acestora.

(d) La cererea AAC, examinatorii înaintează toate dosarele şi rapoartele, precum şi orice alte informaţii, în funcţie de necesităţile de supraveghere.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe specifice pentru examinatorii de zbor – FE

FCL.1005.FE FE – Privilegii şi condiţii

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

1. teste de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(A), precum şi teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de clasă şi de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat cel puţin 1000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puţin 250 de ore de instruire practică;

2. teste de îndemânare pentru eliberarea unui CPL(A), precum şi teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de clasă şi de tip pentru un singur pilot asociate, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat cel puţin 2000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puţin 250 de ore de instruire practică;

3. teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru LAPL(A), cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat cel puţin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puţin 100 de ore de instruire practică;

4. teste de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de zbor în munţi, cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat cel puţin 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG, inclusiv cel puţin 500 de decolări şi aterizări de instruire practică pentru calificarea de zbor în munţi;

5. teste de verificare a competenţei pentru revalidarea şi reînnoirea EIR, cu condiţia ca FE să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane şi să respecte cerinţele de la punctul FCL.1010.IRE litera (a) punctul 2.

(b) *FE(H)*. Privilegiile unui FE pentru elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfăşura:

1. teste de îndemânare pentru eliberarea unui PPL(H), precum şi teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-un PPL(H), cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puţin 250 de ore de instruire practică;

2. teste de îndemânare pentru eliberarea unui CPL(H), precum şi teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de tip pentru elicoptere monomotor cu un singur pilot înscrise într-un CPL(H), cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puţin 250 de ore de instruire practică;

3. teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de tip pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot înscrise într-un PPL(H) sau CPL(H), cu condiţia ca examinatorul să fi respectat cerinţele de la punctul 1 sau 2, după caz, şi să fie titularul unui CPL(H) sau al unui ATPL(H) şi, dacă este cazul, al unei IR(H);

4. teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru LAPL(H), cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat cel puţin 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, inclusiv cel puţin 150 de ore de instruire practică.

(c) *FE(As)*. Privilegiile unui FE pentru dirijabile constau în dreptul acestuia de a desfăşura teste de îndemânare pentru eliberarea PPL(As) şi CPL(As) şi teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru calificările de tip asociate pentru dirijabile, cu condiţia ca examinatorul să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe dirijabile, inclusiv 100 de ore de instruire practică.

[Lit.d)-e) abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

FCL.1010.FE FE – Condiţii indispensabile

O persoană care solicită un certificat de FE trebuie să deţină un certificat de FI pe categoria corespunzătoare de aeronave.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de tip – TRE

FCL.1005.TRE TRE – Privilegii şi condiţii

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

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

2. verificări ale competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip şi a IR;

3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A);

4. teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiţia ca examinatorul să respecte cerinţele de la punctul FCL.925;

5. evaluarea competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI sau SFI pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiţia ca aceştia să fi acumulat cel puţin trei ani de experienţă ca TRE şi să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.1015 litera (b).

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

1. teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru elicoptere;

2. verificări ale competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea IR sau pentru extinderea IR(H) de la elicoptere monomotor la elicoptere multimotor, cu condiţia ca TRE(H) să fie titularul unei IR(H) valabile;

3. teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H);

4. evaluarea competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate de TRI(H) sau SFI(H), cu condiţia ca aceştia să fi acumulat cel puţin trei ani de experienţă ca TRE şi să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenţei în conformitate cu punctul FCL.1015 litera (b).

FCL.1010.TRE TRE – Condiţii indispensabile

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

1. în cazul avioanelor multipilot sau al aeronavelor cu decolare-aterizare verticală, să fi efectuat 1500 de ore de zbor ca pilot pe avioane multipilot sau pe aeronave cu decolare-aterizare verticală, dintre care cel puţin 500 de ore ca PIC;

2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane cu un singur pilot, dintre care cel puţin 200 de ore ca PIC;

3. să fie titularii unui CPL sau ATPL şi ai unui certificat de TRI pentru tipul aplicabil;

4. pentru obţinerea unui certificat TRE, să fi efectuat cel puţin 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).* Solicitanţii 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 obţinerea 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 unui CPL(H) sau ATPL(H) şi să fi efectuat 1 500 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere multipilot, dintre care cel puţin 500 de ore ca PIC;

4. în cazul elicopterelor multimotor cu un singur pilot:

(i) să fi efectuat 1000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere, dintre care cel puţin 500 de ore ca PIC;

(ii) să fie titularii unui CPL(H) sau ATPL(H) şi, 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 puţin 500 de ore ca PIC;

(ii) să fie titularii unui CPL(H) sau ATPL(H);

6. înainte ca privilegiile unui TRE(H) să fie extinse de la privilegii multimotor pentru un singur pilot la privilegii multimotor multipilot pe acelaşi tip de elicopter, titularul trebuie să aibă cel puţin 100 de ore de zbor în operaţiuni multipilot pe tipul respectiv,

7. în cazul persoanelor care solicită obţinerea unui certificat de TRE multipilot multimotor, cele 1500 de ore experienţă 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 acelaşi tip.

SECŢIUNEA 4 – Cerinţe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de clasă – CRE

FCL.1005.CRE CRE – Privilegii

Privilegiile unui CRE constau în dreptul acestuia de a desfăşura, pentru avioane cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot:

(a) teste de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de clasă şi de tip;

(b) verificări ale competenţei pentru:

1. revalidarea sau reînnoirea calificărilor de clasă şi de tip;

2. revalidarea IR, cu condiţia ca aceştia să fi executat cel puţin 1500 de ore ca piloţi pe avioane şi să fi efectuat cel puţin 450 de ore timp de zbor în condiţii IFR;

3. reînnoirea IR, cu condiţia să respecte cerinţele prevăzute la punctul FCL.1010.IRE litera (a); şi

4. revalidarea şi reînnoirea BIR, cu condiţia ca CRE să fie efectuat:

(i) 1500 de ore timp de zbor ca pilot pe avioane;

(ii) 450 de ore timp de zbor în condiţii IFR.

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

FCL.1010.CRE CRE – Condiţii indispensabile

Solicitanţii unui certificat de CRE trebuie:

(a) să deţină un CPL(A), MPL(A) sau ATPL(A) cu privilegii pentru un singur pilot sau să fi deţinut un astfel de certificat şi să fie titularii unui PPL(A);

(b) să fie titularii unui certificat de CRI sau de FI cu privilegii de asigurare a instruirii pentru clasa sau tipul aplicabil;

(c) să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe avioane.

SECŢIUNEA 5 – Cerinţe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de zbor instrumental – IRE

FCL.1005.IRE IRE – Privilegii

Privilegiile titularilor unui certificat de examinator pentru calificarea de zbor instrumental (IRE) constau în dreptul de a desfăşura teste de îndemânare pentru eliberarea de BIR şi IR şi verificări ale competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea BIR şi a IR.

FCL.1010.IRE IRE – Condiţii indispensabile

(a) IRE(A)

Persoanele care solicită un certificat de IRE (examinator pentru calificarea de zbor instrumental) pentru avioane trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(A) sau de FI(A) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(A) şi trebuie să fi efectuat:

1. 2000 de ore timp de zbor ca piloţi pe avioane; şi

2. 450 de ore timp de zbor în condiţii IFR, dintre care 250 de ore ca instructor.

(b) IRE(H)

Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru elicoptere trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(H) sau de FI(H) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(H) şi trebuie să fi efectuat:

1. 2000 de ore timp de zbor ca piloţi pe elicoptere; şi

2. 300 de ore timp de zbor instrumental pe elicoptere, dintre care 200 de ore ca instructor.

(c) IRE(As)

Persoanele care solicită un certificat de IRE pentru dirijabile trebuie să fie titularii unui certificat de IRI(As) sau de FI(As) cu privilegiul de a oferi instruire pentru IR(As) şi trebuie să fi efectuat:

1. 500 de ore timp de zbor ca piloţi pe dirijabile; şi

2. 100 de ore timp de zbor instrumental pe dirijabile, dintre care 50 de ore ca instructor.

SECŢIUNEA 6 – Cerinţe specifice pentru examinatorii de zbor sintetic – SFE

FCL.1005.SFE SFE – Privilegii şi condiţii

(a) SFE (examinatorii de zbor sintetic) pentru avioane [SFE(A)] şi SFE pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală [SFE(PL)]

Privilegiile SFE pentru avioane sau pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 5 pe FSTD aplicabile:

1. a unor teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;

2. a unor verificări ale competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea IR dacă sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiţia să fi promovat o verificare a competenţei pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an;

3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(A);

4. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea MPL, cu condiţia să fi respectat cerinţele prevăzute la FCL.925; şi

5. a unei evaluări a competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI pe categoria de aeronave relevantă, cu condiţia să fi acumulat cel puţin trei ani de experienţă ca SFE(A) şi să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.1015 litera (b).

(b) SFE pentru elicoptere – [SFE(H)]

Privilegiile unui SFE(H) constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 4 pe FSTD aplicabil:

1. a unor teste de îndemânare şi verificări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip;

2. a unor verificări ale competenţei pentru revalidarea şi reînnoirea IR dacă verificările respective sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip, cu condiţia ca SFE să fi promovat o verificare a competenţei pentru tipul de aeronavă, inclusiv calificarea de zbor instrumental din decursul ultimului an anterior verificării competenţei;

3. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea ATPL(H); şi

4. a unor evaluări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat de SFI(H), cu condiţia să fi acumulat cel puţin trei ani de experienţă ca SFE(H) şi să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenţei în conformitate cu FCL.1015 litera (b).

FCL.1010.SFE SFE – Condiţii indispensabile

(a) SFE(A)

Solicitanţii unui certificat de SFE(A) trebuie să îndeplinească toate condiţiile următoare:

1. în cazul avioanelor multipilot:

(i) să deţină sau să fi deţinut un ATPL(A) şi o calificare de tip;

(ii) să deţină un certificat de SFI(A) pentru tipul aplicabil de avion; şi

(iii) să fi efectuat cel puţin 1500 de ore timp de zbor ca piloţi pe avioane multipilot;

2. în cazul avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot:

(i) să deţină sau să fi deţinut un CPL(A) sau un ATPL(A) şi o calificare de tip;

(ii) să deţină un certificat de SFI(A) pentru clasa sau tipul aplicabil de avion; şi

(iii) să fi efectuat cel puţin 500 de ore timp de zbor ca piloţi pe avioane cu un singur pilot;

3. pentru obţinerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puţin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(A) sau SFI(A) pe tipul aplicabil.

(b) SFE(H)

Persoanele care solicită un certificat de SFE(H) trebuie să îndeplinească toate condiţiile următoare:

1. să deţină sau să fi deţinut un ATPL(H) şi o calificare de tip pentru tipul aplicabil de elicopter;

2. să fie titularii unui certificat de SFI(H) pentru tipul aplicabil de elicopter;

3. să fi efectuat cel puţin 1000 de ore timp de zbor ca piloţi pe elicoptere multipilot;

4. pentru obţinerea unui certificat de SFE, să fi efectuat cel puţin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic ca TRI(H) sau SFI(H) pe tipul aplicabil.

SECŢIUNEA 7 – Cerinţe specifice pentru examinatorii pentru instructori de zbor – FIE

FCL.1005.FIE FIE – Privilegii şi condiţii

(a) *FIE(A).* Privilegiile unui FIE pe avioane constau în dreptul acestuia de a desfăşura evaluări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(A), CRI(A), IRI(A) şi TRI(A) pe avioane cu un singur pilot, cu condiţia deţinerii certificatului de instructor relevant.

(b) *FIE(H).* Privilegiile unui FIE pe elicoptere constau în dreptul acestuia de a desfăşura evaluări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor pentru FI(H), IRI(H) şi TRI(H) pe elicoptere cu un singur pilot, cu condiţia deţinerii certificatului de instructor relevant.

(c) *FIE(As)*. Privilegiile unui FIE pe dirijabile constau în dreptul de a desfăşura evaluări ale competenţei pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor pe dirijabile, cu condiţia deţinerii certificatului de instructor relevant.

FCL.1010.FIE FIE – Condiţii indispensabile

(a) *FIE(A).* Solicitanţii unui certificat de FIE pentru avioane, care doresc să desfăşoare evaluări ale competenţei, trebuie:

1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz;

2. să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe avioane sau TMG; şi

3. să fi efectuat cel puţin 100 de ore de zbor pregătind solicitanţii unui certificat de instructor.

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

1. să fie titularii certificatului de instructor relevant, după caz;

2. să fi efectuat 2000 de ore de zbor ca pilot pe elicoptere;
3. să fi efectuat cel puţin 100 de ore de zbor pregătind solicitanţii unui certificat de instructor.
(c) *FIE(As).* Solicitanţii unui certificat de FIE pentru dirijabile trebuie:
1. să fi efectuat 500 de ore de zbor ca pilot pe dirijabile;
2. să fi efectuat cel puţin 20 de ore de zbor pregătind solicitanţii unui certificat de FI(As).
3. să fie titularii certificatului de instructor relevant.
[Lit.d)-e) abrogate prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

[Anexa nr.2 modificată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.1
la Partea FCL

Credite pentru cunoştinţele teoretice

CREDITE PENTRU CUNOŞTINŢELE TEORETICE ÎN PRIVINŢA ACELEIAŞI SAU A ALTEI CATEGORII DE AERONAVE – CERINŢE PRIVIND INSTRUIREA DE DIFERENŢE ŞI EXAMINAREA

1. LAPL şi PPL

1.1. Pentru eliberarea unui LAPL, titularul unui LAPL pe o altă categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice pe subiectele comune stabilite la FCL.120 litera (a).

1.2. Pentru eliberarea unui LAPL sau a unui PPL, titularii unui PPL, CPL, sau ATPL pe o altă categorie de aeronave se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice pe subiectele comune stabilite la FCL.215 litera (a). Acest credit se aplică, de asemenea, solicitanţilor unui LAPL sau PPL care deţin un BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau un SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, cu excepţia subiectului „navigaţie", pentru care nu se transferă credite.

1.3. Pentru eliberarea unui PPL, titularul unui LAPL pe aceeaşi categorie de aeronave se creditează integral în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la instruirea teoretică şi examinarea teoretică.

1.4. Prin derogare de la punctul 1.2, pentru eliberarea unui LAPL(A), titularul unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor cu privilegii de zbor pe TMG trebuie să demonstreze un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice pentru clasa de avioane monomotor cu piston (aterizare pe uscat) în conformitate cu FCL.135.A litera (a) punctul 2.

[Pct.1 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

2. CPL

2.1. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL şi care deţin un CPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferenţe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcţie de diferenţele identificate între programele CPL pentru diferite categorii de aeronave.

2.2. Solicitanţii trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (Partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

- 021 – Cunoaşterea generală a aeronavei: structură şi sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgenţă;
- 022 – Cunoaşterea generală a aeronavei: instrumente;
- 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanţă, după caz;
- 070 – Proceduri operaţionale şi
- 080 – Principii de zbor.

2.3. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL şi care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR pe aceeaşi categorie de aeronave se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în materie de performanţe umane şi meteorologie, cu excepţia cazului în care au absolvit cursul de pregătire IR în conformitate cu secţiunea Aa din apendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea FCL).

2.4. Persoanele care solicită eliberarea unui CPL şi care au promovat examenele teoretice relevante pentru o IR sau EIR pe aceeaşi categorie de aeronave se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în domeniul comunicaţiilor.

3. ATPL

3.1. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL şi care deţin un ATPL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferenţe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcţie de diferenţele identificate între programele ATPL pentru diferite categorii de aeronave.

3.2. Solicitanţii trebuie să promoveze examenele teoretice definite în prezenta Anexă (partea FCL) pe următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

- 021 – Cunoaşterea generală a aeronavei: structură şi sisteme, electrică, motoare, echipamente de urgenţă;
- 022 – Cunoaşterea generală a aeronavei: instrumente;
- 032/034 – Elicoptere sau avioane de performanţă, după caz;
- 070 – Proceduri operaţionale şi
- 080 – Principii de zbor.

3.3. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(A) şi care au promovat examenul teoretic relevant pentru un CPL(A) se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în domeniul „comunicaţii”.

3.4. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(H) şi care au promovat examenele teoretice relevante pentru o CPL(H) se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în privinţa următoarelor subiecte:

- legislaţie aeronautică;
- principii de zbor (elicopter); şi
- comunicaţii.

3.5. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(A) şi care au promovat examenul teoretic relevant pentru o IR(A) se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în domeniul „comunicaţii”.

3.6. Persoanele care solicită eliberarea unui ATPL(H) cu o IR(H) şi care au promovat examenele teoretice relevante pentru un CPL(H) se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice în privinţa următoarelor subiecte:

- principii de zbor (elicopter); şi
- comunicaţii.

4. IR

4.1. Solicitanţii unei IR sau ai unei BIR care au promovat examinările teoretice relevante pentru un CPL pe aceeaşi categorie de aeronave se creditează în ceea ce priveşte cerinţele referitoare la cunoştinţele teoretice la următoarele subiecte:

- performanţe umane;
- meteorologie;
- comunicaţii.

4.2. Persoanele care solicită eliberarea unei IR(H) şi care au promovat examenele teoretice relevante pentru un ATPL(H) VFR trebuie să promoveze examenele pe următoarele subiecte:

- legislaţie aeronautică;
- planificarea şi monitorizarea zborului; şi
- radionavigaţie.

[Pct.4 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.2
la Partea FCL

**Grila de evaluare a competenţelor lingvistice –
nivelurile expert, avansat şi operaţional**

Nivel	Pronunţie	Structură	Vocabular	Fluenţă	Înţelegere	Interacţiune
Expert (Nivelul 6)	Pronunţia, accentul, ritmul şi intonaţia, cu toate că pot fi influenţate de prima limbă sau de o variantă regională, nu afectează aproape niciodată uşurinţa înţelegerii	Atât structurile gramaticale de bază, cât şi cele complexe, precum şi construcţia propoziţiilor sunt bine stăpânite, fără excepţie	Bogăţia şi acurateţea vocabularului sunt suficiente pentru a comunica eficient pe o varietate de subiecte familiare şi nefamiliare. Vocabularul este idiomatic, nuanţat şi sensibil la registrul stilistic	Capabil să vorbească fluent, natural şi fără eforturi. Variază gradul de fluenţă al discursului pentru a obţine efecte stilistice, de exemplu pentru a accentua un anumit aspect. Foloseşte în mod spontan şi corect marcatori şi conectori ai discursului	Înţelegerea este exactă în mod constant în aproape toate contextele şi include înţelegerea subtilităţilor lingvistice şi culturale	Interacţionează cu uşurinţă în aproape orice situaţie. Este sensibil la replici verbale şi nonverbale şi răspunde la acestea în mod corespunzător
Avansat (Nivelul 5)	Pronunţia, accentul, ritmul şi intonaţia,	Structurile gramaticale de bază şi construcţia	Bogăţia şi acurateţea vocabularului sunt	Capabil să vorbească fluent cu relativă	Înţelegerea este exactă pe teme comune, concrete şi de	Răspunsurile sunt imediate, corespunzătoare şi informative.

	deşi influenţate de prima limbă sau de o variantă regională, afectează rareori uşurinţa înţelegerii	propoziţiilor sunt bine stăpânite, fără excepţie. Structurile complexe sunt formulate, însă cu greşeli care uneori afectează înţelesul	suficiente pentru a comunica eficient pe teme comune, concrete şi de natură profesională. Parafrazează cu succes şi în mod constant. Vocabularul este uneori idiomatic	uşurinţă pe teme familiare, însă nu poate varia gradul de fluenţă al discursului pentru a obţine efecte stilistice. Poate folosi în mod adecvat marcatori sau conectori ai discursului	natură profesională şi aproape exactă atunci când vorbitorul se confruntă cu o complicaţie lingvistică sau situaţională ori cu o conjunctură neaşteptată. Poate înţelege o varietate de discursuri (dialect şi/sau accent) sau registre stilistice	Gestionează relaţia vorbitor/ascultător în mod eficient
Operaţional (Nivelul 4)	Pronunţia, accentul, ritmul şi intonaţia sunt influenţate de prima limbă sau de o variantă regională, însă doar ocazional afectează uşurinţa înţelegerii	Structurile gramaticale de bază şi construcţia propoziţiilor sunt utilizate în mod creativ şi sunt, în general, bine stăpânite. Pot apărea greşeli, în special în situaţii neobişnuite sau neaşteptate, însă înţelesul este rareori afectat	Bogăţia şi acurateţea vocabularului sunt, în general, suficiente pentru a comunica eficient pe teme comune, concrete şi de natură profesională. Poate parafraza deseori cu succes atunci când nu stăpâneşte vocabularul, în special în situaţii neobişnuite sau neaşteptate	Formulează enunţuri într-un ritm adecvat. Ocazional se pot înregistra pierderi de fluenţă la tranziţia de la discursul repetat sau standard la o interacţiune spontană, însă aceste situaţii nu împiedică eficienţa comunicării. Poate folosi în mod limitat marcatori şi conectori ai discursului. Cuvintele de umplutură nu distrag atenţia	Înţelegerea este destul de exactă pe teme comune, concrete şi de natură profesională atunci când accentul sau complexitatea discursului sunt suficient de inteligibile pentru o comunitate internaţională de utilizatori. Atunci când vorbitorul este confruntat cu o complicaţie lingvistică sau situaţională ori cu o conjunctură neaşteptată, înţelegerea poate fi mai greoaie sau poate necesita	Răspunsurile sunt, în general, imediate, corespunzătoare şi informative. Iniţiază şi întreţine schimburile de informaţii chiar şi atunci când se confruntă cu o conjunctură neaşteptată. Se descurcă în mod corespunzător în situaţii de aparentă neînţelegere, verificând, confirmând sau clarificând situaţia

					strategii de clarificare	

Notă: Textul iniţial al apendicelui nr.2 a fost transferat la AMC; a se vedea de asemenea nota explicativă.

Apendicele nr.3
la Partea FCL

Cursuri de pregătire pentru eliberarea unui CPL şi a unui ATPL

1. Prezentul apendice descrie cerinţele pentru diferitele tipuri de cursuri de pregătire pentru eliberarea unui CPL şi a unui ATPL cu sau fără o IR.

2. O persoană care doreşte să se transfere în cadrul altei ATO pe durata unui curs de pregătire solicită AAC o evaluare formală a orelor de pregătire suplimentare necesare.

A. Curs integrat ATP – Avioane

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat ATP(A) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera în calitate de copilot pe avioane multimotor multipilot în transportul aerian comercial şi să poată obţine CPL(A)/IR.

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat ATP(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(A) sau PPL(H) eliberate în conformitate cu Anexa 1 OACI. 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 experienţă de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerinţa privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru ATPL(A);

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental;

(c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot; şi

(d) pregătire UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A, cu excepţia cazului în care solicitanţii au efectuat deja acest curs de pregătire înainte de a începe cursul integrat ATP.

5. Solicitanţii care nu au reuşit sau nu au avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(A) în întregime pot solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi pentru o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic ATP(A) cuprinde cel puţin 750 de ore de pregătire.

7.1 Cursul MCC cuprinde cel puţin 25 de ore de pregătire teoretică şi exerciţii.

7.2 Pregătirea teoretică UPRT se desfăşoară în conformitate cu punctul FCL.745.A.

Examen teoretic

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(A).

Pregătire practică

9. Pregătirea practică, cu excepţia pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puţin 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, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate 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 condiţii VFR de cel puţin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare; şi

(d) cinci ore de zbor pe timp de noapte, cuprinzând trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puţin:

1. o oră de navigare în raid;

2. cinci decolări în simplă comandă; şi

3. cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă;

(e) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;

(f) 115 ore de timp instrumental, cuprinzând cel puţin:

1. 20 de ore ca SPIC;

2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II;

3. 50 de 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, pe un FTD 2 sau pe un FFS, dintre care 10 ore se pot efectua pe un FNPT I.

Solicitanţii care deţin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD.

(g) cinci ore pe un avion care:

1. să fie certificat pentru transportul a cel puţin patru persoane; şi

2. să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil şi cu un tren de aterizare retractabil.

[Pct.9 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Test de îndemânare

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(A) fie pe avion monomotor, fie pe avion multimotor, precum şi testul de îndemânare IR pe avion multimotor.

B. Curs modular ATP – Avioane

1. Solicitanţii unui ATPL(A) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie:

(a) să deţină cel puţin un PPL(A) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI; şi

(b) să efectueze cel puţin următorul număr de ore de pregătire teoretică:

1. pentru solicitanţii titulari ai unui PPL(A): 650 de ore;

2. pentru solicitanţii titulari ai unui CPL(A): 400 de ore;

3. pentru solicitanţii titulari ai unei IR(A): 500 de ore;

4. pentru solicitanţii titulari ai unui CPL(A) şi ai unei IR(A): 250 de ore.

Pregătirea teoretică se efectuează înainte de susţinerea testului de îndemânare pentru ATPL(A).

C. Curs integrat CPL/IR – Avioane

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat CPL(A) şi IR(A) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe avioane multimotor sau monomotor cu un singur pilot în transportul aerian comercial şi să poată obţine CPL(A)/IR.

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(A)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50% din orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experienţă de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerinţa privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(A) şi IR; şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(A) în întregime poate solicita autorităţii competente un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(A)/IR cuprinde cel puţin 500 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(A) şi al unei IR.

Pregătire practică

8. Pregătirea practică, cu excepţia pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puţin 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, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate 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 condiţii VFR de cel puţin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(d) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 decolări în simplă comandă şi 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; şi

(e) 100 de ore timp instrumental, cuprinzând cel puţin:

1. 20 de ore ca SPIC; şi

2. 50 de 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.

Solicitanţii care deţin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD; şi

(f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puţin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil şi tren de aterizare retractabil.

[Pct.8 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Teste de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(A) şi testul de îndemânare IR fie pe un avion multimotor, fie pe un avion monomotor.

D. Curs integrat CPL – Avioane

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului integrat CPL(A) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(A).

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(A) sau PPL(H), 50% din orele de zbor anterioare cursului se creditează cu până la un maxim de 40 de ore experienţă de zbor sau 45 de ore în cazul în care s-a obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pe avioane, dintre care până la 20 de ore se pot contabiliza pentru cerinţa privind durata zborurilor de instruire în dublă comandă.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(A); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(A) în întregime poate solicita autorităţii competente un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(A) cuprinde cel puţin 350 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(A).

Pregătire practică

8. Pregătirea practică, cu excepţia pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puţin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 5 ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(a) 80 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol;

(b) 70 de ore ca PIC, dintre care până la 55 de ore pot fi efectuate ca SPIC;

(c) 20 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiţii VFR de cel puţin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(d) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 decolări în simplă comandă şi 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă;

(e) 10 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la cinci ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FTD 2, FNPT II sau FFS. Solicitanţii care deţin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD;

(f) 5 ore care se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puţin patru persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil şi tren de aterizare retractabil.

[Pct.8 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Test de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(A) pe un avion monomotor sau pe un avion multimotor.

E. Curs modular CPL – Avioane

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului modular CPL(A) este acela de a pregăti titularii unui PPL(A) pentru nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(A).

2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(A), un solicitant trebuie să fie titularul unui PPL(A) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI.

3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie:

(a) să fi efectuat 150 de ore timp de zbor; inclusiv 50 de ore ca PIC pe avioane, dintre care 10 ore să reprezinte timp de zbor în raid.

Cu excepţia cerinţei de 50 de ore ca PIC pe avioane, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 150 de ore de timp de zbor pe avion în oricare dintre următoarele cazuri:

(i) 20 de ore pe elicoptere, dacă solicitanţii sunt titularii unui PPL(H);

(ii) 50 de ore pe elicoptere, dacă solicitanţii sunt titularii unui CPL(H);

(iii) 10 ore pe TMG sau planoare;

(iv) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanţii sunt titularii unui PPL(As);

(v) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanţii sunt titularii unui CPL(As).

(b) să fi îndeplinit condiţiile 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.

[Pct.3 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

4. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs modular CPL(A) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, aşa 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 cunoştinţe necesar pentru CPL(A); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(A) aprobat cuprinde cel puţin 250 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unei CPL(A).

Pregătire practică

8. Solicitanţilor care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puţin 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. Solicitanţii care deţin o IR(A) valabilă se creditează în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanţii care deţin o IR(H) valabilă se creditează cu până la 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, caz în care cel puţin 5 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă se asigură pe un avion. Solicitanţii care deţin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală necesar.

[Pct.9 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

10. (a) Solicitanţilor cu o IR valabilă li se asigură cel puţin 15 ore de instruire practică la vedere în dublă comandă.

(b) Solicitanţilor care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru avioane li se asigură în plus cel puţin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 decolări în simplă comandă şi 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă.

11. Cel puţin 5 ore din instruirea practică se efectuează pe un avion certificat pentru transportul a cel puţin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil şi tren de aterizare retractabil.

Experienţă

12. Solicitantul unui CPL(A) trebuie să efectuat cel puţin 200 de ore de zbor, inclusiv cel puţin:

(a) 100 de ore ca PIC, dintre care 20 de ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiţii VFR de cel puţin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(b) 5 ore de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 decolări în simplă comandă şi 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă; şi

(c) 10 ore timp de instruire practică instrumentală, dintre care până la 5 ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I, FNTP II sau FFS. Solicitanţii care deţin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD;

(d) 6 ore de zbor efectuate pe un avion multimotor, dacă pentru testul de îndemânare este utilizat un avion multimotor;

(e) orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 200 de ore de zbor în următoarele cazuri:

(i) 30 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui PPL(H); sau

(ii) 100 de ore pe elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui CPL(H); sau

(iii) 30 de ore pe TMG sau planoare; sau

(iv) 30 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui PPL(As); sau

(v) 60 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui CPL(As).

[Pct.12 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Test de îndemânare

13. La încheierea pregătirii practice şi după îndeplinirea cerinţelor relevante privind experienţa, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(A) fie pe un avion monomotor, fie pe un avion multimotor.

F. Curs integrat ATP/IR – Elicoptere

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat ATP(H)/IR este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în transportul aerian comercial şi să poată obţine CPL(H)/IR.

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat ATP(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(H), 50% din experienţa 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru ATPL(H) şi IR;

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental; şi

(c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic ATP(H)/IR cuprinde cel puţin 750 de ore de pregătire.

7. Cursul MCC cuprinde cel puţin 25 de ore de pregătire teoretică prin exerciţii.

Examen teoretic

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(H) şi al unei IR.

Pregătire practică

9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puţin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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 puţin 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 aparţine 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 puţin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi şi o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;

(c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puţin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiţii VFR de cel puţin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(d) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare şi o aterizare;

(e) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:

(i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; şi

(ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puţin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

Teste de îndemânare

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor, precum şi testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR şi îndeplineşte cerinţele privind pregătirea MCC.

G. Curs integrat ATP – Elicoptere

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat ATP(H) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera în calitate de copilot pe elicoptere multimotor multipilot în limita privilegiilor VFR în transportul aerian comercial şi să poată obţine CPL(H).

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat ATP(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat PPL(H), 50% din experienţa 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru ATPL(H);

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi pregătire practică de bază în zbor instrumental; şi

(c) pregătire MCC pentru operarea pe elicoptere multipilot.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul ATP(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic ATP(H) cuprinde cel puţin 650 de ore de pregătire.

7. Cursul MCC cuprinde cel puţin 20 de ore de pregătire teoretică prin exerciţii.

Examen teoretic

8. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui ATPL(H).

Pregătire practică

9. Pregătirea practică trebuie să cuprindă un total de cel puţin 150 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul totalului de 150 de ore, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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 puţin 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 aparţine 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 puţin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi şi o oră de zbor în simplă comandă pe timp de noapte;

(c) 50 de ore de zbor în raid, inclusiv cel puţin 10 ore de zbor în raid ca SPIC, cuprinzând un zbor în raid în condiţii VFR de cel puţin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(d) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi o aterizare.

Teste de îndemânare

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(H) pe un elicopter multimotor şi îndeplineşte cerinţele cu privire la pregătirea MCC.

H. Curs modular ATP – Elicoptere

1. Solicitanţii unui ATPL(H) care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puţin al unui PPL(H) şi să efectueze cel puţin următorul număr de ore de pregătire într-un interval de 18 luni:

(a) pentru solicitanţii titulari ai unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI: 550 de ore;

(b) pentru solicitanţii titulari ai unui CPL(H): 300 de ore.

2. Solicitanţii unui ATPL(H)/IR care urmează pregătirea teoretică în cadrul unui curs modular trebuie să fie titularii cel puţin al unui PPL(H) şi să efectueze cel puţin următorul număr de ore de pregătire:

(a) pentru solicitanţii titulari ai unui PPL(H): 650 de ore;

(b) pentru solicitanţii titulari ai unui CPL(H): 400 de ore;

(c) pentru solicitanţii titulari ai unei IR(H): 500 de ore;

(d) pentru solicitanţii titulari ai unui CPL(H) şi ai unei IR(H): 250 de ore.

I. Curs integrat CPL/IR – Elicoptere

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat CPL(H)/IR este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe elicoptere multimotor cu un singur pilot şi să poată obţine CPL(H)/IR pentru elicoptere multimotor.

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(H)/IR trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(H), 50% din experienţa 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(H) şi IR şi pentru calificarea iniţială de tip pentru elicoptere multimotor; şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H)/IR în întregime poate solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(H)/IR cuprinde cel puţin 500 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H) şi al unei IR.

Pregătire practică

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puţin 180 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 180 de ore, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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 puţin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion.

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparţine 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 puţin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi şi o 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 condiţii VFR de cel puţin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(e) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puţin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare şi o aterizare;

(f) 50 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:

(i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; şi

(ii) 40 de ore de pregătire IR, care includ cel puţin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

Test de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(H) fie pe un elicopter monomotor, fie pe un elicopter multimotor, precum şi testul de îndemânare IR pe un elicopter multimotor certificat IFR.

J. Curs integrat CPL – Elicoptere

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului integrat CPL(H) este acela de a pregăti piloţii pentru nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(H).

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de pregătire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(H), 50% din experienţa 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(H); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

[Pct.4 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(H) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puţin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unui PPL.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H).

Pregătire practică

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puţin 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, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(a) 85 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care:

(i) până la 75 de ore pot reprezenta ore de instruire la vedere şi 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 şi pot include 5 ore pe cel puţin un FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion.

Dacă elicopterul folosit pentru pregătirea practică aparţine 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 puţin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi şi o 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 condiţii VFR de cel puţin 185 km (100 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;

(e) 5 ore de zbor pe elicoptere efectuate pe timp de noapte, inclusiv 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare şi o aterizare;

(f) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puţin 5 ore pe un elicopter.

Test de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(H).

K. Curs modular CPL – Elicoptere

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului modular CPL(H) este acela de a pregăti titularii unui PPL(H) pentru nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(H).

2. Înainte de a participa la un curs modular CPL(H), solicitantul trebuie să fie titularul unui PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI.

3. Înainte de a începe pregătirea practică, solicitantul trebuie:

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

Cu excepţia cerinţei de 50 de ore ca PIC pe elicoptere, numărul de ore ca PIC pe alte categorii de aeronave poate fi luat în considerare pentru cele 155 de ore timp de zbor pe elicopter în oricare din următoarele cazuri:

1. 20 de ore pe avioane, dacă solicitanţii sunt titularii unui PPL(A);

2. 50 de ore pe avioane, dacă solicitanţii sunt titularii unui CPL(As);

3. 10 ore pe TMG sau planoare;

4. 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitanţii sunt titularii unui PPL(As);

5. 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitanţii sunt titularii unui CPL(As).

(b) să fi respectat dispoziţiile de la punctele FCL.725 şi FCL.720.H, dacă pentru testul de îndemânare urmează să se folosească un elicopter multimotor.

[Pct.3 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

4. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs modular CPL(H) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, aşa 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 cunoştinţe necesar pentru CPL(H); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(H) aprobat cuprinde cel puţin 250 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(H).

Pregătire practică

8. Solicitanţilor care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puţin 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; şi

(b) 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puţin un FTD 1 sau FNPT I pentru elicoptere sau pe un avion;

9. Solicitanţii titulari ai unei IR(H) valabile se creditează integral pentru timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanţii titulari ai unei IR(A) valabile trebuie să efectueze cel puţin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un elicopter.

10. Solicitanţilor care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru elicoptere li se asigură în plus cel puţin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi o aterizare.

Experienţă

11. Solicitantul unui CPL(H) trebuie să fi efectuat cel puţin 185 de ore de zbor, inclusiv 50 de ore ca PIC, dintre care 10 ore de zbor în raid ca PIC, cuprinzând un zbor în raid în condiţii VFR de cel puţin 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 de zbor în următoarele cazuri:

(a) 20 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unui PPL(A); sau

(b) 50 de ore pe avioane, dacă solicitantul este titularul unui CPL(A); sau

(c) 10 de ore pe TMG sau planoare; sau

(d) 20 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui PPL(As); sau

(e) 50 de ore pe dirijabile, dacă solicitantul este titularul unui CPL(As).

Test de îndemânare

12. La încheierea pregătirii practice aferente şi după acumularea experienţei relevante, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(H).

L. Curs integrat CPL/IR – Dirijabile

Dispoziţii generale

1. Scopul unui curs integrat CPL(As)/IR este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe dirijabile şi să poată obţine CPL(As)/IR.

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(As)/IR trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de:

(a) 10 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(As) şi IR şi pentru calificarea iniţială de tip pentru dirijabile; şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL/IR(As) în întregime poate solicita autorităţii competente un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(As)/IR cuprinde cel puţin 500 de ore de pregătire.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As) şi al unei IR.

Pregătire practică

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puţin 80 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor. În cadrul celor 80 de ore, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(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 puţin un FTD 1 sau FNTP I pentru dirijabile sau pe un avion.

Dacă dirijabilul folosit pentru pregătirea practică aparţine 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 ore pot fi efectuate ca SPIC. Se efectuează cel puţin 14 ore de zbor în simplă comandă pe timp de zi şi o 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 condiţii VFR de cel puţin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinaţie;

(d) 5 ore de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puţin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi o aterizare;

(e) 30 de ore de timp instrumental în dublă comandă cuprinzând:

(i) 10 ore de instruire instrumentală de bază; şi

(ii) 20 de ore de pregătire IR, care include cel puţin 10 ore pe un dirijabil multimotor certificat IFR.

Test de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(As) fie pe un dirijabil monomotor, fie pe un dirijabil multimotor, precum şi testul de îndemânare IR pe un dirijabil multimotor certificat IFR.

M. Curs integrat CPL – Dirijabile

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului integrat CPL(As) este acela de a pregăti piloţii pentru nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(As).

2. Un solicitant care doreşte să urmeze un curs integrat CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire într-un singur curs de pregătire, aşa 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 unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI. În cazul unui candidat titular al unui PPL(As), PPL(A) sau PPL(H), acesta se creditează cu până la un maxim de:

(a) 10 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 obţinut o calificare de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile.

4. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru CPL(As); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

5. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul CPL(As) în întregime poate solicita AAC un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puţin 350 de ore de pregătire sau 200 de ore, în cazul în care solicitantul este titularul unui PPL.

Examen teoretic

7. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As).

Pregătire practică

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puţin 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, solicitanţii trebuie să efectueze cel puţin:

(a) 30 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 5 pot reprezenta timp instrumental la sol;

(b) 20 de 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 condiţii VFR de cel puţin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează două aterizări cu oprire completă pe aerodromul de destinaţie;

(e) 5 ore de zbor pe dirijabile efectuate pe timp de noapte, inclusiv cel puţin 3 ore de instruire în dublă comandă care cuprinde cel puţin o oră de navigare în raid şi 5 circuite în simplă comandă pe timp de noapte. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi o aterizare;

(f) 10 ore de instruire instrumentală în dublă comandă, inclusiv cel puţin 5 ore pe un dirijabil.

Test de îndemânare

9. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(As).

N. Curs modular CPL – Dirijabile

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului modular CPL(As) este acela de a pregăti titularii unui PPL(As) pentru nivelul de competenţă necesar eliberării unui CPL(As).

2. Înainte de a participa la cursul modular CPL(As), un solicitant trebuie:

(a) să deţină un PPL(As) eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI;

(b) să fi efectuat 200 de ore 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 doreşte să urmeze un curs modular CPL(As) trebuie să efectueze toate etapele de instruire practică într-un singur curs de pregătire, aşa 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 cunoştinţe necesar pentru CPL(As); şi

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental.

Cunoştinţe teoretice

5. Un curs teoretic CPL(As) aprobat cuprinde cel puţin 250 de ore de pregătire.

Examen teoretic

6. Un solicitant trebuie să demonstreze un nivel de cunoştinţe corespunzător privilegiilor acordate titularului unui CPL(As).

Pregătire practică

7. Solicitanţilor care nu sunt titularii unei IR li se asigură cel puţin 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; şi

- 10 ore de instruire instrumentală, care pot include 5 ore pe cel puţin un FTD 1 sau FNPT I pentru dirijabile sau pe un avion.

8. Solicitanţii titulari ai unei IR(As) valabile se creditează integral în ceea ce priveşte timpul de instruire instrumentală în dublă comandă. Solicitanţii titulari ai unei IR valabile pe o altă categorie de aeronave trebuie să efectueze cel puţin 5 ore de instruire instrumentală în dublă comandă pe un dirijabil.

9. Solicitanţilor care nu sunt titularii unei calificări de zbor pe timp de noapte pentru dirijabile li se asigură în plus cel puţin 5 ore de instruire practică pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puţin o oră de navigare în raid, precum şi 5 circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit cuprinde o decolare şi o aterizare.

Experienţă

10. Solicitantul unui CPL(As) trebuie să fi efectuat cel puţin 250 de ore 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 condiţii VFR de cel puţin 90 km (50 MN) în cursul căruia se efectuează o aterizare cu oprire completă pe aerodromul de destinaţie. Orele efectuate ca PIC pe alte categorii de aeronave se pot contabiliza pentru cele 185 de ore de zbor în următoarele cazuri:

(a) 30 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui PPL(A), respectiv al unui PPL(H); sau

(b) 60 de ore pe avioane sau elicoptere, dacă solicitantul este titularul unui CPL(A), respectiv al unui CPL(H); sau

(c) 10 ore pe TMG sau planoare; sau

(d) 10 ore pe baloane.

Test de îndemânare

11. La încheierea pregătirii practice aferente şi după acumularea experienţei relevante, solicitantul susţine testul de îndemânare CPL(As).

Apendicele nr.4
la Partea FCL

Test de îndemânare pentru eliberarea unui CPL

A. Dispoziţii generale

1. Solicitantul unui test de îndemânare pentru CPL trebuie să fi urmat instruirea practică pe aceeaşi clasă sau acelaşi tip de aeronave ca şi cele care urmează a fi folosite pentru test.

2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secţiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secţiuni nu se promovează, întreaga secţiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secţiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secţiune repetă examenul doar pentru respectiva secţiune. Nepromovarea oricărei secţiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secţiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susţină din nou testul în întregime. Toate secţiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secţiunile 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.

Desfăşurarea 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 susţine 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 secţiuni pentru care nu s-a susţinut 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 abilităţile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.

6. Solicitantul este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziţie în care se pot exercita atribuţiile de PIC şi să susţină testul ca şi când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naţionale.

7. Solicitantul îi indică FE verificările şi sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susţine testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitantul este obligat să determine regimul motoarelor şi vitezele. Datele privind performanţa la decolare, apropiere şi 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 excepţia cazului în care intervenţia este necesară din motive de siguranţă sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.

B. Conţinutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Avioane

1. Avionul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerinţele pentru avioanele de pregătire, să fie certificat pentru transportul a cel puţin patru persoane şi să fie prevăzut cu o elice cu pas variabil şi un tren de aterizare retractabil.

2. Ruta de zbor se alege de către FE, iar destinaţia trebuie să fie un aerodrom controlat. Solicitantul este responsabil de planificarea zborului şi se asigură că toate echipamentele şi documentaţia necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puţin 90 de minute.

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de:

(a) a opera avionul în limitele sale operaţionale;

(b) a efectua toate manevrele cu uşurinţă şi precizie;

(c) a da dovadă de o bună judecată şi de abilităţi de zbor;

(d) a folosi cunoştinţele aeronautice; şi

(e) a menţine controlul asupra aeronavei în orice moment astfel încât reuşita procedurilor şi a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

Toleranţe pentru probele de zbor

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele avionului utilizat.

Înălţime	
zbor normal	± 100 ft
cu simularea cedării unui motor	± 150 ft
Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigaţie	± 5°
Cap	
zbor normal	± 10°
cu simularea cedării unui motor	± 15°
Viteză	
decolare şi apropiere	± 5 noduri
toate celelalte regimuri de zbor	± 10 noduri

Conţinutul testului

5. Exerciţiile din secţiunea 2 litera (c) şi litera (e) punctul (iv), precum şi secţiunile 5 şi 6 în întregime se pot efectua pe un FNPT II sau un FFS.

Folosirea listelor de verificare a avionului, abilităţilor de zbor, controlului avionului folosind repere vizuale externe, procedurilor antijivraj şi de dejivrare şi principiilor de gestionare a ameninţărilor şi erorilor se aplică la toate secţiunile.

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI DECOLARE

a.	Proceduri înainte de zbor incluzând: Planificarea zborului, documentaţia, determinarea masei şi centrajului, briefing meteo, NOTAM
b.	Inspecţia şi deservirea avionului la sol
c.	Rulajul şi decolarea
d.	Consideraţii legate de performanţele de zbor şi trimerarea
e.	Operaţiuni de aerodrom şi de trafic aerian
f.	Proceduri de plecare, calarea altimetrelor, evitarea coliziunilor (orientare vizuală)
g.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECŢIUNEA 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 recunoaşterea şi revenirea din angajare incipientă şi totală
c.	Viraje, inclusiv viraje în configuraţie de aterizare. Viraje strânse cu înclinare de 45°
d.	Zbor la viteze mari critice, inclusiv recunoaşterea şi revenirea din vrie
e.	Zbor numai cu ajutorul instrumentelor, incluzând: (i) zbor orizontal, configuraţie de croazieră, menţinerea capului, altitudinii şi vitezei faţă de aer (ii) viraje în urcare şi coborâre cu înclinare de 10°–30° (iii) reveniri din atitudini neobişnuite (iv) utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
f.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
	SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ
a.	Controlul avionului folosind repere vizuale externe, incluzând configuraţia de croazieră Consideraţii asupra distanţei/autonomiei de zbor
b.	Orientare, citirea hărţilor
c.	Menţinerea altitudinii, vitezei, capului, orientare vizuală
d.	Calarea altimetrelor. Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, evaluarea abaterilor de la drumul obligat şi restabilirea drumului obligat corect
f.	Observarea condiţiilor meteo, evaluarea prognozelor, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
g.	Urmărirea traiectului de zbor, poziţionare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)
	SECŢIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE ŞI ATERIZARE

a.	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor, verificări, orientare vizuală
b.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
c.	Acţiunea de ratare a aterizării la înălţimi mici
d.	Aterizare normală, aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiţii adecvate)
e.	Aterizare pe teren scurt
f.	Apropiere şi aterizare cu motorul la ralanti (numai pentru dirijabile monomotor)
g.	Aterizare fără utilizarea flapsurilor
h.	Acţiuni după zbor
SECŢIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ	
Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-4	
a.	Simularea cedării unui motor după decolare (la o altitudine de siguranţă), exerciţiu de incendiu
b.	Funcţionarea defectuoasă a echipamentelor incluzând extensia alternativă a trenului de aterizare, cedarea sistemului electric şi a sistemului de frânare
c.	Aterizare forţată (simulată)
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e.	Întrebări orale
SECŢIUNEA 6 – ZBOR ASIMETRIC SIMULAT ŞI EXERCIŢII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP	
Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5	
a.	Simularea cedării unui motor în decolare (la o altitudine de siguranţă, în afara cazului în care se efectuează într-un FFS)
b.	Apropiere în zbor asimetric şi ratare
c.	Apropiere în zbor asimetric şi aterizare cu oprire completă
d.	Oprirea şi 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 dejivrare şi antijivraj
g.	Întrebări orale

C. Conţinutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Elicoptere

1. Elicopterul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerinţele pentru elicopterele de pregătire.

2. Zona şi ruta de zbor se aleg de către FE şi tot lucrul la altitudine joasă sau la punct fix se efectuează pe un aerodrom/într-o zonă aprobate. Rutele folosite pentru secţiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinaţie trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puţin 90 de minute.

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de:

(a) a opera elicopterul în limitele sale operaţionale;

(b) a efectua toate manevrele cu uşurinţă şi precizie;
(c) a da dovadă de o bună judecată şi de abilităţi de zbor;
(d) a folosi cunoştinţele aeronautice; şi
(e) a menţine controlul asupra elicopterului în orice moment, astfel încât reuşita procedurilor şi a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

Toleranţe pentru probele de zbor

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele elicopterului utilizat.

Înălţime	
zbor normal	± 100 ft
la simularea unei urgenţe majore	± 150 ft
Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigaţie	± 10°
Cap	
zbor normal	± 10°
la simularea unei urgenţe majore	± 15°
Viteză	
decolare şi apropiere multimotor	± 5 noduri
toate celelalte regimuri de zbor	± 10 noduri
Abatere faţă de sol	
T.O. la punct fix IGE (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare fără mişcări laterale sau înapoi	

Conţinutul testului

5. Exerciţiile din secţiunea 4 se pot efectua pe un FNPT pentru elicoptere sau un FFS pentru elicoptere. Folosirea listelor de verificare a elicopterului, abilităţilor de zbor, controlului elicopterului folosind repere vizuale externe, procedurilor antijivraj şi principiilor de gestionare a ameninţărilor şi erorilor se aplică la toate secţiunile.

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ŞI VERIFICĂRI ÎNAINTE DE ZBOR/DUPĂ ZBOR	
a.	Cunoaşterea elicopterului (de exemplu jurnalul tehnic, combustibil, masă şi centraj, performanţe), planificarea zborului, documentaţie, NOTAM, meteo
b.	Inspecţie/acţiuni înainte de zbor, localizarea şi scopul componentelor
c.	Inspecţia carlingii, procedura de demarare
d.	Verificarea echipamentelor de comunicaţii şi navigaţie, selectarea şi setarea frecvenţelor
e.	Proceduri înaintea decolării, proceduri R/T, legătură – conformarea cu ATC
f.	Parcarea, oprirea motoarelor şi proceduri după terminarea zborului
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE LA PUNCT FIX ŞI ÎN SPAŢII RESTRÂNSE	
a.	Decolări şi aterizări (desprinderi şi contact cu solul)
b.	Rulaj şi rulaj aerian
c.	Zbor la punct fix cu vânt de faţă/lateral/de coadă
d.	Viraje în zbor staţionar de 360° pe stânga şi pe dreapta (pivotări pe loc)
e.	Manevre la punct fix – înainte, înapoi şi lateral

f.	Simularea cedării motorului de la punct fix
g.	Opriri rapide în direcţia vântului şi cu vânt de coadă
h.	Aterizări şi 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 şi aterizare cu putere limitată
n.	Autorotaţii (FE va alege două dintre următoarele exerciţii – standard, cu planare, la viteză mică, cu viraje de 360°)
o.	Aterizare în autorotaţie
p.	Exersarea aterizării forţate cu recuperarea puterii
q.	Controlul puterii, tehnici de recunoaştere, proceduri de apropiere şi plecare
SECŢIUNEA 3 – NAVIGAŢIE – PROCEDURI PE RUTĂ	
a.	Navigaţie şi orientare la diferite altitudini/înălţimi, citirea hărţilor
b.	Menţinerea altitudinii/înălţimii, vitezei, capului, observarea spaţiului aerian, calarea altimetrelor
c.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, autonomie, timpul estimat de sosire (ETA), evaluarea abaterilor de la drumul obligat şi restabilirea drumului obligat corect, supravegherea instrumentelor
d.	Observarea condiţiilor meteo, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
e.	Urmărirea traiectului de zbor, poziţionare (NDB şi/sau VOR), identificarea echipamentelor
f.	Legătura cu ATC şi conformarea cu reglementările etc.
SECŢIUNEA 4 – PROCEDURI ŞI MANEVRE DE ZBOR NUMAI CU AJUTORUL INSTRUMENTELOR	
a.	Zbor orizontal, menţinerea capului, altitudinii/înălţimii şi vitezei
b.	Viraje cu rată de înclinare 1, spre cap specificat, cu rotiri între 180° şi 360°, pe stânga şi pe dreapta
c.	Urcare şi coborâre, incluzând viraje cu rată de înclinare 1, spre cap specificat
d.	Revenire din atitudini neobişnuite
e.	Viraje cu înclinare de 30°, până la 90°, stânga şi dreapta
SECŢIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ (simulate, dacă este cazul)	
Nota 1: Dacă testul se efectuează pe un elicopter multimotor, în test se include un exerciţiu de simulare a cedării unui motor, incluzând o apropiere şi aterizare cu un singur motor operativ	
Nota 2: FE alege 4 dintre următoarele exerciţii:	
a.	Funcţionarea defectuoasă a motorului, incluzând defectarea regulatorului, jivrarea carburatorului/motorului, sistemul de ulei, după caz
b.	Defectarea sistemului de combustibil
c.	Defectarea sistemului electric

d.	Defectarea sistemului hidraulic, incluzând apropierea şi aterizarea fără hidraulică, după caz
e.	Defectarea rotorului principal şi/sau a sistemului anticuplu (numai pe FFS sau în discuţii)
f.	Exerciţii de incendiu, incluzând controlul şi eliminarea fumului, după caz
g.	Alte proceduri anormale şi de urgenţă 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 aterizare forţată în siguranţă la sau înaintea DPATO (punct definit după decolare), imediat după TDP sau DPATO; - aterizare cu simularea cedării unui motor: aterizare sau ratare după cedarea motorului înainte de LDP (punct de decizie pentru aterizare) sau DPBL (punct definit înainte de aterizare); ca urmare a cedării motorului după LDP sau aterizare forţată în siguranţă după DBPL

D. Conţinutul testului de îndemânare pentru eliberarea unui CPL – Dirijabile

1. Dirijabilul utilizat pentru testul de îndemânare trebuie să îndeplinească cerinţele pentru dirijabilele de pregătire.

2. Zona şi ruta de zbor se aleg de către FE. Rutele folosite pentru secţiunea 3 pot avea capătul pe aerodromul de decolare sau pe un alt aerodrom, iar unul dintre aerodromurile de destinaţie trebuie să fie un aerodrom controlat. Testul de îndemânare poate fi efectuat în două zboruri. Durata totală a zborului (zborurilor) este de cel puţin 60 de minute.

3. Solicitantul demonstrează capacitatea de:

(a) a opera dirijabilul în limitele sale operaţionale;

(b) a efectua toate manevrele cu uşurinţă şi precizie;

(c) a da dovadă de o bună judecată şi de abilităţi de zbor;

(d) a folosi cunoştinţele aeronautice; şi

(e) a menţine controlul asupra dirijabilului în orice moment, astfel încât reuşita procedurilor şi a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

Toleranţe pentru probele de zbor

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele dirijabilului utilizat.

Înălţime	
zbor normal	± 100 ft
la simularea unei urgenţe majore	± 150 ft
Urmărirea traiectului de zbor după mijloace de radionavigaţie	± 10°
Cap	
zbor normal	± 10°
la simularea unei urgenţe majore	± 15°

Conţinutul testului

5. Exerciţiile din secţiunile 5 şi 6 se pot efectua pe un FNPT pentru dirijabile sau un FFS pentru dirijabile. Folosirea listelor de verificare a dirijabilului, abilităţilor de zbor, controlului dirijabilului folosind repere vizuale externe, procedurilor antijivraj şi principiilor de gestionare a ameninţărilor şi erorilor se aplică la toate secţiunile.

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI DECOLARE	
a.	Proceduri înainte de zbor incluzând: Planificarea zborului, documentaţia, determinarea masei şi centrajului, briefing meteo, NOTAM
b.	Inspecţia şi deservirea dirijabilului la sol
c.	Procedura de ridicare a ancorei, manevrarea la sol şi decolarea
d.	Consideraţii legate de performanţele de zbor şi trimerarea
e.	Operaţiuni de aerodrom şi de trafic aerian
f.	Proceduri de plecare, calarea altimetrelor, evitarea coliziunilor (orientare vizuală)
g.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 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 şi urcări abrupte
e.	Zbor numai cu ajutorul instrumentelor, incluzând: (i) zbor orizontal, menţinerea capului, altitudinii şi vitezei faţă de aer (ii) viraje în urcare şi coborâre (iii) reveniri din atitudini neobişnuite (iv) utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
f.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI PE RUTĂ	
a.	Controlul dirijabilului folosind repere vizuale externe Consideraţii asupra distanţei/autonomiei de zbor
b.	Orientare, citirea hărţilor
c.	Menţinerea altitudinii, vitezei, capului, orientare vizuală
d.	Calarea altimetrelor, legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de zbor, consumul de combustibil, evaluarea abaterilor de la drumul obligat şi restabilirea drumului obligat corect
f.	Observarea condiţiilor meteo, evaluarea prognozelor, planificarea zborului către aerodromul de rezervă
g.	Urmărirea traiectului de zbor, poziţionare (NDB sau VOR), identificarea echipamentelor (zbor instrumental). Conformarea cu planul de deviere către un aerodrom de rezervă (zbor la vedere)
SECŢIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE ŞI ATERIZARE	
a.	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor, verificări, orientare vizuală
b.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
c.	Acţiunea de ratare a aterizării la înălţimi mici
d.	Aterizare normală
e.	Aterizare pe teren scurt
f.	Apropiere şi aterizare cu motorul la ralanti (numai pentru dirijabile monomotor)

g.	Aterizare fără utilizarea flapsurilor
h.	Acţiuni după zbor
SECŢIUNEA 5 – PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ	
Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-4	
a.	Simularea cedării unui motor după decolare (la o altitudine de siguranţă), exerciţiu de incendiu
b.	Funcţionarea defectuoasă a echipamentelor
c.	Aterizare forţată (simulată)
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
e.	Întrebări orale
SECŢIUNEA 6 – EXERCIŢII RELEVANTE PENTRU CLASĂ SAU TIP	
Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5	
a.	Simularea cedării unui motor în decolare (la o altitudine de siguranţă, în afara cazului în care se efectuează într-un FFS)
b.	Apropiere şi ratare cu motor (motoare) defect(e)
c.	Apropiere şi aterizare cu oprire completă, cu motor (motoare) defect(e)
d.	Defecţiuni 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 nr.5
la Partea FCL

Curs integrat de pregătire MPL

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului integrat MPL este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiţii VFR şi IFR, în transportul aerian comercial şi să poată obţine un MPL.

2. Aprobarea pentru un curs de pregătire MPL se acordă numai unei ATO care face parte dintr-un operator de transport aerian comercial certificat în conformitate cu partea ORO sau care are un acord specific cu un astfel de operator.

3. Un solicitant care doreşte 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 competenţe şi se desfăşoară într-un mediu operaţional cu echipaj multiplu.

4. Doar solicitanţii *ab initio* sunt admişi în cadrul cursului.

5. Cursul trebuie să cuprindă:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru ATPL(A);

(b) pregătire practică în zbor la vedere şi în zbor instrumental;

(c) pregătire MCC pentru operarea avioanelor multipilot; şi

(d) pregătire pentru calificarea de tip.

6. Un solicitant care nu a reuşit sau nu a avut posibilitatea să urmeze cursul MPL în întregime poate solicita autorităţii competente un examen teoretic şi un test de îndemânare pentru un certificat cu privilegii reduse şi o IR, dacă sunt respectate cerinţele aplicabile.

Cunoştinţe teoretice

7. Un curs teoretic MPL aprobat cuprinde cel puţin 750 de ore de pregătire pentru un nivel de cunoştinţe ATPL(A), precum şi orele necesare pentru:

(a) pregătirea teoretică pentru calificarea de tip relevantă, în conformitate cu subpartea H; şi

(b) pregătirea teoretică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A.

Pregătire practică

8. Pregătirea practică cuprinde un total de cel puţin 240 de ore, compus din ore ca PF şi PM, în zbor real sau simulat, care acoperă următoarele patru faze ale pregătirii:

(a) Faza 1 – Abilităţi esenţiale de zbor

Pregătire specifică de bază în simplă comandă pe un avion.

(b) Faza 2 – De bază

Introducere în operaţiunile cu echipaj multiplu şi zborul instrumental.

(c) Faza 3 – Intermediară

Utilizarea operaţiunilor cu echipaj multiplu pe un avion multimotor cu turbopropulsie certificat ca avion de înaltă performanţă în conformitate cu Partea 21.

(d) Faza 4 – Avansată

Pregătirea pentru calificarea de tip într-un mediu orientat spre zbor.

Cerinţele MCC sunt incorporate în fazele relevante de mai sus.

Pregătirea în zbor asimetric se asigură fie pe un avion, fie pe un FFS.

8a. Experienţa de zbor în zboruri reale cuprinde:

(a) toate cerinţele privind experienţa din subpartea H;

(b) instruire practică UPRT în conformitate cu punctul FCL.745.A;

(c) exerciţii UPRT cu avionul legate de particularităţile tipului relevant în conformitate cu punctul FCL.725.A litera (c);

(d) zbor pe timp de noapte;

(e) zbor numai cu ajutorul instrumentelor; şi

(f) experienţa necesară pentru dobândirea abilităţilor de zbor relevante.

9. Fiecare fază a pregătirii din programa de instruire practică este formată atât din pregătire teoretică fundamentală, cât şi din segmente de pregătire practică.

10. Cursul de pregătire cuprinde un proces de evaluare continuă a programei de pregătire şi o evaluare continuă a cursanţilor conform programei. Procesul de evaluare garantează că:

(a) competenţele şi evaluarea aferentă sunt relevante pentru sarcinile unui copilot pe un avion multipilot; şi

(b) cursanţii dobândesc competenţele necesare într-un mod progresiv şi satisfăcător.

11. Cursul de pregătire cuprinde cel puţin 12 decolări şi aterizări pentru a garanta competenţa. Numărul acestor decolări şi aterizări poate fi redus la cel puţin şase, cu condiţia ca, înainte de efectuarea pregătirii, ATO şi operatorul să se asigure că:

(a) există o procedură destinată evaluării nivelului necesar al competenţelor elevului pilot; şi

(b) există un proces menit să garanteze că sunt adoptate măsuri corective în cazul în care evaluarea efectuată în cadrul pregătirii indică necesitatea adoptării unor astfel de măsuri.

Aceste decolări şi 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 un MPL trebuie să fi demonstrat că atinge, în cazul tuturor celor 9 unităţi de competenţă specificate la punctul 13, nivelul avansat de competenţă necesar operării şi interacţiunii în calitate de copilot pe un avion multipilot multimotor cu turbină, în condiţii la vedere şi instrumentale. Evaluarea trebuie să confirme faptul că avionul sau situaţia sunt sub control în orice moment, pentru a se garanta reuşita unei proceduri sau manevre. Solicitantul trebuie să demonstreze constant cunoştinţele teoretice, abilităţile şi atitudinile necesare operării în siguranţă a tipului de avion aplicabil, în conformitate cu criteriile de performanţă MPL.

Unităţi de competenţă

13. Solicitantul trebuie să demonstreze competenţă în următoarele 9 unităţi de competenţă:

1. aplicarea principiilor performanţei umane, inclusiv a principiilor de gestionare a ameninţărilor şi erorilor;

2. efectuarea operaţiunilor 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; şi

9. efectuarea operaţiunilor după aterizare şi după zbor pe un avion.

Zbor simulat

14. Cerinţe minime pentru FSTD:

(a) Faza 1 – Abilităţi esenţiale de zbor

Pregătirea on-line şi 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 funcţionale de bloc manetă, manşă laterală sau tastatură FMS; şi

- presupun activitate psihomotorie cu aplicarea corespunzătoare a forţei şi timpi de răspuns adecvaţi.

(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 şi 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° şi de 40° pe verticală, precum şi

- 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 îmbunătăţit, inclusiv simularea mediului ATC.

Apendicele nr.6
la Partea FCL

Cursuri modulare de pregătire pentru IR

A. IR(A) – Curs modular de pregătire practică

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului integrat IR(A) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe avioane 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(A), 40 de ore timp instrumental monomotor în regim de pregătire sau 45 de ore timp instrumental multimotor în regim de pregătire, precum şi cursul teoretic pentru IR(A).

2. Persoanele care solicită să urmeze un curs modular de IR(A) trebuie să fie titulari ai unui PPL(A) sau ai unui CPL(A). Persoanele care solicită să urmeze modulul „Proceduri zbor instrumental" şi care nu sunt titulari ai unui CPL(A) trebuie să fie titulari ai unei BIR sau ai unui certificat de absolvire a modulului de pregătire de bază în zbor instrumental.

ATO trebuie să se asigure că persoana care solicită să urmeze un curs IR(A) multimotor şi care nu a fost titular al 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).

[Pct.2 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

3. Un solicitant care doreşte 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 competenţa solicitantului în ceea ce priveşte abilităţile de bază în zbor instrumental. În funcţie de necesităţi, se asigură pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor.

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.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs modular IR(A) aprobat trebuie să cuprindă cel puţin 150 de ore de pregătire teoretică.

Pregătire practică

7. Un curs IR(A) monomotor trebuie să cuprindă cel puţin 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 puţin 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 puţin 15 ore pe avioane multimotor.

9. Titularul unei IR(A) monomotor care este şi titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor şi doreşte să obţină o IR(A) multimotor trebuie să urmeze un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puţin 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 Titularii unui CPL(A), ai unei BIR sau ai unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental sunt creditaţi cu până la 10 ore în ceea ce priveşte numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctele 7 şi 8.

10.2 Pentru titularul unei IR(H), se poate reduce la 10 ore numărul total de ore de pregătire prevăzut la punctul 7 sau 8.

10.3 Timpul total de instruire practică instrumentală pe avion trebuie să respecte dispoziţiile de la punctul 7 sau 8, după caz.

[Pct.10.1 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

11. Exerciţiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(A) trebuie să cuprindă:

(a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental: procedură şi manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puţin:

zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe:

- zbor orizontal;
- urcare;
- coborâre;
- viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;

model instrumental;

viraj strâns;

radionavigaţie;

revenirea din atitudini neobişnuite;

utilizarea unui panou redus de instrumente de bord;

recunoaşterea şi revenirea din angajare incipientă şi totală.

(b) Modulul proceduri zbor instrumental:

(i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiţii IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor şi a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiţii IFR;

(ii) proceduri şi manevre pentru operarea după reguli IFR în condiţii normale, anormale şi de urgenţă, cuprinzând cel puţin:

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări şi sosiri instrumentale obişnuite;
- 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*);

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

(iv) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exerciţiilor de mai sus, inclusiv operarea numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat inoperant, precum şi oprirea şi repornirea motoarelor (acest exerciţiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranţă, cu excepţia cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).

Aa IR(A) — Curs modular de pregătire de zbor bazată pe competenţe

Dispoziţii generale

1. Scopul cursului modular de pregătire de zbor bazată pe competenţe este de a pregăti titularii de PPL sau CPL pentru calificarea de zbor instrumental, având în vedere instruirea în zbor instrumental şi experienţa anterioare. Cursul este conceput să ofere nivelul de competenţă necesar pentru a opera avioane în condiţii IFR şi IMC. Acesta este urmat în cadrul unei ATO sau constă într-o combinaţie de instruire în zbor instrumental oferită de un IRI(A) sau un FI(A) titulari ai privilegiului de a asigura pregătire pentru IR şi instruire în zbor în cadrul unei ATO.

2. Solicitantul unui astfel de curs modular IR(A) bazat pe competenţe trebuie să fie titularul unui PPL(A) sau al unui CPL(A).

3. Cursul de pregătire teoretică se efectuează într-un interval de 18 luni. Instruirea în zbor instrumental şi testul de îndemânare se efectuează în perioada de valabilitate a examenelor teoretice promovate.

4. Cursul cuprinde:

(a) pregătire teoretică la nivelul de cunoştinţe necesar pentru IR(A);

(b) instruire în zbor instrumental.

Cunoştinţe teoretice

5. Un curs modular IR(A) bazat pe competenţe aprobat cuprinde cel puţin 80 de ore de pregătire teoretică. Cursul teoretic poate conţine instruire asistată de calculator şi elemente de e-learning. Trebuie asigurat un număr minim de ore de predare în sala de curs, în conformitate cu ORA.ATO.305.

Pregătire în zbor

6. Metoda de obţinere a unei IR(A) urmând cursul modular este bazată pe competenţe. Cu toate acestea, solicitantul trebuie să îndeplinească cerinţele minime de mai jos. Pentru dobândirea competenţelor necesare poate fi necesară o pregătire suplimentară.

(a) Un curs modular IR(A) monomotor bazat pe competenţe cuprinde cel puţin 40 de ore de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 25 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.

(i) În cazul în care solicitantul:

(A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau

(B) are experienţă anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condiţiile unei calificări care acordă privilegiile de zbor în condiţii IFR şi IMC, orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore menţionate mai sus, până la un maxim de 30 ore.

(ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menţionat la litera (a) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 40 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore.

(iii) În orice caz, pregătirea în zbor cuprinde cel puţin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion, în cadrul unei ATO.

(iv) Numărul total de ore de pregătire instrumentală pe dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore.

(b) Un curs modular IR(A) multimotor bazat pe competenţe cuprinde cel puţin 45 de ore de zbor instrumental în regim de instruire, dintre care până la 10 ore pot reprezenta timp de zbor instrumental la sol pe un FNPT I sau până la 30 de ore pe un FFS sau FNPT II. Un maxim de 5 ore de zbor instrumental la sol pe un FNPT II sau un FFS se poate efectua pe un FNPT I.

(i) În cazul în care solicitantul:

(A) a efectuat instruire în zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau un FI(A) care este titularul privilegiului de a asigura pregătire pentru IR; sau

(B) are experienţă anterioară constând în timp de zbor instrumental ca PIC pe avioane, în condiţiile unei calificări care conferă privilegiile de zbor în condiţii IFR şi IMC,

orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore menţionate mai sus, până la un maxim de 35 ore.

(ii) În cazul în care solicitantul are timp de zbor instrumental în regim de pregătire acumulat anterior, altul decât cel menţionat la litera (b) subpunctul (i), orele respective pot fi creditate pentru cele 45 de ore necesare, până la un maxim de 15 ore.

(iii) În orice caz, pregătirea practică cuprinde cel puţin 10 ore de zbor instrumental în regim de pregătire pe un avion multimotor, în cadrul unei ATO.

(iv) Numărul total de ore de instruire în zbor instrumental în dublă comandă nu este mai mic de 25 de ore, dintre care cel puţin 15 ore se efectuează pe un avion multimotor.

(c) Pentru a se determina numărul de ore de creditat şi pentru a se stabili necesităţile de pregătire, solicitantul este supus unei evaluări preliminare în cadrul unei ATO.

(d) Efectuarea pregătirii pentru zbor instrumental furnizată de un IRI(A) sau FI(A) în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) sau litera (b) subpunctul (i) se documentează printr-o fişă de pregătire specifică şi se semnează de către instructor.

7. Instruirea în zbor pentru cursul modular IR(A) bazat pe competenţe cuprinde:

(a) proceduri şi manevre pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puţin:

(i) zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe;

(ii) zbor orizontal;

(iii) urcare;

(iv) coborâre;

(v) viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;

(vi) model instrumental;

(vii) viraj strâns;

(viii) radionavigaţie;

(ix) revenirea din poziţii neobişnuite;

(x) utilizarea unui panou limitat de instrumente de bord; şi

(xi) recunoaşterea şi revenirea din angajare incipientă şi totală;

(b) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiţii IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor şi a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiţii IFR;

(c) proceduri şi manevre pentru operarea după reguli IFR în condiţii normale, anormale şi de urgenţă, cuprinzând cel puţin:

(i) trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;

(ii) proceduri instrumentale standard pentru plecări şi sosiri;

(iii) proceduri IFR pe rută;

(iv) proceduri de aşteptare;

(v) apropieri instrumentale la minimuri specificate;

(vi) proceduri de apropiere întreruptă; şi

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

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

(e) dacă este necesar, operarea unui avion multimotor în cadrul exerciţiilor de mai sus, inclusiv:

(i) operarea avionului numai cu ajutorul instrumentelor, cu un motor simulat nefuncţional;

(ii) oprirea şi repornirea motoarelor (exerciţiul se efectuează la o altitudine de siguranţă, cu excepţia cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).

8. Solicitanţii unui curs modular IR(A) bazat pe competenţe, titulari ai unui PPL sau CPL în conformitate cu Partea FCL şi a unei IR(A) valide, eliberate în conformitate cu cerinţele din Anexa 1 OACI de către un stat-membru OACI, pot fi creditaţi integral pentru cursul de pregătire menţionat la punctul 4. Pentru a i se elibera IR(A), solicitantul:

(a) promovează testul de îndemânare pentru IR(A), în conformitate cu apendicele nr.7 la prezenta Anexă (Partea FCL);

(b) demonstrează examinatorului în timpul testului de îndemânare că a dobândit un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice de legislaţie aeronautică, meteorologie şi planificarea zborului şi performanţe de zbor (IR); şi

(c) are o experienţă minimă de cel puţin 50 de ore de zbor în condiţii IFR ca PIC pe avioane.

8[1]. Solicitanţii unui curs modular IR(A) pe bază de competenţe care deţin o BIR în conformitate cu FCL.835 şi care au beneficiat de cel puţin 10 ore timp de zbor instrumental în regim de instruire în cadrul unei ATO pot fi creditaţi în ceea ce priveşte cursul de pregătire menţionat la punctul 4, cu condiţia ca toate subiectele calificării de zbor instrumental pe bază de competenţe să fi fost incluse în pregătirea respectivă pentru BIR şi evaluate de ATO care oferă cursul modular de pregătire de zbor pe bază de competenţe.

[Pct.8[1] introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

8[2]. Solicitanţii unui curs modular IR(A) pe bază de competenţe care sunt titulari ai unei BIR şi au o experienţă de cel puţin 50 de ore timp de zbor în condiţii IFR ca PIC pe avioane trebuie:

(a) în cadrul unei ATO:

(i) să fie evaluaţi ca având un nivel admisibil de cunoştinţe teoretice pentru calificarea de zbor instrumental pe bază de competenţe;

(ii) să beneficieze de pregătire de zbor corespunzătoare pentru a-şi extinde privilegiile IFR în conformitate cu FCL.605.IR litera (a);

(b) după finalizarea celor prevăzute la litera (a):

(i) să promoveze testul de îndemânare pentru IR(A) în conformitate cu Apendicele nr.7 la Anexa nr.1 (Partea FCL);

(ii) să demonstreze examinatorului, verbal, în timpul testului de îndemânare că au dobândit un nivel adecvat de cunoştinţe teoretice de legislaţie aeronautică, de meteorologie, precum şi de planificare a zborului şi performanţe de zbor.

[Pct.8[2] introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Evaluare preliminară

9. Conţinutul şi durata evaluării preliminare se stabilesc de către ATO pe baza experienţei instrumentale prealabile a solicitantului.

Multimotor

10. Titularul unei IR(A) monomotor care este, de asemenea, titularul unei calificări de clasă sau de tip multimotor şi doreşte să obţină o IR(A) multimotor pentru prima dată participă la un curs în cadrul unei ATO, cuprinzând cel puţin 5 ore timp instrumental în regim de pregătire pe avioane multimotor, dintre care 3 ore se pot efectua pe un FFS sau un FNPT II şi promovează un test de îndemânare.

B. IR(H) – Curs modular de pregătire practică

1. Scopul cursului integrat IR(H) este acela de a pregăti piloţii la nivelul de competenţă necesar pentru ca aceştia să poată opera pe elicoptere în condiţii IFR şi IMC.

2. O persoană care solicită un curs modular IR(H) trebuie să fie titulara unui PPL(H), a unui CPL(H) sau a unui 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 desfăşoare în condiţii multipilot.

3. Solicitantul care doreşte 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 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.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs modular IR(H) aprobat trebuie să cuprindă cel puţin 150 de ore de pregătire.

Pregătire practică

7. Un curs IR(H) monomotor trebuie să cuprindă cel puţin 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 de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore 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.

Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puţin 10 ore pe un elicopter certificat IFR.

8. Un curs IR(H) multimotor trebuie să cuprindă cel puţin 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 de pregătire pe FNTP I (H) sau (A) se pot înlocui cu 20 de ore 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.

Instruirea practică instrumentală trebuie să cuprindă cel puţin 10 ore pe un elicopter multimotor certificat IFR.

1.1. Titularilor unui ATPL(H) li se reduce cu 50 de ore numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut.

1.2. Pentru titularul unei IR(A), numărul de ore de pregătire teoretică prevăzut se poate reduce la 10 ore.

1.3. Pentru titularul unui PPL(H) cu calificare de zbor pe timp de noapte pentru elicopter sau al unui CPL(H), numărul total de ore de timp instrumental în regim de pregătire necesar se poate reduce cu 5 ore.

2. Exerciţiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(H) trebuie să cuprindă:

(a) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiţii IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor şi a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiţii IFR;

(b) proceduri şi manevre pentru operarea după reguli IFR în condiţii normale, anormale şi de urgenţă, cuprinzând cel puţin:

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări şi sosiri instrumentale obişnuite;
- 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

Dispoziţii 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 unui PPL(As), inclusiv a privilegiilor de zbor pe timp de noapte, sau a unui CPL(As). Solicitantul modulului proceduri zbor instrumental care nu este titularul unui CPL(As) trebuie să fie titularul unui certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental.

3. Solicitantul 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 pregătirea de reîmprospătare a cunoştinţelor.

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.

Cunoştinţe teoretice

6. Un curs modular IR(As) aprobat trebuie să cuprindă cel puţin 150 de ore de pregătire teoretică.

Pregătire practică

7. Un curs IR(As) trebuie să cuprindă cel puţin 35 de ore timp instrumental în regim de pregătire, dintre care până la 15 ore pot reprezenta timp instrumental de pregătire 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 unui 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 dispoziţiile 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. Exerciţiile de zbor premergătoare testului de îndemânare IR(As) trebuie să cuprindă:

(a) Modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental:

procedură şi manevră pentru zborul instrumental de bază, cuprinzând cel puţin:

zbor instrumental de bază fără repere vizuale externe:

- zbor orizontal;
- urcare;
- coborâre;
- viraje în zbor orizontal, urcare, coborâre;

model instrumental;

radionavigaţie;

revenirea din atitudini neobişnuite;

utilizarea unui panou redus de instrumente de bord.

(b) Modulul proceduri zbor instrumental:

(i) proceduri înainte de zbor pentru zboruri în condiţii IFR, inclusiv folosirea manualului de zbor şi a documentelor corespunzătoare ale serviciilor de trafic aerian pentru pregătirea unui plan de zbor în condiţii IFR;

(ii) proceduri şi manevre pentru operarea după reguli IFR în condiţii normale, anormale şi de urgenţă, cuprinzând cel puţin:

- trecerea de la zborul la vedere la zborul instrumental în timpul decolării;
- plecări şi sosiri instrumentale obişnuite;
- 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*);

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

(iv) operarea unui dirijabil în cadrul exerciţiilor de mai sus, inclusiv operarea dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor cu un motor simulat inoperant, precum şi oprirea şi repornirea motoarelor (acest exerciţiu din urmă se efectuează la o altitudine de siguranţă, cu excepţia cazului în care se efectuează pe un FFS sau FNPT II).

Apendicele nr.7
la Partea FCL

Testul de îndemânare pentru BIR şi IR

[Denumirea modificată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

1. Solicitanţii trebuie să fi beneficiat de instruire pe aeronave de aceeaşi clasă sau de acelaşi tip ca cele care urmează a fi folosite pentru test, care trebuie să fie echipate în mod corespunzător pentru operaţiuni de pregătire şi testare.

[Pct.1 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

2. Un solicitant trebuie să promoveze toate secţiunile relevante ale testului de îndemânare. În cazul în care un element al unei secţiuni nu se promovează, întreaga secţiune este considerată nepromovată. Nepromovarea a mai mult de o secţiune duce la repetarea întregului test. Un solicitant care nu promovează o singură secţiune repetă examenul doar pentru respectiva secţiune. Nepromovarea oricărei secţiuni la reluarea testului, inclusiv a acelor secţiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susţină din nou testul în întregime. Toate secţiunile relevante ale testului de îndemânare se promovează într-un interval de 6 luni. Dacă nu se promovează toate secţiunile 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.

Desfăşurarea testului

4. Testul este conceput pentru a simula un zbor real. Ruta de zbor se alege de către examinator. Un element esenţial este capacitatea solicitantului de a planifica şi de a efectua un zbor pe baza materialelor de informare de rutină. Solicitantul efectuează planificarea zborului şi

se asigură că toate echipamentele şi documentaţia necesare pentru efectuarea zborului se află la bord. Durata zborului este de cel puţin o oră.

5. În cazul în care solicitantul alege să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul susţine 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 secţiuni pentru care nu s-a susţinut 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 abilităţile de zbor demonstrate de solicitant necesită refacerea completă a testului.

7. Un solicitant este obligat să piloteze aeronava dintr-o poziţie în care se pot exercita atribuţiile de PIC şi să susţină testul ca şi când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepţia cazului în care intervenţia este necesară din motive de siguranţă sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului. Răspunderea pentru zbor se împarte în conformitate cu reglementările naţionale.

8. Înălţimile/altitudinile de decizie, înălţimile/altitudinile minime de coborâre şi punctele de apropiere întreruptă sunt determinate de solicitant şi aprobate de examinator.

9. Solicitanţii trebuie să îi indice examinatorului verificările şi sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare autorizată specifică aeronavei pe care se susţine testul. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitanţii trebuie să determine regimul motoarelor şi vitezele. Solicitanţii trebuie să calculeze datele privind performanţa la decolare, apropiere şi aterizare în conformitate cu manualul de operaţiuni sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate.

[Pct.9 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Toleranţe pentru probele de zbor

10. Solicitantul demonstrează capacitatea de:

a opera aeronava în limitele sale operaţionale;

a efectua toate manevrele cu uşurinţă şi precizie;

a da dovadă de o bună judecată şi abilităţi de zbor;

a folosi cunoştinţele aeronautice; şi

a menţine controlul asupra aeronavei în orice moment, astfel încât reuşita procedurilor şi a manevrelor de zbor să nu fie niciodată pusă în mod serios sub semnul întrebării.

11. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de manevrabilitatea şi performanţele aeronavei utilizate:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălţimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/– 0 ft
Înălţime minimă de coborâre/MAP/altitudine	+ 50 ft/– 0 ft
Urmărirea traiectului	
după mijloace de radionavigaţie	± 5°
pentru deviaţii unghiulare	deviaţie jumătate de scală, azimut şi pantă de coborâre (de exemplu LPV, ILS, MLS, GLS)
deviaţii laterale „liniare” 2D (LNAV) şi 3D (LNAV/VNAV)	abaterea/deviaţia de la drumul obligat se

	limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviaţii scurte de la acest standard până la maximum o dată valoarea RNP
deviaţii verticale liniare 3D [de exemplu RNP APCH (LNAV/VNAV) utilizând funcţia VNAV barometrică]	maximum –75 ft sub profilul vertical în orice moment şi maximum +75 ft peste profilul vertical la maximum 1000 ft deasupra nivelului aerodromului
Cap	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5°
cu simularea defectării unui motor	± 10°
Viteză	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5 noduri
cu simularea defectării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri

Conţinutul testului

Avioane

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI PLECARE	
Folosirea listei de verificare, a abilităţilor de zbor, a procedurilor antijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secţiunilor	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanţelor avionului, masa şi centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian şi a buletinului meteorologic
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR
d.	Identificarea mijloacelor de navigaţie necesare pentru procedurile de plecare, de sosire şi de apropiere
e.	Inspecţia înainte de zbor
f.	Minimele meteorologice
g.	Rulaj
h.	Plecare PBN (dacă este cazul): - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de plecare
i.	Informare înainte de decolare, decolare
j((o)).	Trecerea la zborul instrumental
k((o)).	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv plecări PBN, şi calarea altimetrului
l((o)).	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE ((o))	
a.	Controlul avionului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv zbor orizontal la diferite viteze, compensare
b.	Viraje în urcare şi în coborâre cu menţinerea ratei 1 de viraj

c.	Reveniri din atitudini neobişnuite, inclusiv menţinerea în viraj cu înclinare de 45° şi viraje strânse în coborâre
d (*1).	Revenire din apropiere de angajare în zbor orizontal, în viraje în urcare/coborâre şi în configuraţie de aterizare
e.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord: urcare sau coborâre stabilizată, viraje orizontale cu rata 1 spre capuri date, revenirea din atitudini neobişnuite
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ (o)	
a.	Urmărirea traiectului, inclusiv interceptarea, de exemplu NDB, VOR, sau a traiectoriei între puncte intermediare
b.	Utilizarea sistemului de navigaţie şi a mijloacelor de radionavigaţie
c.	Zbor orizontal, menţinerea capului, a altitudinii şi a vitezei faţă de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de compensare
d.	Calarea altimetrului
e.	Previzionarea şi revizuirea orelor estimate de sosire (aşteptare pe rută, dacă este necesar)
f.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, gestionarea sistemelor
g.	Proceduri de protecţie contra jivrării, simulate dacă este necesar
h.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor, dacă este cazul
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrului
c.	Limite de altitudine şi de viteză, dacă este cazul
d.	Sosire PBN (dacă este cazul): - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de sosire
SECŢIUNEA 4 (o) – OPERAŢIUNI 3D (++)	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie Verificarea unghiului traiectoriei verticale Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de apropiere
b.	Informarea pentru apropiere şi aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare şi identificarea instalaţiilor
c(+).	Procedura de aşteptare
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere
f.	Menţinerea altitudinii, a vitezei şi a capului (apropiere stabilizată)
g (+).	Procedura de ratare
h (+).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

SECŢIUNEA 5 ([o]) – OPERAŢIUNI 2D ([++])	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de apropiere
b.	Informarea pentru apropiere şi aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare şi identificarea instalaţiilor
c ([+]).	Procedura de aşteptare
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere
f.	Menţinerea altitudinii/distanţei faţă de MAPT, a vitezei şi a capului (apropiere stabilizată), repere de coborâre gradată (SDF), dacă este cazul
g ([+]).	Procedura de ratare
h ([+]).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) ([o])	
a.	Simularea defectării motorului după decolare sau în timpul ratării
b.	Apropiere, ratare şi procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
c.	Apropiere şi aterizare cu un motor inoperant
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

([o]) Trebuie efectuat numai cu ajutorul instrumentelor.
([*1]) Se poate efectua într-un FFS, FTD2/3 sau FNPT II.
([+]) Se poate efectua fie în secţiunea 5, fie în secţiunea 6.
([++]) Pentru a obţine privilegii PBN, o apropiere fie din secţiunea 4, fie din secţiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Elicoptere

SECŢIUNEA 1 – PLECARE	
Folosirea listei de verificare, a abilităţilor de zbor, a procedurilor antijivrare/de dejivrare etc. se aplică tuturor secţiunilor	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanţelor aeronavei; masa şi centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian şi a buletinului meteorologic
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, a planului/jurnalului de zbor IFR
d.	Identificarea mijloacelor de navigaţie necesare pentru procedurile de plecare, de sosire şi de apropiere
e.	Inspecţia înainte de zbor
f.	Minimele meteorologice

g.	Rulare la sol/rulare aeriană conform ATC sau instrucţiunilor unui instructor
h.	Plecare PBN (dacă este cazul): - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de plecare
i.	Informare înainte de decolare, proceduri şi verificări
j.	Trecerea la zborul instrumental
k.	Proceduri de plecare instrumentală, inclusiv proceduri PBN
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE GENERALE	
a.	Controlul elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv:
b.	Viraje în urcare şi în coborâre cu menţinerea ratei 1 de viraj
c.	Reveniri din atitudini neobişnuite, inclusiv menţinerea în viraj cu înclinare de 30° şi viraje strânse în coborâre
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI IFR PE RUTĂ	
a.	Urmărirea traiectului, inclusiv interceptarea, de exemplu NDB, VOR, RNAV
b.	Utilizarea mijloacelor de radionavigaţie
c.	Zbor orizontal, menţinerea capului, a altitudinii şi a vitezei faţă de aer, alegerea regimurilor motoarelor
d.	Calarea altimetrului
e.	Previzionarea şi revizuirea orelor estimate de sosire
f.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, gestionarea sistemelor
g.	Proceduri de protecţie contra jivrării, simulate dacă este necesar şi dacă este cazul
h.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T
SECŢIUNEA 3a – PROCEDURI DE SOSIRE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, dacă este cazul
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrului
c.	Limite de altitudine şi de viteză, dacă este cazul
d.	Sosire PBN (dacă este cazul) - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de sosire
SECŢIUNEA 4 – OPERAŢIUNI 3D ((+))	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie Verificarea unghiului traiectoriei verticale pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de apropiere
b.	Informarea pentru apropiere şi aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
c ((*1)).	Procedura de aşteptare
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată

e.	Cronometrarea procedurii de apropiere
f.	Menţinerea altitudinii, a vitezei şi a capului (apropiere stabilizată)
g ((*1)).	Procedura de ratare
h ((*1)).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
i.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T
SECŢIUNEA 5 – OPERAŢIUNI 2D ((+))	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie Pentru RNP APCH: - se verifică dacă procedura corectă a fost încărcată în sistemul de navigaţie; şi - se efectuează verificări încrucişate între afişajul sistemului de navigaţie şi diagrama de apropiere
b.	Informarea pentru apropiere şi aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare şi identificarea instalaţiilor
c ((*1)).	Procedura de aşteptare
d.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
e.	Cronometrarea procedurii de apropiere
f.	Menţinerea altitudinii, a vitezei şi a capului (apropiere stabilizată)
g ((*1)).	Procedura de ratare
h ((*1)).	Procedura de apropiere întreruptă ((*1))/aterizare
i.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T
SECŢIUNEA 6 – PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ	
Prezenta secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5. Testul trebuie să ia în considerare controlul elicopterului, identificarea motorului care s-a defectat, măsuri imediate (exerciţii practice), acţiuni şi verificări subsecvente şi acurateţea zborului, în următoarele situaţii:	
a.	Simularea defectării unui motor după decolare şi la apropiere/în timpul apropierii ((*2)) (la o altitudine de siguranţă, cu excepţia cazului în care se efectuează într-un FFS sau FNPT II/III, FTD 2,3)
b.	Defectarea dispozitivelor de creştere a stabilităţii/sistemului hidraulic (dacă este cazul)
c.	Panou redus de instrumente de bord
d.	Autorotaţie şi revenirea la o altitudine preselectată
e.	Operaţiuni 3D manuale fără sistem director de zbor ((*3)) Operaţiuni 3D manuale cu sistem director de zbor ((*3))

((+)) Pentru a obţine sau a menţine privilegii PBN, o apropiere fie din secţiunea 4, fie din secţiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

((*1)) A se efectua fie în secţiunea 4, fie în secţiunea 5.

((*2)) Numai pentru elicoptere multimotor.

((*3)) Se testează numai unul dintre elemente.

Conţinutul testului

Avioane

Folosirea listei de verificare, abilităţilor de zbor, procedurilor antijivraj şi de dejivrare etc. se aplică la toate secţiunile

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI DECOLARE	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanţelor avionului, masa şi centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian şi meteorologice
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d.	Inspecţia 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
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR ((o))	
a.	Controlul avionului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv: zbor orizontal la diferite viteze, trimerare
b.	Viraje în urcare şi coborâre cu menţinerea ratei 1 de viraj
c.	Reveniri din atitudini neobişnuite, inclusiv menţinerea în viraj cu înclinare de 45° şi viraje strânse în coborâre
d ([1]).	Revenire din apropiere de angajare în zbor orizontal, în viraje în urcare/coborâre şi în configuraţie de aterizare – aplicabile doar pentru avioane
e.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord: urcare sau coborâre menţinută cu rata 1 de viraj spre cap ordonat, revenirea din atitudini neobişnuite – aplicabile doar pentru avioane
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL PE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR ((o))	
a.	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicaţiilor, de exemplu NDB, VOR, RNAV
b.	Utilizarea mijloacelor radio
c.	Zbor orizontal, menţinerea capului, altitudinii şi vitezei faţă de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de trimerare
d.	Calarea altimetrelor
e.	Sincronizarea şi revizuirea timpului estimat de sosire (zone de aşteptare, dacă sunt cerute)
f.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g.	Proceduri de protecţie la jivraj, simulate, dacă este necesar
h.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE DE PRECIZIE ((o))	

a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Menţinerea altitudinii, vitezei şi capului (apropiere stabilizată)
h (+).	Procedura de ratare
i (+).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 5 – PROCEDURI DE APROPIERE NONPRECIZIE (o)	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d (+).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Menţinerea altitudinii, vitezei şi capului (apropiere stabilizată)
h (+).	Procedura de ratare
i (+).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT (doar avioane multimotor) (o)	
a.	Simularea cedării motorului după decolare sau în timpul ratării
b.	Apropiere, ratare şi procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
c.	Apropiere şi aterizare cu un motor inoperant
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

(*1) Se poate efectua într-un FFS, FTD2/3 sau FNPT II.

(+) Se poate efectua fie în secţiunea 4, fie în secţiunea 5.

(o) Trebuie efectuat numai cu ajutorul instrumentelor.

(++) Pentru a obţine privilegii PBN, o apropiere fie din secţiunea 4, fie din secţiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Elicoptere

Folosirea listei de verificare, abilităţilor de zbor, procedurilor antijivraj şi de dejivrare etc. se aplică la toate secţiunile. Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5. Testul

trebuie să aibă în vedere controlul elicopterului, identificarea motorului care a cedat, acţiuni imediate (exerciţii), acţiuni şi verificări subsecvente şi acurateţea zborului, în următoarele situaţii:

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI DE PLECARE	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanţelor aeronavei; masa şi centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian şi meteorologice
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d.	Inspecţia înainte de zbor
e.	Minimele meteorologice de operare
f.	Rulajul/rulajul în apropierea solului în conformitate cu ATC sau cu instrucţiunile instructorului
g.	Briefing, proceduri şi verificări înainte de decolare
h.	Trecerea la zborul instrumental
i.	Proceduri de plecare instrumentală
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR	
a.	Controlul elicopterului numai cu ajutorul instrumentelor, inclusiv:
b.	Viraje în urcare şi coborâre cu menţinerea ratei 1 de viraj
c.	Reveniri din atitudini neobişnuite, inclusiv menţinerea în viraj cu înclinare de 30° şi viraje strânse în coborâre
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL DE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR	
a.	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicaţiilor, de exemplu NDB, VOR, RNAV
b.	Utilizarea mijloacelor radio
c.	Zbor orizontal, menţinerea capului, altitudinii şi vitezei faţă de aer, alegerea regimurilor motoarelor
d.	Calarea altimetrelor
e.	Sincronizarea şi revizuirea timpului estimat de sosire
f.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g.	Proceduri de protecţie la jivraj, simulate dacă este necesar şi aplicabil
h.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 4 – APROPIERE DE PRECIZIE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d ([1]).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Menţinerea altitudinii, vitezei şi capului (apropiere stabilizată)

h ([1]).	Procedura de ratare
i ([1]).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 5 – APROPIERE NONPRECIZIE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d ([1]).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Menţinerea altitudinii, vitezei şi capului (apropiere stabilizată)
h ([1]).	Procedura de ratare
i ([1]).	Procedura de apropiere întreruptă ([1])/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 6 – PROCEDURI ANORMALE ŞI DE URGENŢĂ	
a.	Simularea cedării unui motor după decolare şi la apropiere/în timpul apropierii ([2]) (la o altitudine de siguranţă, dacă nu se efectuează într-un FFS sau FNPT II/III, FTD 2,3)
b.	Cedarea sistemului de creştere a stabilităţii/sistemului hidraulic (dacă este cazul)
c.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
d.	Autorotaţie şi revenire la o altitudine selectată
e.	Apropiere de precizie manuală fără sistem director de zbor (*flight director*) ([3]) Apropiere manuală de precizie cu sistem director de zbor (*flight director*) ([3])

([*1]) A se efectua în secţiunea 4 sau în secţiunea 5.

([*2]) Numai pentru elicoptere multimotor.

([*3]) Se testează numai unul dintre elemente.

([+]) Pentru a obţine privilegii PBN, o apropiere fie din secţiunea 4, fie din secţiunea 5 trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Dirijabile

Folosirea listelor de verificare, abilităţilor de zbor, legăturii – conformării cu ATC, proceduri R/T se aplică la toate secţiunile. Această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5. Testul trebuie să aibă în vedere controlul dirijabilului, identificarea motorului care a cedat, acţiuni imediate, acţiuni subsecvente, verificări şi acurateţea zborului în următoarele situaţii:

SECŢIUNEA 1 – PROCEDURI ÎNAINTE DE ZBOR ŞI DECOLARE	
a.	Utilizarea manualului de zbor (sau a unui document echivalent), în special calculul performanţelor avionului, masa şi centrajul
b.	Utilizarea documentelor serviciilor de trafic aerian şi meteorologice
c.	Pregătirea planului de zbor ATC, planului de zbor IFR
d.	Inspecţia 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
SECŢIUNEA 2 – MANEVRE DE ZBOR	
a.	Controlul dirijabilului numai cu ajutorul instrumentelor
b.	Viraje în urcare şi coborâre cu menţinerea ratei de viraj
c.	Reveniri din atitudini neobişnuite
d.	Utilizarea unui panou redus de instrumente de bord
SECŢIUNEA 3 – PROCEDURI PENTRU ZBORUL DE RUTĂ DUPĂ REGULI IFR	
a.	Urmărirea traiectului de zbor, inclusiv interpretarea indicaţiilor, de exemplu NDB, VOR, RNAV
b.	Utilizarea mijloacelor radio
c.	Zbor orizontal, menţinerea capului, altitudinii şi vitezei faţă de aer, alegerea regimurilor motoarelor, tehnica de trimerare
d.	Calarea altimetrelor
e.	Sincronizarea şi revizuirea timpului estimat de sosire
f.	Monitorizarea desfăşurării zborului, jurnalul de bord, consumul de combustibil, exploatarea sistemelor
g.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 4 – PROCEDURI DE APROPIERE DE PRECIZIE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, verificarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d ($^{(+)}$).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată
f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Apropiere stabilizată (menţinerea altitudinii, vitezei şi capului)
h ($^{(+)}$).	Procedura de ratare
i ($^{(+)}$).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 5 – PROCEDURI DE APROPIERE NONPRECIZIE	
a.	Setarea şi verificarea mijloacelor de navigaţie, identificarea echipamentelor
b.	Proceduri de sosire, calarea altimetrelor
c.	Briefingul de apropiere şi de aterizare, inclusiv verificările de coborâre/apropiere/aterizare
d ($^{(+)}$).	Procedura de aşteptare
e.	Conformarea cu procedura de apropiere publicată

f.	Cronometrarea procedurii de apropiere
g.	Apropiere stabilizată (menţinerea altitudinii, vitezei şi capului)
h (+).	Procedura de ratare
i (+).	Procedura de apropiere întreruptă/aterizare
j.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T
SECŢIUNEA 6 – ZBOR CU UN MOTOR INOPERANT	
a.	Simularea cedării motorului după decolare sau în timpul ratării
b.	Apropierea şi procedura de ratare cu un motor inoperant
c.	Apropiere şi aterizare, procedura de apropiere întreruptă cu un motor inoperant
d.	Legătura – conformarea cu ATC, proceduri R/T

(+) Se poate efectua fie în secţiunea 4, fie în secţiunea 5.

[Apendicele nr.7 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.8
la Partea FCL

Acordarea de credite cu privire la componenta IR a verificării competenţei pentru o calificare de clasă sau de tip

A. Avioane

Se acordă credite numai dacă titularilor li se revalidează sau li se reînnoiesc privilegiile IR pentru avioane monomotor cu un singur motor şi pentru avioane multimotor cu un singur pilot, după caz.

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenţei, inclusiv IR, iar titularii deţin una dintre următoarele calificări valabile:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenţei pentru:
o calificare valabilă de tip MPA; o calificare valabilă de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot	calificarea de clasă SE(*1); şi calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepţia calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă, numai credite pentru secţiunea 3B a verificării conformităţii de la punctul B.5 din Apendicele nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL)
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepţia calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă, operate ca pilot unic	calificarea de clasă SE; şi calificarea de tip SE; şi calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepţia calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă
o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP ME, cu excepţia calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă, limitată la operaţiuni multipilot	calificarea de clasă SE; şi calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de clasă sau de tip SP ME, cu excepţia calificărilor de tip pentru avioane complexe de înaltă performanţă(*1)

o calificare valabilă de clasă sau de tip pentru avioane SP SE	calificarea de clasă SE; şi calificarea de tip SE

(*1) Cu condiţia ca, în intervalul precedent de 12 luni, solicitanţii să fi efectuat cel puţin trei proceduri de plecare şi de apropiere în condiţii IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv cel puţin o procedură de apropiere RNP APCH pe un avion de clasă sau de tip SP în operaţiuni SP sau, pentru avioanele multimotor, altele decât cele HP complexe, solicitanţii să fi promovat secţiunea 6 a testului de îndemânare pentru alte avioane SP decât cele HP complexe pilotate numai cu ajutorul instrumentelor în operaţiuni SP.

B. Elicoptere

Se acordă credite numai în cazul în care titularului i se revalidează privilegiile IR pentru elicoptere monomotor şi pentru elicoptere multimotor cu un singur pilot, după caz.

Dacă se efectuează un test de îndemânare sau o verificare a competenţei care include IR, iar titularii deţin:	Creditul este valabil pentru componenta IR în cadrul unei verificări a competenţei pentru: calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip pentru elicoptere multipilot (MPH)	calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP ME, operată ca pilot unic	calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP ME, limitată la operare multipilot	calificarea de tip SE(*1); şi calificarea de tip SP ME(*1)
o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic	o calificare valabilă de tip SP SE, operată ca pilot unic

(*1) Cu condiţia ca, în intervalul precedent de 12 luni, să se fi efectuat cel puţin trei proceduri de plecare şi de apropiere în condiţii IFR cu exercitarea privilegiilor PBN, inclusiv o procedură de apropiere RNP APCH [ar putea fi o apropiere de un punct în spaţiu (PinS)] pe un elicopter de tip SP în operaţiuni SP.

[Apendicele nr.8 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.9
la Partea FCL

Pregătirea, testul de îndemânare şi verificarea competenţei pentru MPL, ATPL, calificări de tip şi de clasă şi verificarea competenţei pentru BIR şi IR

[Denumirea modificată prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

A. Dispoziţii generale

1. Persoanele care solicită un test de îndemânare trebuie să fi efectuat instruirea pe aceeaşi clasă sau acelaşi tip de aeronave ca şi cele care urmează a fi folosite pentru test.

Pregătirea pentru calificările de tip MPA şi PL se efectuează pe un FFS sau, în mod combinat, pe FSTD-uri şi pe FFS. Testul de îndemânare sau verificarea competenţei pentru calificările de tip MPA şi PL şi pentru eliberarea unui ATPL şi a unui MPL se efectuează pe un FFS, dacă este disponibil.

Pregătirea, testul de îndemânare sau verificarea competenţei pentru calificările de clasă sau de tip pentru SPA şi elicoptere se desfăşoară:

(a) pe un FFS disponibil şi accesibil; sau

(b) în mod combinat, pe FSTD-uri şi pe aeronavă, dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS; sau

(c) pe aeronavă, dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FSTD.

Dacă în timpul pregătirii, al testării sau al verificării se utilizează FSTD-uri, adecvarea FSTD-urilor utilizate se verifică în raport cu „Tabelul de funcţii şi teste subiective" aplicabil şi cu „Tabelul testelor de validare a FSTD" aplicabil incluse în documentul principal de referinţă aplicabil dispozitivului utilizat. Trebuie luate în considerare toate restricţiile şi limitările indicate în certificatul de calificare al dispozitivului.

2. Dacă nu se promovează toate secţiunile testului din două încercări, este necesară o pregătire suplimentară.

3. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testului de îndemânare.

Conţinutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenţei

4. Cu excepţia cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operaţională stabilite în corespundere cu Partea 21 (OSD), programa de instruire practică, testul de îndemânare şi testul de verificare a competenţei trebuie să respecte dispoziţiile prezentului apendice. Programa, testul de îndemânare şi testul de verificare a competenţei se pot reduce în vederea creditării pentru experienţa anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD.

5. Cu excepţia testelor de îndemânare pentru eliberarea unui ATPL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care piloţii sunt calificaţi.

Desfăşurarea testului/verificării

6. Examinatorul poate alege între diferite scenarii ale testelor de îndemânare sau verificărilor competenţei cuprinzând operaţiuni relevante simulate. Se folosesc simulatoare complete de zbor sau alte echipamente de pregătire, după cum se prevede în prezenta Anexă (Partea FCL).

7. În timpul verificării competenţei, examinatorul se asigură că titularii calificării de clasă sau de tip îşi păstrează un nivel corespunzător de cunoştinţe teoretice.

8. În cazul în care aleg să întrerupă un test de îndemânare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitanţii susţin 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 secţiuni pentru care nu s-a susţinut testul.

9. La latitudinea examinatorului, orice manevră sau procedură din cadrul testului poate fi repetată o dată de către solicitanţi. Examinatorul poate opri testul în orice moment dacă se consideră că abilităţile de zbor demonstrate de solicitanţi necesită refacerea completă a testului.

10. Solicitanţii sunt obligaţi să piloteze aeronava dintr-o poziţie în care se pot exercita, după caz, atribuţiile de PIC sau de copilot. În condiţii de simplă comandă, testul se susţine ca şi când niciun alt membru al echipajului nu ar fi prezent.

11. În timpul pregătirii înainte de zbor în vederea testului, solicitanţii sunt obligaţi să determine regimul motoarelor şi vitezele. Solicitanţii trebuie să îi indice examinatorului verificările şi sarcinile efectuate, inclusiv identificarea echipamentelor radio. Verificările se efectuează în conformitate cu lista de verificare specifică aeronavei pe care se susţine testul şi, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanţa la decolare, apropiere şi aterizare

se calculează de către solicitanţi în conformitate cu manualul de operare sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate. Înălţimile/altitudinile de decizie, înălţimile/altitudinile minime de coborâre şi punctele de apropiere întreruptă sunt convenite cu examinatorul.

12. Examinatorul nu se implică în operarea aeronavei, cu excepţia cazului în care intervenţia este necesară din motive de siguranţă sau pentru evitarea întârzierilor inacceptabile pentru restul traficului.

Cerinţe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenţei pentru calificările de tip pentru aeronave multipilot, pentru calificările de tip pentru avioane cu un singur pilot atunci când sunt exploatate în operaţiuni multipilot, pentru MPL şi ATPL

13. Testul de îndemânare pentru o aeronavă multipilot sau pentru un avion cu un singur pilot exploatat în operaţiuni multipilot se efectuează în condiţii de echipaj multiplu. Un alt solicitant sau un alt pilot calificat care este titularul respectivei calificări de tip poate îndeplini funcţia celui de-al doilea pilot. Dacă se foloseşte o aeronavă, al doilea pilot este examinatorul sau un instructor.

14. Solicitanţii acţionează ca PF în timpul tuturor secţiunilor testului de îndemânare, cu excepţia procedurilor anormale şi de urgenţă, care pot fi efectuate ca PF sau ca PM, în conformitate cu MCC. Persoanele care solicită obţinerea unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau ATPL trebuie să demonstreze şi abilitatea de a acţiona ca PM. Solicitanţii pot 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 solicitanţilor unui ATPL sau ai unei calificări de tip pentru aeronave multipilot sau pentru operaţiuni multipilot pe un avion cu un singur pilot extinse la sarcinile unui PIC, indiferent dacă solicitanţii acţionează ca PF sau ca PM:

(a) gestionarea cooperării în cadrul echipajului;

(b) controlul continuu al operării aeronavei printr-o supraveghere corespunzătoare; şi

(c) stabilirea priorităţilor şi luarea deciziilor în conformitate cu aspectele privind siguranţa şi reglementările relevante adecvate situaţiei operaţionale, inclusiv situaţiile de urgenţă.

16. Testul sau verificarea se efectuează în condiţii IFR, în cazul în care este inclusă calificarea IR, şi, pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esenţial care trebuie verificat este capacitatea solicitantului de a planifica şi de a 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 puţin de două ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfăşura pe un FFS şi poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă.

Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:

(a) unei ATO; sau

(b) unei organizaţii care deţine un AOC eliberat în conformitate cu prevederile Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, şi normele sale de aplicare (Partea ORO) şi care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire; sau

(c) instructorului, în cazul în care nu este aprobată nicio pregătire practică pe aeronavă pentru aeronave cu un singur pilot în cadrul unei ATO sau al unui titular de AOC, iar pregătirea practică pe aeronavă a fost aprobată de autoritatea competentă a solicitanţilor.

Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează autorităţii competente înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe certificatul solicitanţilor.

18. Pentru pregătirea în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor, „eveniment de angajare" înseamnă fie o apropiere de viteza de angajare, fie o angajare. Un FFS poate fi utilizat de către ATO fie în scopul exersării revenirii din angajare sau al demonstrării caracteristicilor specifice tipului ale unei angajări, fie în ambele scopuri, cu condiţia ca:

(i) FFS să fi fost calificat în conformitate cu cerinţele speciale de evaluare din CS-FSTD(A); şi

(ii) ATO să fie demonstrat cu succes autorităţii competente că se contracarează orice transfer negativ al pregătirii.

B. Cerinţe specifice pentru categoria avioane

Note de promovare

1. În cazul avioanelor cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, solicitanţii trebuie să promoveze toate secţiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenţei. Nepromovarea oricărui element al unei secţiuni conduce la nepromovarea întregii secţiuni. În cazul în care nu promovează o singură secţiune, solicitanţii repetă examenul doar pentru secţiunea respectivă. Nepromovarea a mai mult de o secţiune duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Nepromovarea oricărei secţiuni la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor secţiuni promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Pentru avioanele multimotor cu un singur pilot, trebuie promovată secţiunea 6 a testului sau a verificării relevante, referitoare la zborul asimetric.

2. În cazul avioanelor complexe de înaltă performanţă multipilot şi cu un singur pilot, solicitanţii trebuie să promoveze toate secţiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenţei. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanţii care nu promovează cinci sau mai puţine elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanţii să susţină din nou testul sau verificarea în întregime. Secţiunea 6 nu face parte din testul de îndemânare ATPL sau MPL. Dacă solicitanţii nu promovează sau nu susţin examenul pentru secţiunea 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, solicitanţii trebuie să promoveze secţiunea 6 pe tipul de aeronavă corespunzător.

Toleranţe pentru probele de zbor

3. Solicitanţii trebuie să demonstreze capacitatea de:

(i) a opera avionul fără a depăşi limitările acestuia;

(ii) a efectua toate manevrele cu fineţe şi acurateţe;

(iii) a raţiona corect şi de a supraveghea situaţia aeriană;

(iv) a aplica cunoştinţele aeronautice;

(v) a menţine în orice moment controlul avionului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;

(vi) a înţelege şi a aplica procedurile de coordonare a echipajului şi procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; şi

(vii) a comunica eficient cu ceilalţi membri ai echipajului, dacă este cazul.

4. Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele avionului utilizat:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălţimea de decizie	+ 50 ft/– 0 ft
Înălţime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/– 0 ft
Drum magnetic	
după mijloace radio	± 5°
pentru deviaţii „unghiulare”	deviaţie jumătate de scală, azimut şi pantă de coborâre (de exemplu LPV, ILS, MLS, GLS)
deviaţii laterale „liniare” 2D (LNAV) şi 3D (LNAV/VNAV)	abaterea/deviaţia de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt permise deviaţii scurte de la acest standard până la o dată valoarea RNP
deviaţii verticale liniare 3D [de exemplu RNP APCH (LNAV/VNAV) utilizând funcţia VNAV barometrică]	maximum – 75 ft sub profilul vertical în orice moment şi maximum + 75 ft peste profilul vertical la maximum 1000 ft deasupra nivelului aerodromului
Cap magnetic	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5°
cu simularea cedării unui motor	± 10°
Viteză	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5 noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri

Conţinutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenţei

5. Avioane cu un singur pilot, cu excepţia avioanelor complexe de înaltă performanţă

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P =	pregătit ca PIC sau copilot, precum şi ca PF şi PM
OTD =	pentru acest exerciţiu se pot folosi alte echipamente de pregătire
X =	pentru acest exerciţiu se foloseşte un FFS; în caz contrar, se utilizează un avion dacă este adecvat pentru manevra sau procedura respectivă
P# =	în completarea pregătirii, se efectuează inspecţia avionului sub supraveghere

(b) Pregătirea practică se desfăşoară cel puţin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfăşura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A =	avion
FFS =	simulator complet de zbor
FSTD =	echipament de pregătire sintetică pentru zbor

(c) Elementele marcate cu asterisc (*) din secţiunea 3B şi, pentru multimotor, secţiunea 6 se execută numai cu ajutorul instrumentelor dacă în testul de îndemânare sau în verificarea competenţei 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 competenţei, precum şi dacă nu există credite pentru privilegiile IR, calificarea de clasă sau de tip se limitează exclusiv la VFR.

(d) Secţiunea 3A se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor sau de tip, numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experienţă în ultimele 12 luni nu au fost efectuate. Secţiunea 3A nu este necesară dacă se efectuează secţiunea 3B.

(e) Litera „M” înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenţei indică un exerciţiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciţii.

(f) La pregătirea practică pentru calificările de clasă ME sau de tip se foloseşte un FTSD, dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de clasă sau de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(i) calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerinţele relevante din Anexele nr.6 (Partea ARA) şi nr.7 (Partea ORA);

(ii) calificările instructorilor;

(iii) numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului; şi

(iv) calificările şi experienţa anterioară, pe tipuri similare, ale piloţilor aflaţi în pregătire.

(g) Dacă se solicită pentru prima dată obţinerea privilegiilor pentru operaţiuni multipilot, piloţii care deţin privilegii pentru operaţiuni cu un singur pilot trebuie:

(1) să finalizeze un curs de diferenţe care să cuprindă manevre şi proceduri, inclusiv MCC, precum şi exerciţiile din secţiunea 7 utilizând gestionarea ameninţărilor şi erorilor (TEM), CRM şi factorii umani în cadrul unei ATO; şi

(2) să promoveze o verificare a competenţei în operaţiuni multipilot.

(h) Dacă se solicită pentru prima dată obţinerea privilegiilor pentru operaţiunile cu un singur pilot, piloţii care deţin privilegii pentru operaţiuni multipilot trebuie să fie pregătiţi în cadrul unei ATO şi verificaţi în privinţa următoarelor manevre şi proceduri suplimentare în operaţiuni cu un singur pilot:

(1) pentru avioanele SE, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B; şi

(2) pentru avioanele ME, 1.6, secţiunea 6 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B.

(i) Piloţii care deţin privilegii atât pentru operaţiuni cu un singur pilot, cât şi pentru operaţiuni multipilot în conformitate cu literele (g) şi (h) îşi pot revalida privilegiile pentru ambele tipuri de operaţiuni prin efectuarea unei verificări a competenţei în operaţiuni multipilot, în plus faţă de exerciţiile menţionate la litera (h) punctul 1 sau 2, după caz, în operaţiuni cu un singur pilot.

(j) Dacă testul de îndemânare sau verificarea competenţei se efectuează numai în operaţiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operaţiunile multipilot. Această restricţie se înlătură atunci când piloţii îndeplinesc dispoziţiile de la litera (h).

(k) Pregătirea, testarea şi verificarea respectă tabelul menţionat mai jos.

(1) Pregătire în cadrul unei ATO, cerinţe de testare şi verificare pentru privilegii pentru operaţiuni cu un singur pilot.

(2) Pregătire în cadrul unei ATO, cerinţe de testare şi verificare pentru privilegii pentru operaţiuni multipilot.

(3) Pregătire în cadrul unei ATO, cerinţe de testare şi verificare pentru piloţi care deţin privilegii pentru operaţiuni cu un singur pilot şi solicită pentru prima dată obţinerea privilegiilor multipilot (curs de diferenţe).

(4) Pregătire în cadrul unei ATO, cerinţe de testare şi verificare pentru piloţi care deţin privilegii multipilot şi solicită pentru prima dată obţinerea privilegiilor pentru operaţiuni cu un singur pilot (curs de diferenţe).

(5) Pregătire în cadrul unei ATO şi cerinţe de verificare pentru revalidarea şi reînnoirea privilegiilor combinate pentru operaţiuni multipilot şi cu un singur pilot.

Tipul de aeronavă	**SP (cu un singur motor)**		**MP (cu un singur motor)**		**SP —> MP (eliberare iniţială)**		**MP —> SP (eliberare iniţială)**		**SP + MP**	
	pregătire	***testare/ verifi-care***	***pregătire***	***testare/ verifi-care***	***pregătire***	***testare/ verifi-care***	***pregătire, testare şi verificare (avioane SE)***	***pregătire, testare şi verificare (avioane ME)***	***avi-oane SE (mono-motor)***	***avi-oane ME (multi-motor)***
Eliberarea iniţială										
Toate (cu excepţia celor complexe SP)	Secţiunile 1-6	Secţiunile 1-6	Cooperare în echipaj multiplu (MCC) Gestionarea resurselor echipajului (CRM) Factori umani Gestionarea ameninţărilor şi a erorilor (TEM) Secţiunile 1-7	Secţiunile 1-6	Cooperare în echipaj multiplu (MCC) Gestionarea resurselor echipajului (CRM) Factori umani Gestionarea ameninţărilor şi a erorilor (TEM) Secţiunea 7	Secţiunile 1-6	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B	1.6, secţiunea 6 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B		
Complexe SP	Secţiunile 1-7	Secţiunile 1-6								
Revalidare										
Toate	Nu se aplică	Secţiunile 1-6	Nu se aplică	Secţiunile 1-6	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Operaţiuni multipilot (MPO): secţiunile 1-7 (pregătire); secţiunile 1-6 (verificare); operaţiuni cu un singur pilot	Operaţiuni multipilot (MPO): secţiunile 1-7 (pregătire); secţiunile 1-6 (verificare); operaţiuni cu un singur pilot

									(SPO): 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B	(SPO): 1.6, secţiunea 6 şi, dacă este cazul, o apropiere din secţiunea 3.B
Reînnoire										
Toate	FCL.740	Secţiunile 1-6	FCL.740	Secţiunile 1-6	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplică	Pregătire: FCL.740 Verificare: ca în cazul revalidării	Pregătire: FCL.740 Verificare: ca în cazul revalidării

(l) Pentru a obţine sau a menţine privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenţei pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exerciţiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricţia se ridică dacă pilotul a susţinut o verificare a competenţei care include un exerciţiu RNP APCH.

TMG-uri ŞI AVIOANE CU UN SINGUR PILOT, CU EXCEPŢIA AVIOANELOR COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANŢĂ CU UN SINGUR PILOT		**PREGĂTIRE PRACTICĂ**			**TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICAREA COMPETENŢEI PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ SAU DE TIP**	
Manevre/proceduri		**FSTD**	**A**	**Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat**	**Testate sau verificate pe FSTD sau pe A**	**Iniţialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat**
SECŢIUNEA 1						
1.	Plecare	OTD				
1.1.	Înainte de zbor, inclusiv: - documentaţia; - masa şi centrajul; - informare meteo; - informare NOTAM					
1.2.	Verificări înainte de pornire					
1.2.1.	Pe exterior	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Pe interior	OTD P#	P		M	

1.3.	Pornirea motorului: normală defecţiuni	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 configuraţia din manual a flapsurilor; şi - cu vânt lateral (în cazul în care condiţiile permit)	P---->	---->		M	
1.7.	Procedura de urcare: - Vx/Vy; - viraj pe cap; şi - menţinere nivel	P---->	---->		M	
1.8.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->			M	
SECŢIUNEA 2						
2.	Lucru aerian [condiţii meteorologice de zbor la vedere (VMC)]	P---->	---->			
2.1.	Urcare la nivel la diferite viteze, incluzând zborul la viteză minimă critică faţă de aer, cu şi fără flapsuri (incluzând apropiere de V V_{mca}, după caz)					
2.2.	Viraje strânse (360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 45°)	P---->	---->		M	
2.3.	Angajare şi revenire: (i) cu tren şi flaps escamotat; (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de coborâre, în configuraţie de apropiere şi cu putere corespunzătoare; (iii) apropiere de viteza de angajare, în configuraţie de aterizare şi cu putere	P---->	---->		M	

	corespunzătoare; şi (iv) apropiere de viteza de angajare, în viraj în urcare cu flapsuri pentru decolare şi putere de urcare (numai pentru avioane monomotor).					
2.4.	Manevrarea avionului cu pilotul automat şi sistemul director de zbor (*flight director*) (se poate efectua în secţiunea 3), dacă este posibil	P---->	---->		M	
2.5.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->	---->		M	
SECŢIUNEA 3A						
3A.	Proceduri VFR pe rută [a se vedea B.5 literele (c) şi (d)]	P---->	---->			
3A.1.	Planul de zbor, navigaţie estimată şi citirea hărţilor					
3A.2.	Menţinerea altitudinii, a capului magnetic şi a vitezei	P---->	---->			
3A.3.	Orientarea, sincronizarea şi revizuirea timpului estimat de sosire	P---->	---->			
3A.4.	Folosirea mijloacelor de radionavigaţie (dacă este cazul)	P---->	---->			
3A.5.	Managementul zborului (jurnal de bord, verificări de rutină, incluzând combustibil, sisteme şi jivraj)	P---->	---->			
3A.6.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->	---->			
SECŢIUNEA 3B						
3B.	Zbor instrumental	P---->	---->		M	
3B.1.*	Plecare IFR					
3B.2.*	IFR pe rută	P---->	---->		M	

3B.3.*	Proceduri de aşteptare	P---->	---->		M	
3B.4.*	Operaţiuni 3D până la înălţimea/altitudinea de decizie (DH/A) de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere (pilotul automat poate fi folosit la interceptarea traiectoriei verticale a segmentului de apropiere finală)	P---->	---->		M	
3B.5.*	Operaţiuni 2D până la înălţimea/altitudinea minimă de coborâre (MDH/A)	P---->	---->		M	
3B.6.*	Exerciţii de zbor incluzând defecţiuni simulate ale busolei şi altimetrului: - viraje cu rată 1 şi - reveniri din atitudini neobişnuite	P---->	---->		M	
3B.7.*	Defecţiuni ale indicatorului de direcţie sau pantă	P---->	---->			
3B.8.*	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->	---->		M	
	Spaţiu lăsat intenţionat liber					
SECŢIUNEA 4						
4.	Sosire şi aterizări	P---->	---->		M	
4.1.	Procedură de sosire la aerodrom					
4.2.	Aterizare normală	P---->	---->		M	
4.3.	Aterizare fără flapsuri	P---->	---->		M	
4.4.	Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiţii adecvate)	P---->	---->			
4.5.	Apropiere şi aterizare, cu motorul la ralanti, de la o	P---->	---->			

	altitudine de maximum 2000 ft deasupra pistei (numai pentru avioane monomotor)					
4.6.	Ratare de la înălţimea minimă	P---->	---->		M	
4.7.	Ratare pe timp de noapte şi aterizare (după caz)	P---->	---->			
4.8.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->	---->		M	
SECŢIUNEA 5						
5.	Proceduri anormale şi de urgenţă (această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-4)					
5.1.	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă	P---->	---->		M	
5.2.	Simularea cedării unui motor după decolare (numai avioane monomotor)		P		M	
5.3.	Simularea aterizării forţate, fără putere (numai avioane monomotor)		P		M	
5.4.	Simularea procedurilor de urgenţă: (i) foc sau fum în zbor; şi (ii) defectarea sistemelor, după caz	P---->	---->			
5.5.	Numai pregătire TMG şi avioane ME: oprirea şi repornirea motorului (la o altitudine de siguranţă dacă se execută pe aeronavă)	P---->	---->			
5.6.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T					
SECŢIUNEA 6						
6.	Simularea zborului asimetric (această	P---->	--->X		M	

	secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5)					
6.1.*	Simularea cedării unui motor în timpul decolării (la o altitudine de siguranţă, cu excepţia efectuării într-un FFS sau într-un FNPT II)					
6.2.*	Apropiere în zbor asimetric şi ratare	P---->	---->		M	
6.3.*	Apropiere în zbor asimetric şi aterizare cu oprire completă	P---->	---->		M	
6.4.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T	P---->	---->		M	
SECŢIUNEA 7						
7.	UPRT					
7.1.	Manevre şi proceduri de zbor					
7.1.1.	Zbor manual cu şi fără sisteme directoare de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/automanetă, precum şi la diferite legi de comandă, dacă este cazul)	P----->	---->			
7.1.1.1.	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) şi altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD	P----->	---->			
7.1.1.2.	Viraje strânse de 180° şi 360°, stânga/dreapta, utilizând o înclinare de 45°	P----->	---->			
7.1.1.3.	Viraje cu şi fără spoilere	P----->	---->			
7.1.1.4.	Proceduri de zbor şi manevrare instrumentale, inclusiv plecare şi sosire instrumentală, precum şi apropiere la vedere	----->	---->			

7.2.	Pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor	P----->	---->			
7.2.1.	Revenire în urma unor evenimente de angajare în: - configuraţie de decolare; - configuraţie de zbor de croazieră la altitudine joasă; - configuraţie de zbor de croazieră în apropierea altitudinii maxime de funcţionare; şi - configuraţie de aterizare					
7.2.2.	Următoarele exerciţii de restabilire a atitudinii normale de zbor: - revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare şi - revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare	P	X Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un avion			
7.3.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune* din diferite etape ale unei apropieri instrumentale	P--->	----->			
7.4.	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în funcţiune: - de la diverse înălţimi sub DH/MDH 15 m (50 ft) deasupra pragului pistei; - după contactul cu pista (aterizare ratată); - pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria *commuter* (SFAR	P----->	----->			

	23), aterizarea întreruptă cu toate motoarele în funcţiune se iniţiază sub DH/MDH sau după contactul cu pista					

[Pct.5 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

6. Avioane multipilot şi avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot

(a) Următoarele simboluri înseamnă:

P =	pregătit ca PIC sau copilot şi ca PF şi PM pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz
OTD =	pentru acest exerciţiu se pot folosi alte echipamente de pregătire
X =	pentru acest exerciţiu se foloseşte un FFS, în caz contrar se utilizează un avion dacă este adecvat pentru manevra sau procedura respectivă
P# =	în completarea pregătirii, se efectuează inspecţia avionului sub supraveghere

(b) Pregătirea practică se desfăşoară cel puţin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfăşura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (----->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

A =	avion
FFS =	simulator complet de zbor
FSTD =	echipament de pregătire sintetică pentru zbor

(c) Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor.

(d) Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau cu verificarea competenţei indică un exerciţiu obligatoriu sau o alegere în cazul în care apar mai multe exerciţii.

(e) La pregătirea practică şi la testare se foloseşte un FFS, dacă FFS-ul respectiv face parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

(i) calificările instructorilor;

(ii) calificarea şi numărul total de ore de pregătire furnizate pe parcursul cursului într-un FSTD;

(iii) calificările şi experienţa anterioară, pe tipuri similare, ale piloţilor aflaţi în pregătire.

(f) Manevrele şi procedurile includ MCC pentru avioane multipilot şi pentru avioane complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot în operaţiuni multipilot.

(g) Manevrele şi procedurile se execută ca pilot unic pentru avioanele complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot în operaţiuni cu un singur pilot.

(h) În cazul avioanelor complexe de înaltă performanţă cu un singur pilot, dacă un test de îndemânare sau o verificare a competenţei se efectuează în operaţiuni multipilot, calificarea de tip se limitează la operaţiunile multipilot. Dacă se au în vedere privilegiile de pilot unic, trebuie executate suplimentar, ca pilot unic, manevrele/procedurile de la 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 şi cel puţin o manevră/procedură din secţiunea 3.4.

(i) În cazul unei calificări de tip limitate eliberate în conformitate cu punctul FCL.720.A. litera (c), solicitanţii trebuie să îndeplinească aceleaşi condiţii ca alţi solicitanţi ai calificării de tip, cu excepţia exerciţiilor practice legate de fazele de decolare şi de aterizare.

Pentru a obţine sau a menţine privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenţei pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exerciţiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricţia se ridică dacă pilotul a susţinut o verificare a competenţei care include un exerciţiu RNP APCH.

AVIOANE MULTIPILOT ŞI AVIOANE COMPLEXE DE ÎNALTĂ PERFORMANŢĂ CU UN SINGUR PILOT		**PREGĂTIRE PRACTICĂ**			**TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENŢEI PENTRU CALIFICARE DE TIP/ATPL/MPL**	
Manevre/proceduri		**FSTD**	**A**	**Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat**	**Testate sau verificate pe FSTD sau pe A**	**Iniţialele examinatorului dacă testul sau verificarea s-a încheiat**
SECŢIUNEA 1						
1	Pregătirea zborului	OTD P				
1.1.	Calcularea performanţelor					
1.2.	Inspecţia vizuală a exteriorului avionului; localizarea fiecărei componente şi scopul inspecţiei	OTD P#	P			
1.3.	Inspecţia carlingii	P----->	----->			
1.4.	Folosirea listei de verificare înaintea pornirii motoarelor, procedurile de demarare, verificarea echipamentelor radio şi de navigaţie, selectarea şi setarea frecvenţelor de navigaţie şi de comunicaţii	P----->	----->		M	
1.5.	Rulajul în conformitate cu instrucţiunile ATC sau cu instrucţiunile unui instructor	P----->	----->			
1.6.	Verificări înaintea decolării	P----->	----->		M	

SECŢIUNEA 2						
2.	Decolări	P----->	----->			
2.1.	Decolări normale cu diferite configuraţii ale flapsurilor, inclusiv decolarea rapidă					
2.2.*	Decolare instrumentală; trecerea la zborul instrumental este necesară în timpul rotirii sau imediat după desprinderea de pistă	P----->	----->			
2.3.	Decolare cu vânt lateral	P----->	----->			
2.4.	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)	P----->	----->			
2.5.	Decolări cu simularea cedării unui motor:	P----->	----->			
2.5.1.*	imediat după atingerea vitezei V2					
	(Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport sau ca avioane din categoria commuter nu se simulează cedarea motorului decât după ce se atinge o înălţime minimă de 500 ft deasupra capătului pistei. Pe avioanele care au aceleaşi performanţe ca avioanele din categoria de transport în privinţa masei la decolare şi altitudinii densimetrice, instructorul poate simula cedarea motorului la scurt timp după atingerea vitezei V2)					
2.5.2*	între V1 şi V2	P	X		M numai FFS	

2.6.	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă înaintea atingerii vitezei V1	P----->	---->X		M	
SECŢIUNEA 3						
3.	Manevre şi proceduri de zbor	P----->	---->			
3.1.	Zbor manual cu şi fără sisteme directoare de zbor (fără pilot automat, fără propulsie automată/automanetă, precum şi la diferite legi de comandă, dacă este cazul)					
3.1.1.	La diferite viteze (inclusiv zbor lent) şi altitudini din cadrul spectrului de pregătire FSTD	P----->	---->			
3.1.2.	Viraje strânse de 180° şi 360°, stânga/dreapta, utilizând o înclinare de 45°	P----->	---->			
3.1.3.	Viraje cu şi fără spoilere	P----->	---->			
3.1.4.	Proceduri de zbor şi manevrare instrumentale, inclusiv plecare şi sosire instrumentală, precum şi apropiere la vedere	P----->	---->			
3.2.	Tuck under şi Mach Buffet (dacă este cazul), precum şi alte caracteristici de zbor specifice avionului (de exemplu, ruliu neerlandez)	P----->	---->X Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un avion		Numai FFS	
3.3.	Operarea normală a sistemelor şi a comenzilor panoului inginerului-mecanic de bord (dacă este cazul)	OTD P----->	----->			
3.4.	Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme:				M	Un minim obligatoriu de trei exerciţii anormale

						trebuie selectate de la 3.4.0 la 3.4.14 inclusiv
3.4.0.	Motorul (dacă este necesar, elicea)	OTD P----->	----->			
3.4.1.	Presurizarea şi sistemul de condiţionare a aerului	OTD P----->	----->			
3.4.2.	Sistemul Pitot/static	OTD P----->	----->			
3.4.3.	Sistemul de combustibil	OTD P----->	----->			
3.4.4.	Sistemul electric	OTD P----->	----->			
3.4.5.	Sistemul hidraulic	OTD P----->	----->			
3.4.6.	Sistemul comenzilor de zbor şi sistemul de trimerare	OTD P----->	----->			
3.4.7.	Sistemul antijivraj şi de dejivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie	OTD P----->	----->			
3.4.8.	Pilotul automat/sistemul director de zbor	OTD P----->	----->		M (doar pentru un singur pilot)	
3.4.9.	Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării şi dispozitivele de creştere a stabilităţii	OTD P----->	----->			
3.4.10.	Sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol, radarul meteo, radio-altimetrul, transponderul	----->	----->			
3.4.11.	Echipamentele radio, de navigaţie, instrumentele de zbor, FMS	OTD P----->	----->			
3.4.12.	Trenul de aterizare şi sistemul de frânare	OTD P----->	----->			
3.4.13.	Sistemul de flapsuri şi voleţi de bord de atac	OTD	----->			
3.4.14.	Unitatea auxiliară de alimentare (APU)	OTD P----->	----->			
	Spaţiu lăsat intenţionat liber					

3.6.	Proceduri anormale şi de urgenţă:				M	Un minim obligatoriu de trei exerciţii trebuie selectate de la 3.6.1 până la 3.6.9 inclusiv
3.6.1.	Simulări de incendiu, de exemplu motor, APU, cabină, compartiment cargo, cabina de pilotaj, aripă şi sistemul electric, incluzând evacuarea	P----->	----->			
3.6.2.	Controlul şi evacuarea fumului	P----->	----->			
3.6.3.	Cedări ale motorului, oprirea şi repornirea motorului la o înălţime de siguranţă	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 urgenţă	P----->	----->			
3.6.7.	Incapacitatea unui membru al echipajului	P----->	----->			
3.6.8.	Alte proceduri de urgenţă, aşa cum sunt prezentate în manualul de zbor al avionului (AFM)	P----->	----->			
3.6.9.	Eveniment ACAS	OTD P----->	Nu se foloseşte un avion		Numai FFS	
3.7.	Pregătire în materie de restabilire a atitudinii normale de zbor	P FFS calificat numai pentru sarcina de pregătire	X Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un avion			
3.7.1.	Revenire în urma unor evenimente de angajare în: - configuraţie de decolare; - configuraţie de zbor de croazieră la altitudine joasă; - configuraţie de zbor de croazieră în					

	apropierea altitudinii maxime de funcţionare; şi - configuraţie de aterizare.					
3.7.2.	Următoarele exerciţii de restabilire a atitudinii normale de zbor: - revenire din atitudine cu botul sus la diferite unghiuri de înclinare; şi - revenire din atitudine cu botul jos la diferite unghiuri de înclinare	P FFS calificat numai pentru sarcina de pregătire	X Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un avion		Numai FFS	
3.8.	Proceduri de zbor instrumental					
3.8.1.*	Respectarea rutelor de plecare şi de sosire şi a instrucţiunilor ATC	P----->	----->		M	
3.8.2.*	Proceduri de aşteptare	P----->	----->			
3.8.3.*	Operaţiuni 3D până la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere					

Notă: conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 3.8.3.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).

3.8.3.1.*	Manual, fără sistemul director de zbor	P----->	----->		M (numai test de îndemânare)	
3.8.3.2.*	Manual, cu sistemul director de zbor	P----->	----->			
3.8.3.3.*	cu pilotul automat	P----->	----->			
3.8.3.4.*	Manual, cu un motor simulat inoperant în timpul apropierii finale, fie până la contactul cu pista, fie pe durata întregii proceduri de apropiere întreruptă (după caz), începând: (i) înainte de a depăşi	P----->	----->		M	

	1000 ft deasupra nivelului aerodromului; şi (ii) după ce s-au depăşit 1000 ft deasupra nivelului aerodromului. Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), apropierea în condiţiile simulării cedării unui motor şi procedura subsecventă de ratare se iniţiază împreună cu apropierea 2D în conformitate cu 3.8.4. Procedura de ratare se iniţiază în momentul atingerii înălţimii/altitudinii publicate de trecere peste obstacole (OCH/A), dar nu mai târziu de momentul atingerii unei MDH/A de 500 ft deasupra cotei pragului pistei. Pe avioanele care au aceleaşi performanţe ca avioanele din categoria de transport în ceea ce priveşte masa la decolare şi altitudinea densimetrică, instructorul poate simula cedarea motorului în conformitate cu exerciţiul 3.8.3.4					
3.8.4*	Operaţiuni 2D până la MDH/A	P*--->	----->		M	
3.8.5.	Apropiere cu manevre la vedere (circling) în următoarele condiţii: (a)* apropiere până la altitudinea minimă	P*--->	----->			

	autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru aerodromul în cauză, în conformitate cu facilităţile locale de apropiere instrumentală, în condiţii de zbor instrumental simulat; urmată de: (b) apropiere cu manevre la vedere până la o altă pistă poziţionată la cel puţin 90° faţă de axul apropierii finale folosit la litera (a), la altitudinea minimă autorizată pentru apropierea cu manevre la vedere. Observaţie: Dacă (a) şi (b) nu sunt posibile din motive ATC, se poate simula un exerciţiu în condiţii de vizibilitate redusă.					
3.8.6.	Apropieri la vedere	P---->	----->			
SECŢIUNEA 4						
4.	Proceduri de apropiere întreruptă					
4.1.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune* în timpul unei operaţiuni 3D la atingerea înălţimii de decizie	P*--->	----->			
4.2.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune* din diferite etape ale unei apropieri instrumentale	P*--->	----->			
4.3.	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*--->	----->			
4.4*	Procedura manuală de ratare cu simularea motorului critic inoperant după o apropiere	P*----->	----->		M	

	instrumentală la atingerea DH, MDH sau MAPt					
4.5.	Aterizare întreruptă cu toate motoarele în funcţiune: - de la diferite înălţimi sub DH/MDH; - după contactul cu pista (aterizare ratată) Pe avioanele care nu sunt certificate ca avioane din categoria de transport (JAR/FAR 25) sau ca avioane din categoria commuter (SFAR 23), aterizarea întreruptă cu toate motoarele în funcţiune se iniţiază sub DH/MDH sau după contactul cu pista.	P----->	----->			
SECŢIUNEA 5						
5.	Aterizări	P				
5.1.	Aterizări normale* cu stabilirea reperelor vizuale la atingerea DA/H în urma unei proceduri de apropiere instrumentală					
5.2.	Aterizare cu simularea blocării stabilizatorului orizontal în orice poziţie out-of-trim	P----->	Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un avion		Numai FFS	
5.3.	Aterizări cu vânt lateral (aeronave, dacă este posibil)	P----->	----->			
5.4.	Zbor în zona de aşteptare şi aterizare fără flapsuri şi voleţi de bord de atac sau cu flapsuri şi voleţi de bord de atac parţial extinşi	P----->	----->			

5.5.	Aterizare cu simularea motorului critic inoperant	P----->	----->		M	
5.6.	Aterizare cu două motoare inoperante: - avioane cu trei motoare: motorul central şi un motor lateral, dacă este posibil în conformitate cu datele AFM; şi - avioane cu patru motoare: două motoare de pe aceeaşi parte	P	X		M Numai FFS (numai test de îndemânare)	
Observaţii generale: Cerinţe speciale pentru extinderea unei calificări de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălţime de decizie mai mică de 200 ft (60 m), şi anume operaţiuni CAT II/III.						
SECŢIUNEA 6						
6.	Autorizare adiţională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) Următoarele manevre şi proceduri reprezintă cerinţele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale şi proceduri 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 distanţa vizuală în	P*----->	---->X Pentru acest		M*	

	lungul pistei (RVR) minimă autorizată		exerciţiu nu se foloseşte un avion			
6.2.*	Apropieri CAT II/III: în condiţii simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Se respectă procedurile standard de coordonare a echipajului (împărţirea sarcinilor, proceduri «call out», supravegherea reciprocă, schimbul de informaţii şi susţinerea).	P----->	----->		M	
6.3.*	Procedura de ratare: după apropierile 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 faţă de limitele de apropiere pentru o apropiere reuşită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH şi ratarea în condiţiile simulate de cedare a echipamentului de bord.	P----->	----->		M*	
6.4.*	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinţei vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcţie de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată.	P----->	----->		M	

Notă: operaţiunile CAT II/III se efectuează în conformitate cu cerinţele aplicabile privind operaţiunile aeriene.

7. Calificări de clasă (aterizare pe apă)

Secţiunea 6 se efectuează pentru revalidarea unei calificări de clasă multimotor (aterizare pe apă), numai VFR, dacă cele 10 segmente de rută necesare ca experienţă în ultimele 12 luni nu au fost efectuate.

CALIFICAREA DE CLASĂ (ATERIZARE PE APĂ)			**PREGĂTIRE PRACTICĂ**	**TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENŢEI PENTRU CALIFICAREA DE CLASĂ**
Manevre/proceduri			**Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat**	**Iniţialele examinatorului dacă testul s-a încheiat**
SECŢIUNEA 1				
1.	**Plecare**			
1.1.	Înainte de zbor, inclusiv: - documentaţia; - masa şi centrajul; - informare meteo şi - informare NOTAM			
1.2.	Verificări înainte de pornire Pe exterior/pe interior			
1.3.	Pornirea şi oprirea motorului Normală/defecţiuni			
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 configuraţia din manual a flapsurilor şi - cu vânt lateral (în cazul în care condiţiile permit).			
1.10.	Procedura de urcare: - viraj pe cap; - menţinere nivel			
1.11.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T			
SECŢIUNEA 2				

2.	**Lucru aerian (VFR)**		
2.1.	Urcare la nivel la viteze diferite, incluzând zborul la viteză minimă critică faţă de aer, cu şi fără flapsuri (incluzând apropiere de VMCA, după caz)		
2.2.	Viraje strânse (360°, stânga/dreapta, cu înclinare de 45°)		
2.3.	Angajare şi revenire: (i) cu tren şi flaps escamotat; (ii) apropiere de viteza de angajare în viraj de coborâre, în configuraţie de apropiere şi cu putere corespunzătoare; (iii) apropiere de viteza de angajare, în configuraţie de aterizare şi cu putere corespunzătoare; şi (iv) apropiere de viteza de angajare, în viraj în urcare cu flapsuri pentru decolare şi putere de urcare (numai pentru avioane monomotor)		
2.4.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECŢIUNEA 3			
3	**Proceduri VFR pe rută**		
3.1.	Planul de zbor, navigaţie estimată şi citirea hărţilor		
3.2.	Menţinerea altitudinii, a capului magnetic şi a vitezei		
3.3.	Orientarea, sincronizarea şi revizuirea timpului estimat de sosire		
3.4.	Folosirea mijloacelor de radionavigaţie (dacă este cazul)		
3.5.	Managementul zborului (jurnal de bord, verificări de rutină incluzând combustibil, sisteme şi jivraj)		
3.6.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECŢIUNEA 4			
4.	**Sosiri şi aterizări**		
4.1.	Proceduri de sosire la aerodrom (numai pentru avioanele amfibie)		
4.2.	Aterizare normală		
4.3.	Aterizare fără flapsuri		

4.4.	Aterizare cu vânt lateral (dacă sunt condiţii adecvate)		
4.5.	Apropiere şi aterizare, cu motorul la ralanti, de la o altitudine de maximum 2000' deasupra apei (numai pentru avioane monomotor)		
4.6.	Ratare de la înălţimea minimă		
4.7.	Aterizare pe ape liniştite Aterizare pe ape agitate		
4.8.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECŢIUNEA 5			
5.	**Proceduri anormale şi de urgenţă** (această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-4)		
5.1.	Decolare întreruptă la o viteză acceptabilă		
5.2.	Simularea cedării unui motor după decolare (numai avioane monomotor)		
5.3.	Simularea aterizării forţate, fără putere (numai avioane monomotor)		
5.4.	Simularea procedurilor de urgenţă: (i) foc sau fum în zbor; şi (ii) defectarea sistemelor, după caz		
5.5.	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		
SECŢIUNEA 6			
6.	**Simularea zborului asimetric** (această secţiune poate fi combinată cu secţiunile 1-5)		
6.1.	Simularea cedării unui motor în timpul decolării (la o altitudine de siguranţă, cu excepţia efectuării într-un FFS şi într-un FNPT II)		
6.2.	Oprirea şi repornirea motorului (numai pentru testul îndemânare ME)		
6.3.	Apropiere în zbor asimetric şi ratare		
6.4.	Apropiere în zbor asimetric şi aterizare cu oprire completă		
6.5	Legătura cu ATC – conformare, proceduri R/T		

[Tabelul modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Cerinţe specifice pentru categoria elicoptere

În cazul testului de îndemânare sau a verificării competenţei pentru calificări de tip şi ATPL, solicitanţii trebuie să promoveze secţiunile 1-4 şi 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenţei. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanţii care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secţiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenţei trebuie promovate într-un interval de şase luni.

În cazul verificării competenţei pentru o IR, solicitanţii trebuie să promoveze secţiunea 5 a verificării competenţei. Nepromovarea a mai mult de trei elemente duce la repetarea în întregime a secţiunii 5. Solicitanţii care nu promovează până la maximum trei elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea verificării sau nepromovarea acelor elemente din secţiunea 5 promovate într-o încercare anterioară obligă solicitanţii să susţină din nou verificarea în întregime.

Toleranţe pentru probele de zbor

Solicitanţii trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- opera elicopterul fără a depăşi limitările acestuia;
- efectua toate manevrele cu fineţe şi acurateţe;
- raţiona corect şi de a supraveghea situaţia aeriană;
- aplica cunoştinţele aeronautice;
- menţine în orice moment controlul asupra elicopterului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
- înţelege şi aplica procedurile de coordonare a echipajului şi procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul, şi
- comunica eficient cu ceilalţi membri ai echipajului, dacă este cazul.

Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele elicopterului utilizat.

Limite operaţionale în condiţii IFR.

Înălţime	
În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălţimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/–0 ft
Înălţime minimă de coborâre/MAPt/altitudine	+ 50 ft/–0 ft

Drum magnetic	
După mijloace radio	± 5°
Pentru deviaţii «unghiulare»	deviaţie jumătate de scală, azimut şi pantă de coborâre (de exemplu LPV, ILS, MLS, GLS)
Deviaţii laterale «liniare» 2D (LNAV) şi 3D (LNAV/VNAV)	abaterea/deviaţia de la drumul obligat se limitează în mod normal la ± ½ din valoarea RNP asociată procedurii. Sunt

	permise deviaţii scurte de la acest standard de până la o dată valoarea RNP.
Deviaţii verticale liniare 3D [de exemplu RNP APCH (LNAV/VNAV), utilizând funcţia VNAV barometrică)]	maximum – 75 ft sub profilul vertical în orice moment şi maximum + 75 ft peste profilul vertical la maximum 1000 ft deasupra nivelului aerodromului.

Cap magnetic	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5°
cu simularea cedării unui motor	± 10°

Viteză	
cu toate motoarele în funcţiune	± 5 noduri
cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri

Limite operaţionale în condiţii VFR

Înălţime	
În general	± 100 ft
Cap magnetic	
Operaţiuni normale	± 5°
Operaţiuni anormale/de urgenţă	± 10°
Viteză	
În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri
Abatere faţă de sol	
T.O. la punct fix I.G.E. (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare	± 2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral)

CONŢINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/DE VERIFICARE A COMPETENŢEI

DISPOZIŢII GENERALE

Următorul simbol înseamnă:

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

Pregătirea practică se desfăşoară cel puţin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfăşura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS =	simulator complet de zbor
FTD =	echipament de pregătire pentru zbor
H =	elicopter

Elementele marcate cu asterisc (*) se execută în condiţii IMC reale sau simulate, exclusiv de către persoanele care doresc să-şi reînnoiască sau să-şi revalideze o IR(H) sau să-şi extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip.

Procedurile de zbor instrumental (secţiunea 5) se execută numai de către persoanele care doresc să-şi reînnoiască sau să-şi revalideze o IR(H) sau să-şi extindă privilegiile respectivei calificări la un alt tip. În acest scop se poate folosi un FFS sau un FTD 2/3.

Pentru a obţine sau a menţine privilegii PBN, una dintre apropieri trebuie să fie o RNP APCH. Atunci când o RNP APCH nu este posibilă din punct de vedere practic, aceasta se efectuează într-un FSTD echipat în mod corespunzător.

Prin derogare de la alineatul de mai sus, în cazurile în care o verificare a competenţei pentru revalidarea privilegiilor PBN nu include un exerciţiu RNP APCH, privilegiile PBN ale pilotului nu includ RNP APCH. Restricţia se ridică dacă pilotul a susţinut o verificare a competenţei care include un exerciţiu RNP APCH.

Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificare a competenţei indică un exerciţiu obligatoriu.

La pregătirea practică şi la testare se foloseşte un FSTD, dacă FSTD-ul respectiv face parte dintr-un curs pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

- calificarea FSTD, astfel cum se prevede în cerinţele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) şi Anexa nr.7 (Partea ORA);
- calificările instructorului şi ale examinatorului;
- numărul de ore de pregătire pe FSTD asigurate în cadrul cursului;
- calificările şi experienţa anterioară, pe tipuri similare, ale piloţilor aflaţi în pregătire şi;
- numărul de ore de experienţă de zbor sub supraveghere asigurate după eliberarea noii calificări de tip.

ELICOPTERE MULTIPILOT

Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot şi ATPL(H) trebuie să promoveze doar secţiunile 1-4 şi, dacă este cazul, secţiunea 6.

Persoanele care solicită o verificare a competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru elicoptere multipilot trebuie să promoveze doar secţiunile 1-4 şi, dacă este cazul, secţiunea 6.

ELICOPTERE CU UN SINGUR PILOT/MULTIPILOT	**PREGĂTIRE PRACTICĂ**			**TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENŢEI**	
Manevre/proceduri	**FSTD**	**H**	**Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat**	**Examinare în FSTD sau H**	**Iniţialele examinatorului dacă testul s-a încheiat**

SECŢIUNEA 1 – Pregătiri şi verificări înainte de zbor						
1.1.	Inspecţia vizuală a exteriorului elicopterului; localizarea fiecărei componente şi scopul inspecţiei		P		M (dacă se efectuează pe elicopter)	
1.2.	Inspecţia cabinei de conducere	P	---->		M	
1.3.	Proceduri de pornire, verificare a echipamentelor radio şi de navigaţie, selectarea şi setarea frecvenţelor de navigaţie şi de comunicaţii	P	---->		M	
1.4.	Rulaj/rulaj aerian în conformitate cu instrucţiunile ATC sau cu instrucţiunile unui instructor	P	---->		M	
1.5.	Proceduri şi verificări înainte de decolare	P	---->		M	
SECŢIUNEA 2 – Manevre şi proceduri de zbor						
2.1.	Decolări (diferite profiluri)	P	---->		M	
2.2.	Decolări şi aterizări (de) pe terenuri înclinate sau cu vânt lateral	P	---->			
2.3.	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)	P	---->			
2.4.	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat înainte de atingerea TDP sau DPATO	P	---->		M	
2.4.1.	Decolare cu simularea cedării unui motor imediat după atingerea TDP sau DPATO	P	---->		M	
2.5.	Viraje în urcare şi coborâre spre cap specificat	P	---->		M	
2.5.1.	Viraje de 180°-360°, stânga/dreapta, cu	P	---->		M	

	înclinare de 30°, numai cu ajutorul instrumentelor					
2.6.	Coborâre în autorotaţie	P	---->		M	
2.6.1.	Pentru elicopterele monomotor (SEH) aterizare în autorotaţie sau pentru elicopterele multimotor (MEH) recuperare a puterii	P	---->		M	
2.7.	Aterizări, diferite profiluri	P	---->		M	
2.7.1.	Ratare sau aterizare în urma simulării cedării unui motor înainte de LDP sau DPBL	P	---->		M	
2.7.2.	Aterizare în urma simulării cedării unui motor după LDP sau DPBL	P	---->		M	
SECŢIUNEA 3 – Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri						
3.	Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri:				M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
3.1.	Motorul	P	---->			
3.2.	Sistemul de condiţionare a aerului (încălzire, ventilaţie)	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 şi sistemul de trimerare	P	---->			
3.8.	Sistemul de dejivrare şi antijivraj	P	---->			
3.9.	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	--->			
3.10.	Dispozitivele de creştere a stabilităţii	P	---->			
3.11.	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul	P	---->			

3.12.	Sistemul de navigaţie de suprafaţă	P	---->			
3.13.	Sistemul trenului de aterizare	P	----->			
3.14.	APU	P	---->			
3.15.	Echipamentele radio, de navigaţie, instrumentele de zbor şi FMS	P	---->			
SECŢIUNEA 4 – Proceduri anormale şi de urgenţă						
4.	Proceduri anormale şi de urgenţă				M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
4.1.	Simulări de incendiu (inclusiv evacuarea dacă este cazul)	P	---->			
4.2.	Controlul şi evacuarea fumului	P	---->			
4.3.	Cedări ale motorului, oprirea şi repornirea motorului la o înălţime de siguranţă	P	---->			
4.4.	Largare combustibil (simulare)	P	---->			
4.5.	Defectarea comenzii rotorului anticuplu (dacă este posibil)	P	---->			
4.5.1.	Pierderea rotorului anticuplu (dacă este posibil)	P	Pentru acest exerciţiu nu se foloseşte un elicopter			
4.6.	Incapacitatea unui membru al echipajului – doar MPH	P	---->			
4.7.	Defecţiuni în sistemul de transmisie	P	---->			
4.8.	Alte proceduri de urgenţă, aşa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	---->			
SECŢIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiţii IMC reale sau simulate)						

5.1.	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	---->*			
5.1.1.	Simularea cedării unui motor în timpul plecării	P*	---->*		M*	
5.2.	Respectarea rutelor de plecare şi de sosire şi a instrucţiunilor ATC	P*	---->*		M*	
5.3.	Proceduri de aşteptare	P*	---->*			
5.4.	Operaţiuni 3D până la DH/A de 200 ft (60 m) sau până la valori minime mai mari, dacă acest lucru este impus de procedura de apropiere	P*	---->*			
5.4.1.	Manual, fără sistemul director de zbor. ***Notă:*** Conform AFM, este posibil ca procedurile RNP APCH să necesite utilizarea pilotului automat sau a sistemului director de zbor. Procedura care urmează să fie executată manual trebuie aleasă având în vedere respectivele limitări (de exemplu, se alege o procedură ILS pentru 5.4.1 în cazul unei astfel de limitări prevăzute în AFM).	P*	---->*		M*	
5.4.2.	Manual, cu sistemul director de zbor	P*	---->*		M*	
5.4.3.	Prin cuplarea pilotului automat	P*	---->*			
5.4.4.	Manual, cu un motor simulat inoperant; cedarea motorului trebuie simulată în timpul apropierii finale, înainte de a depăşi 1000 ft deasupra nivelului aerodromului, până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	---->*		M*	

5.5.	Operaţiuni 2D până la MDA/H	P*	---->*		M*	
5.6.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	---->*			
5.6.1.	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	---->*			
5.6.2.	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	---->*		M*	
5.7.	Autorotaţie în condiţii IMC cu recuperarea puterii	P*	---->*		M*	
5.8.	Revenire din atitudini neobişnuite	P*	---->*		M*	
SECŢIUNEA 6 – Utilizarea echipamentelor opţionale						
6.	Utilizarea echipamentelor opţionale	P	---->			

Cerinţe specifice pentru categoria aeronave cu decolare-aterizare verticală

În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenţei pentru calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală, solicitanţii trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenţei. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanţii care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitanţii să susţină din nou testul sau verificarea în întregime. Toate secţiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenţei trebuie promovate într-un interval de şase luni.

Toleranţe pentru probele de zbor

Solicitanţii trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- opera aeronava cu decolare-aterizare verticală fără a depăşi limitările acesteia;
- efectua toate manevrele cu fineţe şi acurateţe;
- raţiona corect şi de a supraveghea situaţia aeriană;
- aplica cunoştinţele aeronautice;
- menţine în orice moment controlul aeronavei cu decolare-aterizare verticală, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
- înţelege şi aplica procedurile de coordonare a echipajului şi procedurile în caz de incapacitate şi
- comunica eficient cu ceilalţi membri ai echipajului.

Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele aeronavei cu decolare-aterizare verticală utilizate.

Limite operaţionale în condiţii IFR:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălţimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/– 0 ft
Înălţime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/– 0 ft
Drum magnetic	
După mijloace radio	± 5°
Apropiere de precizie	deviaţie jumătate de scală, azimut şi pantă de coborâre

Cap magnetic	
Operaţiuni normale	± 5°
Operaţiuni anormale/de urgenţă	± 10°
Viteză	
În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri

Limite operaţionale în condiţii VFR:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Cap magnetic	
Operaţiuni normale	± 5°
Operaţiuni anormale/de urgenţă	± 10°
Viteză	
În general	± 10 noduri
Cu simularea cedării unui motor	+ 10 noduri/– 5 noduri
Abatere faţă de sol	
T.O. la punct fix I.G.E. (efect de sol)	± 3 ft
Aterizare	± 2 ft (zbor cu 0 ft în spate sau lateral)

CONŢINUTUL PREGĂTIRII/TESTULUI DE ÎNDEMÂNARE/ DE VERIFICARE A COMPETENŢEI

Următorul simbol înseamnă:

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

Pregătirea practică se desfăşoară cel puţin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfăşura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS =	simulator complet de zbor
FTD =	echipament de pregătire pentru zbor
OTD =	alt echipament de pregătire
PL =	aeronavă cu decolare-aterizare verticală

Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi, dacă este cazul, secţiunea 6.

Persoanele care solicită o verificare a competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru aeronave cu decolare-aterizare verticală trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi, dacă este cazul, secţiunea 6 şi/sau secţiunea 7.

Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiţie nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenţei, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificarea competenţei indică un exerciţiu obligatoriu.

La pregătirea practică şi la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

- calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerinţele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) şi Anexa nr.7 (Partea ORA); şi
- calificările instructorului.

CATEGORIA DE AERONAVE CU DECOLARE-ATERIZARE VERTICALĂ		**PREGĂTIRE PRACTICĂ**					**TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENŢEI**	
Manevre/proceduri		**OTD**	**FTD**	**FFS**	**PL**	**Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat**	**Examinare în FFS PL**	**Iniţialele examinatorului dacă testul s-a încheiat**
SECŢIUNEA 1 – Pregătiri şi verificări înainte de zbor								
1.1.	Inspecţia vizuală a exteriorului aeronavei cu decolare-aterizare verticală; localizarea fiecărei componente şi scopul inspecţiei				P			
1.2.	Inspecţia carlingii	P	---->	---->	---->			
1.3.	Proceduri de pornire,	P	---->	---->	---->		M	

	verificare a echipamentelor radio şi de navigaţie, selectarea şi setarea frecvenţelor de navigaţie şi de comunicaţii							
1.4.	Rulajul în conformitate cu instrucţiunile ATC sau cu instrucţiunile unui instructor		P	---->	---->			
1.5.	Proceduri şi verificări înainte de decolare, inclusiv verificarea alimentării cu energie electrică	P	---->	---->	---->		M	
SECŢIUNEA 2 – Manevre şi proceduri de zbor								
2.1.	Profiluri normale de decolare VFR: Operaţiuni pe pistă [decolare şi aterizare scurtă (STOL) şi decolare şi aterizare pe verticală (VTOL)], inclusiv cu vânt lateral Heliporturi în terase Heliporturi de suprafaţă		P	---->	---->		M	
2.2.	Decolare la masa maximă la decolare (masă maximă la decolare reală sau simulată)		P	---->				
2.3.1.	Decolare întreruptă: - în timpul operaţiunilor pe pistă; - în timpul operaţiunilor pe		P	---->			M	

	heliporturile în terase; şi - în timpul operaţiunilor la sol							
2.3.2.	Decolare cu simularea cedării unui motor după depăşirea punctului de decizie: - în timpul operaţiunilor pe pistă; - în timpul operaţiunilor pe heliporturile în terase; şi - în timpul operaţiunilor la sol.		P	---->			M	
2.4.	Coborâre în autorotaţie în modul elicopter la sol (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)	P	---->	---->			M Numai FFS	
2.4.1.	Coborâre în autorotaţie în modul avion (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)		P	---->			M Numai FFS	
2.5.	Profiluri normale de aterizare VFR - operaţiuni pe pistă (STOL şi VTOL); - heliporturi în terase; - heliporturi de suprafață		P	---->	---->		M	
2.5.1.	Aterizare cu simularea cedării unui motor după atingerea punctului de decizie: - în timpul operaţiunilor pe							

	pistă; - în timpul operaţiunilor pe heliporturile în terase; şi - în timpul operaţiunilor la sol							
2.6.	Ratare sau aterizare în urma simulării cedării unui motor înainte de punctul de decizie		P	---->			M	
SECŢIUNEA 3 – Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri								
3.	Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exerciţiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
3.1.	Motorul	P	---->	---->				
3.2.	Presurizarea şi sistemul de condiţionare a aerului (încălzire, ventilaţie)	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 şi sistemul de trimerare	P	---->	---->				
3.8.	Sistem antijivraj şi de dejivrare, încălzirea dispozitivului antireflexie (dacă este cazul)	P	---->	---->				

3.9.	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	--->	--->				
3.10.	Dispozitivele de avertizare a angajării sau dispozitivele de evitare a angajării şi dispozitivele de creştere a stabilităţii	P	---->	---->				
3.11.	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul, sistemul de avertizare a apropierii periculoase de sol (dacă este cazul)	P	---->	---->				
3.12.	Sistemul trenului de aterizare	P	----->	----->				
3.13.	APU	P	---->	---->				
3.14.	Echipamentele radio, de navigaţie, instrumentele de zbor şi FMS	P	---->	---->				
3.15.	Sistemul de flapsuri	P	---->	---->				
SECŢIUNEA 4 – Proceduri anormale şi de urgenţă								
4.	Proceduri anormale şi de urgenţă (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exerciţiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
4.1.	Simulări de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj şi sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	---->	---->				
4.2.	Controlul şi evacuarea fumului	P	---->	---->				

4.3.	Cedări ale motorului, oprirea şi repornirea motorului (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă), inclusiv conversia, cu un motor inoperant, din modul elicopter în modul avion şi invers	P	---->	---->			Numai FFS	
4.4.	Largarea combustibilului (simulată, dacă este cazul)	P	---->	---->				
4.5.	Vânt de forfecare la decolare şi la aterizare (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)			P			Numai FFS	
4.6.	Depresurizare simulată a cabinei/coborâre de urgenţă (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)	P	---->	---->			Numai FFS	
4.7.	Eveniment ACAS (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)	P	---->	---->			Numai FFS	
4.8.	Incapacitatea unui membru al echipajului	P	---->	---->				
4.9.	Defecţiuni în sistemul de transmisie	P	---->	---->			Numai FFS	
4.10.	Revenire din angajare totală (cu şi fără putere) sau după activarea dispozitivului de avertizare a angajării în	P	---->	---->			Numai FFS	

	configuraţia de urcare, de croazieră şi de apropiere (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)							
4.11.	Alte proceduri de urgenţă, după cum se precizează în manualul de zbor corespunzător	P	---->	---->				
SECŢIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiţii IMC reale sau simulate)								
5.1.	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	---->*	---->*				
5.1.1.	Simularea cedării unui motor în timpul plecării după punctul de decizie	P*	---->*	---->*			M*	
5.2.	Respectarea rutelor de plecare şi de sosire şi a instrucţiunilor ATC	P*	---->*	---->*			M*	
5.3.	Proceduri de aşteptare	P*	---->*	---->*				
5.4.	Apropiere de precizie până la o înălţime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*				
5.4.1.	Manual, fără sistemul director de zbor	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 în timpul apropierii finale înaintea depăşirii OM şi continuată fie până la contactul cu pista, fie până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă	P*	---->*	---->*			M*	
5.5.	Apropiere de neprecizie până la MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	---->*	---->*				
5.6.1.	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	---->*	---->*				
5.6.2.	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Autorotaţie în condiţii IMC cu recuperarea puterii pentru aterizarea pe pistă numai în modul elicopter (pentru acest exerciţiu nu se foloseşte o aeronavă)	P*	---->*	---->*			M* Numai FFS	
5.8.	Revenire din atitudini neobişnuite (în funcţie de calitatea FFS)	P*	---->*	---->*			M*	

SECŢIUNEA 6 – Autorizare adiţională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălţime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)								
6.	Autorizare adiţională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălţime de decizie mai mică de 60 m (CAT II/III). Următoarele manevre şi proceduri reprezintă cerinţele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale şi proceduri 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 condiţii simulate de zbor instrumental		P	---->	---->		M*	

	până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Trebuie respectate procedurile standard de operare (SOP) referitoare la coordonarea echipajului.							
6.3.	Procedura de ratare: după apropierile 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 faţă de limitele de apropiere pentru o apropiere reuşită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH şi ratarea în condiţiile simulate de cedare a echipamentului de bord.		P	---->	---->		M*	
6.4.	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinţei vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcţie de sistemul specific de ghidare a		P	---->			M*	

	zborului, se efectuează o aterizare automată.							
SECŢIUNEA 7 – Echipamente opţionale								
7.	Utilizarea echipamentelor opţionale		P	---->	---->			

Cerinţe specifice pentru categoria dirijabile

În cazul testelor de îndemânare sau a verificărilor competenţei pentru calificări de tip pentru dirijabile, solicitanţii trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi 6 (după caz) ale testului de îndemânare sau ale verificării competenţei. Nepromovarea a mai mult de cinci elemente duce la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Solicitanţii care nu promovează până la maximum cinci elemente repetă examenul doar pentru elementele nepromovate. Nepromovarea oricărui element la reluarea testului sau a verificării, inclusiv a acelor elemente promovate într-o încercare anterioară, duce din nou la repetarea în întregime a testului sau a verificării. Toate secţiunile testului de îndemânare sau ale verificării competenţei trebuie promovate într-un interval de şase luni.

Toleranţe pentru probele de zbor

Solicitanţii trebuie să demonstreze capacitatea de a:

- opera dirijabilul fără a depăşi limitările acestuia;
- efectua toate manevrele cu fineţe şi acurateţe;
- raţiona corect şi de a supraveghea situaţia aeriană;
- aplica cunoştinţele aeronautice;
- menţine în orice moment controlul asupra dirijabilului, astfel încât efectuarea cu succes a unei manevre sau proceduri să nu fie niciodată pusă la îndoială;
- înţelege şi aplica procedurile de coordonare a echipajului şi procedurile în caz de incapacitate; şi
- comunica eficient cu ceilalţi membri ai echipajului.

Se aplică următoarele limite, corectate astfel încât să ţină cont de condiţiile de turbulenţă şi de calităţile de manevrare şi performanţele dirijabilului utilizat.

Limite operaţionale în condiţii IFR:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Începerea ratării la înălţimea/altitudinea de decizie	+ 50 ft/– 0 ft
Înălţime/altitudine minimă de coborâre	+ 50 ft/– 0 ft
Drum magnetic	
După mijloace radio	± 5°
Apropiere de precizie	Deviaţie jumătate de scală, azimut şi pantă de coborâre
Cap magnetic	

Operaţiuni normale	± 5°
Operaţiuni anormale/de urgenţă	± 10°

Limite operaţionale în condiţii VFR:

Înălţime	
În general	± 100 ft
Cap magnetic	
Operaţiuni normale	± 5°
Operaţiuni anormale/de urgenţă	± 10°

Conţinutul pregătirii/testului de îndemânare/de verificare a competenţei

Următorul simbol înseamnă:

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

Pregătirea practică se desfăşoară cel puţin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca (P) sau se poate desfăşura pe orice echipament de pregătire de nivel superior indicat de săgeată (---->).

Pentru desemnarea echipamentelor de pregătire utilizate se folosesc următoarele abrevieri:

FFS =	simulator complet de zbor
FTD =	echipament de pregătire pentru zbor
OTD =	alt echipament de pregătire
As =	dirijabil

Persoanele care solicită un test de îndemânare pentru eliberarea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi, dacă este cazul, secţiunea 6.

Persoanele care solicită o verificare a competenţei pentru revalidarea sau reînnoirea unei calificări de tip pentru dirijabile trebuie să promoveze secţiunile 1-5 şi, dacă este cazul, secţiunea 6.

Elementele marcate cu asterisc (*) se execută numai cu ajutorul instrumentelor. Dacă această condiţie nu este îndeplinită în timpul testului de îndemânare sau al verificării competenţei, calificarea de tip se limitează numai la VFR.

Litera «M» înscrisă în coloana cu testul de îndemânare sau verificare a competenţei indică un exerciţiu obligatoriu.

La pregătirea practică şi la testare se folosesc FTSD-uri dacă acestea fac parte dintr-un curs de calificare de tip. Următoarele considerente se aplică pentru curs:

- calificarea FSTD-urilor, astfel cum se prevede în cerinţele relevante din Anexa nr.6 (Partea ARA) şi Anexa nr.7 (Partea ORA); şi
- calificările instructorului.

CATEGORIA DIRIJABILE	PREGĂTIRE PRACTICĂ	TEST DE ÎNDEMÂNARE SAU VERIFICARE A COMPETENŢEI

Manevre/proceduri						Iniţialele instructorului dacă pregătirea s-a încheiat	Examinare în	Iniţialele examinatorului dacă testul s-a încheiat
		OTD	FTD	Numai	As		FFS As	
SECŢIUNEA 1 – Pregătiri şi verificări înainte de zbor								
1.1.	Inspecţia înainte de zbor				P			
1.2.	Inspecţia carlingii	P	---->	---->	---->			
1.3.	Proceduri de pornire, verificare a echipamentelor radio şi de navigaţie, selectarea şi setarea frecvenţelor de navigaţie şi de comunicaţii		P	---->	---->		M	
1.4.	Procedura de ridicare a ancorei şi manevrare la sol			P	---->		M	
1.5.	Proceduri şi verificări înainte de decolare	P	---->	---->	---->		M	
SECŢIUNEA 2 – Manevre şi proceduri de zbor								
2.1.	Profil normal de decolare VFR			P	---->		M	
2.2.	Decolare cu simularea cedării unui motor			P	---->		M	
2.3.	Decolare cu greutate > 0 (T/O grea)			P	---->			
2.4.	Decolare cu greutate < 0 (T/O uşoară)			P	---->			
2.5.	Procedura normală de urcare			P	---->			
2.6.	Urcare la nivel			P	---->			
2.7.	Recunoaşterea nivelului			P	---->			
2.8.	Zborul la sau aproape de nivel			P	---->		M	

2.9.	Coborâre şi 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 uşoară)			P	---->		M	
	Spaţiu lăsat intenţionat liber							
SECŢIUNEA 3 – Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri								
3.	Operaţiuni normale şi anormale ale următoarelor sisteme şi proceduri (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exerciţiu):						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
3.1.	Motorul	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 şi sistemul de trimerare	P	---->	---->	---->			
3.8.	Sistemul de balonete	P	---->	---->	---->			
3.9.	Pilotul automat/sistemul director de zbor	P	--->	--->	---->			
3.10.	Dispozitivele de creştere a stabilităţii	P	---->	---->	---->			
3.11.	Radarul meteo, radioaltimetrul, transponderul, sistemul de	P	---->	---->	---->			

	avertizare a apropierii periculoase de sol (dacă este cazul)							
3.12.	Sistemul trenului de aterizare	P	----->	----->	---->			
3.13.	APU	P	---->	---->	---->			
3.14.	Echipamentele radio, de navigaţie, instrumentele de zbor şi FMS	P	---->	---->	---->			
	Spaţiu lăsat intenţionat liber							
SECŢIUNEA 4 – Proceduri anormale şi de urgenţă								
4.	Proceduri anormale şi de urgenţă (se pot efectua pe un FSTD, dacă este calificat pentru acest exerciţiu)						M	Se alege un minim obligatoriu de trei elemente din această secţiune
4.1.	Simulări de incendiu, motor, APU, compartiment cargo, cabină de pilotaj şi sistem electric, inclusiv evacuare dacă este cazul	P	---->	---->	---->			
4.2.	Controlul şi evacuarea fumului	P	---->	---->	---->			
4.3.	Cedări ale motorului, oprirea şi repornirea motorului: în anumite faze ale zborului, inclusiv cedarea multiplă a motoarelor	P	---->	---->	---->			
4.4.	Incapacitatea unui membru al echipajului	P	---->	---->	---->			
4.5.	Defecţiuni ale transmisiei/cutiei de viteze	P	---->	---->	---->		Numai FFS	

4.6.	Alte proceduri de urgenţă, aşa cum sunt prezentate în manualul de zbor corespunzător	P	---->	---->	---->			
SECŢIUNEA 5 – Proceduri de zbor instrumental (se efectuează în condiţii IMC reale sau simulate)								
5.1.	Decolarea instrumentală: trecerea la zborul instrumental se face imediat după ridicarea de la sol	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1.1.	Simularea cedării unui motor în timpul plecării	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2.	Respectarea rutelor de plecare şi de sosire şi a instrucţiunilor ATC	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3.	Proceduri de aşteptare	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.	Apropiere de precizie până la o înălţime de decizie nu mai mică de 60 m (200 ft)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1.	Manual, fără sistemul director de zbor	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 în timpul apropierii finale înaintea depăşirii OM şi	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

	continuată până la contactul cu pista sau până la încheierea procedurii de apropiere întreruptă							
5.5.	Apropiere de neprecizie până la MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6.	Procedura de ratare cu toate motoarele în funcţiune la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1.	Alte proceduri de apropiere întreruptă	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.2.	Procedura de ratare cu un motor simulat inoperant la atingerea DA/H sau MDA/MDH	P*					M*	
5.7.	Revenire din atitudini neobişnuite (în funcţie de calitatea FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
SECŢIUNEA 6 – Autorizare adiţională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălţime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III)								
6.	Autorizare adiţională la o calificare de tip pentru apropieri instrumentale până la o înălţime de decizie mai mică de 60 m (200 ft) (CAT II/III) Următoarele manevre şi proceduri reprezintă cerinţele minime de pregătire pentru autorizarea apropierilor instrumentale							

	până la o DH mai mică de 60 m (200 ft). Pe durata următoarelor apropieri instrumentale şi proceduri 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).							
6.1.	Decolare întreruptă la RVR minimă autorizată		P	---->			M*	
6.2.	Apropieri ILS: în condiţii simulate de zbor instrumental până la DH aplicabilă, folosind sistemul de ghidare a zborului. Trebuie respectate SOP-urile referitoare la coordonarea echipajului		P	---->			M*	
6.3.	Procedura de ratare După apropierile 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,		P	---->			M*	

	abatere excesivă a aeronavei faţă de limitele de apropiere pentru o apropiere reuşită, cedarea echipamentului de la sol/de bord înaintea atingerii DH şi ratarea în condiţiile simulate de cedare a echipamentului de bord							
6.4.	Aterizare (aterizări): cu stabilirea referinţei vizuale la atingerea DH după o apropiere instrumentală. În funcţie de sistemul specific de ghidare a zborului, se efectuează o aterizare automată		P	---->			M*	
SECŢIUNEA 7 – Echipamente opţionale								
7.	Utilizarea echipamentelor opţionale		P	---->				

[Apendicele nr.9 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.10
la Partea FCL

Revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip, precum şi revalidarea şi reînnoirea IR atunci când sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip – evaluarea practică EBT

A. Dispoziţii generale

1. Revalidarea şi reînnoirea calificărilor de tip, precum şi revalidarea şi reînnoirea IR atunci când sunt combinate cu revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip în conformitate cu prezentul apendice se efectuează numai la operatorii EBT care îndeplinesc toate cerinţele următoare:

(a) au instituit un program EBT relevant pentru calificarea de tip sau IR aplicabilă în conformitate cu ORO.FC.231 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene;

(b) au o experienţă de cel puţin trei ani în derularea unui program EBT mixt;

(c) pentru fiecare calificare de tip din programul EBT, organizaţia a numit un manager al activităţii EBT. Managerii activităţii EBT trebuie să îndeplinească toate cerinţele următoare:

(i) deţin privilegii de examinator pentru calificarea de tip relevantă;

(ii) au o experienţă vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru calificarea de tip relevantă;

(iii) sunt fie persoana numită în conformitate cu ORO.AOC.135 litera (a) punctul 2 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, fie un adjunct al persoanei respective.

2. Managerul activităţii EBT responsabil de calificarea de tip relevantă trebuie să se asigure că solicitantul îndeplineşte toate cerinţele privind calificarea, pregătirea şi experienţa din Anexa nr.1 (Partea FCL) în vederea revalidării sau a reînnoirii calificării relevante.

3. Solicitanţii care doresc să îşi revalideze sau să îşi reînnoiască o calificare în conformitate cu prezentul apendice trebuie să îndeplinească toate cerinţele următoare:

(a) să fie înscrişi în programul EBT al operatorului;

(b) în cazul revalidării unei calificări, să absolve programul EBT al operatorului în cursul perioadei de valabilitate a calificării relevante;

(c) în cazul reînnoirii unei calificări, să respecte procedurile elaborate de operatorul EBT în conformitate cu ORO.FC.231 litera (a) punctul 5 din Partea ORO la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene.

4. Revalidarea sau reînnoirea unei calificări în conformitate cu prezentul apendice presupune toate cele ce urmează:

(a) evaluarea practică EBT continuă în cadrul unui program EBT;

(b) demonstrarea unui nivel admisibil de performanţă la toate competenţele;

(c) acţiunea administrativă de revalidare sau de reînnoire a certificatului pentru care managerul activităţii EBT responsabil de calificarea de tip relevantă face toate demersurile următoare:

1. se asigură că se respectă cerinţele de la FCL.1030;

2. când acţionează în conformitate cu FCL.1030 litera (b) punctul 2, înscrie pe certificatul solicitantului noua dată de expirare a calificării. Înscrierea pe certificat poate fi realizată de o altă persoană în numele managerului activităţii EBT, dacă persoana respectivă a fost delegată în acest sens de managerul activităţii EBT în conformitate cu procedurile prevăzute în programul EBT.

B. Efectuarea evaluării practice EBT

Evaluarea practică EBT se efectuează în conformitate cu programul EBT al operatorului.

[Apendicele nr.10 introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Anexa nr.2
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

CONDIŢII PENTRU CONVERSIA CERTIFICATELOR ŞI CALIFICĂRILOR NAŢIONALE EXISTENTE PENTRU AVIOANE ŞI ELICOPTERE

A. AVIOANE

1. Certificate de pilot

Un certificat de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat conform cu Partea FCL cu condiţia ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerinţe:

(a) pentru ATPL(A) şi CPL(A), respectă, în urma unei verificări a competenţei, cerinţele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de clasă, de tip şi instrumentală, aferente privilegiilor certificatului deţinut;

(b) face dovada cunoaşterii părţilor relevante ale cerinţelor operaţionale şi ale Părţii FCL;

(c) face dovada competenţelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;

(d) îndeplineşte cerinţele din următorul tabel:

Certificat naţional deţinut	**Total ore experienţă de zbor**	**Cerinţe suplimentare**	**Certificat înlocuitor conform cu Partea FCL şi condiţii (după caz)**	**Înlăturarea condiţiilor**	
ATPL(A)	> 1500 ca PIC pe avioane multipilot	Niciuna	ATPL(A)	Nu se aplică	(a)
ATPL(A)	> 1500 de ore pe avioane multipilot	Niciuna	Conform punctului 4 litera (c)	Conform punctului 5 litera (c)	(b)
ATPL(A)	> 500 de ore pe avioane multipilot	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.515	ATPL(A) cu o calificare de tip limitată la copilot	Face dovada capacităţii de a acţiona ca PIC, conform dispoziţiilor din apendicele nr.9 la Partea FCL	(c)
CPL/IR(A) şi a promovat testul teoretic ATPL OACI		(i) Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 şi FCL.615 litera (b); (ii) Îndeplineşte restul cerinţelor 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 operaţiuni multipilot pe avioane cu un singur pilot CS-23 categoria commuter sau echivalent, în	(i) Promovează un examen teoretic pentru ATPL(A) în statul membru OACI care a eliberat certificatul;([*1]) (ii) Îndeplineşte restul cerinţelor de la	CPL/IR(A) cu credite teoretice ATPL	Nu se aplică	(e)

	conformitate cu cerinţele din Partea CAT şi Partea ORO pentru transportul aerian comercial	punctul FCL.720.A litera (c)			
CPL/IR(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Niciuna	CPL/IR(A) cu calificări de clasă şi calificări de tip limitate la avioane cu un singur pilot	Obţine calificarea de tip multipilot, în conformitate cu Partea FCL	(f)
CPL/IR(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor pentru nivelul CPL/IR	Conform punctului 4 litera (f)	Conform punctului 5 litera (f)	(g)
CPL(A)	> 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul	CPL(A) cu calificări de tip/clasă limitate la avioane cu un singur pilot		(h)
CPL(A)	< 500 ca PIC pe avioane cu un singur pilot	(i) Calificare de zbor pe timp de noapte, dacă este cazul; (ii) Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 de ore în conformitate cu IFR		PPL/IR(A) (IR limitată la PPL)	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 de ore pe avioane	Face dovada folosirii mijloacelor de radionavigaţie	PPL(A)		(k)

(*1) Titularii CPL care deţin deja o calificare de tip pentru un avion multipilot nu sunt obligaţi să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(A) în timp ce continuă să opereze pe acelaşi tip de avion, dar nu primesc credite teoretice ATPL(A) pentru un certificat în conformitate cu Partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un avion multipilot diferit, aceştia trebuie să îndeplinească cerinţa de la coloana (3) rândul (e) punctul (i) din tabelul de mai sus.

2. Certificatele de instructor

Un certificat de instructor eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat în conformitate cu Partea FCL, cu condiţia ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerinţe.

Certificat sau privilegii naţionale deţinute	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor în conformitate cu partea FCL
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Conform cerinţelor 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 AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiţia ca titularul să îndeplinească următoarele cerinţe:

Certificat naţional deţinut	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu Partea FCL
SFI(A)	> 1500 de ore ca pilot pe MPA	(i) deţine sau a deţinut cel puţin un CPL, MPL sau ATPL pentru avioane eliberat de un stat membru OACI; (ii) a urmat conţinutul referitor la simulator al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(A)
SFI(A)	3 ani de experienţă recentă ca SFI	a urmat conţinutul 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 condiţionată de respectarea cerinţelor relevante prevăzute în Partea FCL.

4. Certificate de STI

Un certificat de STI eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se poate converti într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiţia ca titularul să îndeplinească cerinţele din tabelul de mai jos:

Certificat naţional deţinut	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor
STI(A)	> 500 de ore ca PIC pe SPA	(i) deţine sau a deţinut cel puţin un certificat de pilot eliberat de un stat membru OACI; (ii) a susţinut o verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la Partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(A)
STI(A)	3 ani de experienţă recentă ca STI	a susţinut o verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la Partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(A)

Revalidarea certificatului este condiţionată de respectarea cerinţelor relevante prevăzute în Partea FCL.

B. ELICOPTERE

1. Certificate de pilot

Un certificat de pilot eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat conform cu Partea FCL cu condiţia ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerinţe:

(a) respectă, în urma unei verificări a competenţei, cerinţele de revalidare din Partea FCL pentru calificarea de tip şi de zbor instrumentală, aferente privilegiilor certificatului deţinut;

(b) face dovada cunoaşterii părţilor relevante ale cerinţelor operaţionale şi a Părţii FCL;

(c) face dovada competenţelor lingvistice, în conformitate cu punctul FCL.055;

(d) respectă cerinţele din tabelul următor:

Certificat naţional deţinut	Total ore experienţă de zbor	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu Partea FCL şi condiţii *(după caz)*	Înlăturarea condiţiilor	
ATPL(H) IR(H) valabil	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Niciuna	ATPL(H) şi IR	Nu se aplică	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Niciuna	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) IR(H) valabil	> 1000 de ore pe elicoptere multipilot	Niciuna	ATPL(H) şi IR cu o calificare de tip limitată la copilot	Face dovada capacităţii de a acţiona ca PIC, conform dispoziţiilor din apendicele nr.9 la Partea FCL	(c)

ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 1000 de ore pe elicoptere multipilot	Niciuna	ATPL(H) cu o calificare de tip limitată la copilot	Face dovada capacităţii de a acţiona ca PIC, conform dispoziţiilor din apendicele nr.9 la Partea FCL	(d)
ATPL(H) IR(H) valabil	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.515 şi FCL.615 litera (b)	Conform punctului 4 litera (c)	Conform punctului 5 litera (c)	(e)
ATPL(H) fără privilegii IR(H)	> 500 de ore pe elicoptere multipilot	Conform punctului 3 litera (e)	Conform punctului 4 litera (d)	Conform punctului 5 litera (d)	(f)
CPL/IR(H) şi a promovat testul teoretic ATPL(H) OACI		(i) Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 şi FCL.615 litera (b); (ii) respectă restul cerinţelor de la punctul FCL.720.H litera (b)	CPL/IR(H) cu credite teoretice ATPL(H), cu condiţia 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 OACI care a eliberat certificatul [(1)]; (ii) să respecte restul cerinţelor de la punctul FCL.720.H litera (b)	CPL/IR(H) cu credite teoretice conform Părţii FCL ATPL(H)	Nu se aplică	(h)
CPL/IR(H)	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	Niciuna	CPL/IR(H cu calificări de tip limitate la elicoptere cu un singur pilot	Obţine calificarea de tip multipilot, în conformitate cu Partea FCL	(i)

CPL/IR(H)	< 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctele FCL.310 şi FCL.615 litera (b)	Conform punctului 4 litera (i)		(j)
CPL(H)	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	Calificare de zbor pe timp de noapte	CPL(H) cu calificări de tip limitate la elicoptere cu un singur pilot		(k)
CPL(H)	< 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot	Calificare de zbor pe timp de noapte; face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (k)		(l)
CPL(H) Fără calificare de zbor pe timp de noapte	> 500 de ore ca PIC pe elicoptere cu un singur pilot		Conform punctului 4 litera (k) şi limitat la operaţiuni pe timp de zi în condiţii VFR	Obţine calificarea de tip multipilot, în conformitate cu Partea FCL şi 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 cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.310	Conform punctului 4 litera (k) şi limitat la operaţiuni pe timp de zi în condiţii VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 de ore în conformitate cu IFR		PPL/IR(H) (IR limitată la PPL)	Face dovada cunoştinţelor privind planificarea zborului şi performanţele de zbor, în conformitate cu punctul FCL.615 litera (b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 de ore pe elicoptere	Face dovada folosirii mijloacelor de radionavigaţie	PPL (H)		(p)

(*1) Titularii CPL care deţin deja o calificare de tip pentru un elicopter multipilot nu sunt obligaţi să promoveze un examen teoretic pentru ATPL(H) în timp ce continuă să opereze pe acelaşi tip de elicopter, dar nu primesc credite teoretice ATPL(H) pentru un certificat conform cu Partea FCL. Dacă solicită o altă calificare de tip pentru un elicopter multipilot diferit, aceştia trebuie să îndeplinească cerinţa de la coloana (3) rândul (h) punctul (i) din tabel.

2. Certificatele de instructor

Un certificat de instructor eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiţia ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerinţe.

Certificat sau privilegii naţionale deţinute	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Conform cerinţelor de la Partea FCL pentru certificatul relevant		FI(H)/IRI(H)/TRI(H

Revalidarea certificatului este condiţionată de respectarea cerinţelor relevante prevăzute în Partea FCL.

3. Certificat de SFI

Un certificat de SFI eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se converteşte într-un certificat conform cu Partea FCL cu condiţia ca titularul să îndeplinească următoarele cerinţe:

Certificatul naţional deţinut	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor
SFI(H)	> 1000 de ore ca pilot pe MPH	(i) Deţine sau a deţinut cel puţin un CPL, MPL sau ATPL eliberat de un stat membru OACI; (ii) a urmat conţinutul referitor la simulator de zbor al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 ani de experienţă recentă ca SFI	A urmat conţinutul referitor la simulator al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(H)

Revalidarea certificatului este condiţionată de respectarea cerinţelor relevante prevăzute în Partea FCL.

4. Certificat de STI

Un certificat de STI eliberat de AAC în conformitate cu cerinţele naţionale se poate converti într-un certificat conform cu Partea FCL, cu condiţia ca titularul să îndeplinească cerinţele din tabelul de mai jos:

Certificatul naţional deţinut	Experienţă	Cerinţe suplimentare	Certificat înlocuitor
STI(H)	> 500 de ore ca PIC pe SPH	(i) Deţine sau a deţinut cel puţin un certificat de pilot eliberat de un stat membru OACI; (ii) a susţinut o verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la Partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(H)
STI(H)	3 ani de experienţă recentă ca STI	A susţinut o verificare a competenţei în conformitate cu apendicele nr.9 la Partea FCL pe un FSTD corespunzător pregătirii avute în vedere	STI(H)

Revalidarea certificatului este condiţionată de respectarea cerinţelor relevante prevăzute în Partea FCL.

Anexa nr.3
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

Secţiunea 1 – DISPOZIŢII GENERALE

Domeniul de aplicare

1. Prezenta anexă stabileşte norme detaliate pentru condiţiile de recunoaştere a certificatelor de pilot şi a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor conexe care au fost emise în conformitate cu legislaţia statelor-membre OACI.

2. Noţiunea „zboruri ale producătorului” înseamnă zborurile menţionate la punctul 22 din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene.

Recunoaşterea certificatelor din alte state-membre OACI

3. AAC poate:

(a) în conformitate cu secţiunea 2 din prezenta Anexă, să recunoască certificatele de pilot şi calificările, privilegiile sau certificatele conexe;

(b) în conformitate cu capitolul II din Regulament, cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu articolul 3a din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, să elibereze certificate echivalente solicitanţilor care deţin deja un certificat, o calificare, un privilegiu sau un certificat echivalent eliberat de un alt stat-membru OACI în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, cu condiţia ca aceşti solicitanţi să îndeplinească cerinţele din secţiunea 3 din prezenta Anexă şi luând în considerare orice credit bazat pe o recomandare din partea unei ATO sau DTO;

(c) să acorde credite complete în ceea ce priveşte cerinţele de a urma un curs de pregătire înainte de a susţine examenele teoretice şi testul de îndemânare pentru titularii unui ATPL eliberat de un stat-membru OACI sau în numele acestuia în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago, cu condiţia ca titularii respectivi să îndeplinească cerinţele de experienţă pentru eliberarea unui ATPL pentru categoria de aeronave relevantă, astfel cum se prevede în subpartea

F din Anexa nr.1 (Partea FCL), şi cu condiţia ca respectivul certificat eliberat de statul-membru OACI să conţină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează să fie folosită pentru testul de îndemânare ATPL;

(d) să elibereze calificări de tip pentru avion sau elicopter titularilor de certificate eliberate în conformitate cu prezentul Regulament şi care îndeplinesc cerinţele stabilite de un alt stat pentru eliberarea acestor calificări. Aceste calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în statul respectiv, dar această restricţie poate fi eliminată atunci când pilotul îndeplineşte cerinţele prevăzute la secţiunea 4 din prezenta Anexă.

Secţiunea 2 – VALIDAREA CERTIFICATELOR

Dispoziţii generale pentru validarea certificatelor

4. AAC poate valida un certificat de pilot eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerinţele din Anexa 1 la Convenţia de la Chicago.

5. Piloţii înaintează cererea către autoritatea competentă a statului-membru OACI în care îşi au reşedinţa sau în care s-au stabilit. Dacă piloţii nu îşi au reşedinţa pe teritoriul statului-membru OACI, înaintează cererea către autoritatea competentă a statului-membru OACI în care îşi are sediul principal de activitate operatorul pentru care pilotează sau au intenţia să piloteze ori în care este înregistrată aeronava pe care o pilotează sau au intenţia să o piloteze.

6. Perioada de valabilitate a unui certificat este de maximum un an, iar privilegiile asociate acestuia pot fi exercitate numai pe perioada de valabilitate a certificatului.

7. Perioada respectivă poate fi prelungită de către AAC o singură dată şi numai cu maximum un an dacă, în perioada de valabilitate, pilotul a solicitat un certificat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) sau este în curs de pregătire pentru eliberarea unui astfel de certificat. În ultimul caz, prelungirea acoperă perioada necesară pentru eliberarea certificatului în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL).

7[1]. Prin derogare de la prevederile punctului 7, validarea emisă deţinătorilor certificatelor de pilot emise de către statele membre ale Agenţiei Uniunii Europene pentru Siguranţa Aviaţiei (EASA), la cerere, se prelungeşte fără limitări privind numărul de validări.

[Pct.7[1] introdus prin Hot.Guv. nr.596 din 28.08.2024, în vigoare 05.09.2024]

8. Titularii unui certificat validat de AAC îşi exercită privilegiile în conformitate cu cerinţele prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL).

Certificate de pilot pentru transportul aerian comercial şi alte activităţi comerciale

9. Pentru validarea certificatelor de pilot pentru transportul aerian comercial şi alte activităţi comerciale, titularii îndeplinesc, după caz, următoarele cerinţe în vederea acordării privilegiilor solicitate:

(a) îndeplinesc, ca test de îndemânare, cerinţele de revalidare a calificării de tip sau de clasă din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(b) demonstrează cunoaşterea părţilor relevante ale cerinţelor operaţionale şi ale Anexei nr.1 (Partea FCL);

(c) demonstrează competenţa lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(d) deţin un certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED);

(e) în cazul avioanelor, pe lângă cerinţele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerinţele de experienţă în conformitate cu următorul tabel:

Certificat deţinut	Total ore experienţă de zbor	Privilegii	
ATPL(A)	> 1500 de ore ca PIC pe avioane multipilot	Transport aerian comercial pe avioane multipilot ca PIC	(a)
ATPL(A) sau CPL(A)/IR[1]	> 1500 de ore ca PIC sau copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerinţele operaţionale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(b)
MPL	> 1500 de ore în calitate de copilot pe avioane multipilot în conformitate cu cerinţele operaţionale	Transport aerian comercial pe avioane multipilot în calitate de copilot	(ba)
CPL(A)/IR	> 1000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obţinerea unei IR	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(c)
CPL(A)/IR	> 1000 de ore ca PIC sau copilot pe avioane cu un singur pilot în conformitate cu cerinţele operaţionale	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot în calitate de copilot, în conformitate cu cerinţele operaţionale	(d)
ATPL(A), CPL (A)/IR, CPL(A)	> 700 de ore pe avioane, inclusiv 200 de ore de activitate în rolul pentru care se are în vedere recunoaşterea şi 50 de ore în rolul respectiv în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe avioane în operaţiuni diferite de transportul aerian comercial	(e)
CPL(A)	> 1500 de ore ca PIC în transportul aerian comercial, inclusiv 500 de ore în operaţiuni pe hidroavioane	Transport aerian comercial pe avioane cu un singur pilot ca PIC	(f)

[1] Titularii CPL(A)/IR pe avioane multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoştinţe ATPL(A) OACI înaintea recunoaşterii.

(f) în cazul elicopterelor, pe lângă cerinţele de la literele (a)-(d), îndeplinesc cerinţele de experienţă în conformitate cu următorul tabel:

Certificat deţinut	Total ore experienţă de zbor	Privilegii	
ATPL(H) IR valabilă	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operaţiuni în condiţii VFR şi IFR	(a)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1000 de ore ca PIC pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot ca PIC în operaţiuni în condiţii VFR	(b)
ATPL(H) IR valabilă	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot în operaţiuni în condiţii VFR şi IFR	(c)
ATPL(H) fără privilegii IR	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere	(d)

		multipilot în calitate de copilot în operaţiuni în condiţii VFR	
CPL(H)/IR (2)	> 1000 de ore ca pilot pe elicoptere multipilot	Transport aerian comercial pe elicoptere multipilot în calitate de copilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1000 de ore ca PIC în transportul aerian comercial de la obţinerea 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 recunoaşterea şi 50 de ore în respectivul rol în ultimele 12 luni	Exercitarea privilegiilor pe elicoptere în operaţiuni diferite de transportul aerian comercial	(g)

[2] Titularii CPL(H)/IR pe elicoptere multipilot trebuie să fi demonstrat nivelul de cunoştinţe ATPL(H) OACI înaintea recunoaşterii.

9[1]. Prevederile de la punctul 9 nu se aplică în cazul validării certificatelor de pilot emise de către statele membre ale Agenţiei Uniunii Europene pentru Siguranţa Aviaţiei.

În acest caz, în cadrul procesului de validare se va solicita, în mod obligatoriu, confirmarea autenticităţii certificatului de către entitatea competentă din statul emitent.

[Pct.9[1] introdus prin Hot.Guv. nr.596 din 28.08.2024, în vigoare 05.09.2024]

Certificate de pilot pentru activităţi necomerciale cu o calificare de zbor instrumental

10. Pentru validarea certificatelor de pilot particular cu o calificare de zbor instrumental sau a certificatelor CPL şi a certificatelor ATPL cu o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii îndeplinesc toate cerinţele următoare:

(a) promovează testul de îndemânare pentru calificarea de zbor instrumental şi calificările de tip sau de clasă aferente privilegiilor certificatului deţinut, în conformitate cu Apendicele nr.7 şi nr.9 la Anexa nr.1 (Partea FCL);

(b) demonstrează cunoaşterea legislaţiei aeronautice, a codurilor meteo aeronautice, a planificării zborului şi performanţelor de zbor (IR) şi a performanţelor umane;

(c) demonstrează competenţă lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(d) sunt titularii cel puţin ai unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago;

(e) au o experienţă minimă de cel puţin 100 de ore de zbor instrumental ca PIC pe categoria de aeronave relevantă.

Certificate de pilot pentru activităţi necomerciale fără o calificare de zbor instrumental

11. Pentru validarea certificatelor PPL sau a certificatelor CPL şi ATPL fără o calificare de zbor instrumental, dacă pilotul are în vedere doar exercitarea privilegiilor de pilot particular, titularii trebuie să îndeplinească toate cerinţele următoare:

(a) demonstrează cunoaşterea legislaţiei aeronautice şi a performanţelor umane;

(b) promovează testul de îndemânare aferent certificatului PPL, astfel cum este prevăzut la FCL.235 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(c) îndeplinesc cerinţele relevante din subpartea H din Anexa nr.1 (Partea FCL) referitoare la eliberarea unei calificări de tip sau de clasă aferente privilegiilor licenţei deţinute;

(d) sunt titularii cel puţin ai unui certificat medical clasa 2 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago;

(e) demonstrează competenţă lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(f) au o experienţă minimă de cel puţin 100 de ore de zbor ca PIC pe categoria de aeronave relevantă.

Validarea certificatelor de pilot pentru sarcini specifice cu durată limitată

12. Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, în cazul zborurilor producătorului, AAC poate accepta un certificat eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago de către un stat-membru OACI 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 condiţia ca solicitantul să respecte următoarele cerinţe:

(a) este titularul unui certificat de pilot şi al unui certificat medical corespunzător, precum şi al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago;

(b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aeronautică.

În acest caz, privilegiile titularului sunt limitate de către AAC la efectuarea pregătirii practice pentru zbor şi a testelor pentru eliberarea iniţială a calificărilor de tip, supravegherea zborului iniţial de linie efectuat de piloţii operatorilor, zboruri de livrare sau de transbordare, zborul iniţial de linie, demonstraţii de zbor sau zboruri de încercare, conform sarcinilor prevăzute în prezentul punct.

13. Prin derogare de la punctele 4-11, AAC poate, pentru zboruri de competiţie sau zboruri demonstrative de scurtă durată, să valideze un certificat eliberat de un stat-membru OACI care permite titularului să exercite privilegiile unui PPL, astfel cum se specifică în Anexa nr.1 (Partea FCL), un BPL, astfel cum se specifică în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, sau un SPL, astfel cum se specifică în Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, cu condiţia îndeplinirii tuturor cerinţelor următoare:

(a) înaintea evenimentului, organizatorul zborurilor de competiţie sau demonstrative furnizează AAC dovezi adecvate privind modul în care acesta se va asigura că pilotul va fi familiarizat cu informaţiile de siguranţă relevante şi va gestiona eventualele riscuri asociate zborurilor;

(b) solicitantul deţine un certificat de pilot şi un certificat medical corespunzător, precum şi calificările asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago.

14. Prin derogare de la punctele 4-11, AAC poate valida un certificat echivalent cu unul dintre cele menţionate la punctul 13 şi eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerinţele din Anexa 1 la Convenţia de la Chicago pentru maximum 28 de zile într-un an calendaristic, pentru sarcini necomerciale specifice, cu condiţia ca solicitantul să îndeplinească toate cerinţele următoare:

(a) este titularul unui certificat de pilot şi al unui certificat medical corespunzător, precum şi al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenţia de la Chicago;

(b) a efectuat cel puţin un zbor de aclimatizare cu un instructor calificat înainte de îndeplinirea sarcinilor specifice cu durată limitată.

Secţiunea 3 – CONVERSIA CERTIFICATELOR

15. AAC poate converti un certificat pentru categoria de aeronave relevantă într-un PPL în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL) cu o calificare de clasă sau de tip pentru un singur pilot, într-un BPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau într-un SPL în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, în cazul în care certificatul iniţial este eliberat de către un stat-membru OACI în conformitate cu cerinţele din Anexa 1 la Convenţia de la Chicago şi certificatul este:

(a) fie un certificat echivalent certificatelor menţionate în prezentul punct;

(b) fie un CPL sau un ATPL.

16. Titularul certificatului care urmează să fie convertit trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe minime pentru categoria de aeronave relevantă:

(a) promovează un examen scris în domeniul legislaţiei aeronautice şi al performanţelor umane;

(b) promovează testul de îndemânare PPL, BPL sau SPL, după caz, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor;

(c) îndeplineşte cerinţele pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă relevante, în conformitate cu subpartea H din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(d) deţine un certificat medical conform cu cerinţele, eliberat în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED);

(e) demonstrează competenţă lingvistică în conformitate cu FCL.055 din Anexa nr.1 (Partea FCL);

(f) a efectuat cel puţin 100 de ore timp de zbor ca pilot.

Secţiunea 4 – RECUNOAŞTEREA CALIFICĂRILOR DE CLASĂ ŞI DE TIP

17. O calificare de clasă sau de tip valabilă înscrisă pe un certificat eliberat de un stat-membru OACI poate fi înscrisă pe un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu condiţia ca solicitantul:

(a) să îndeplinească cerinţele privind experienţa şi condiţiile prealabile pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL);

(b) să promoveze testul de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip sau de clasă aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL);

(c) să practice zborul în prezent;

(d) să aibă nu mai puţin de:

(i) pentru calificări de clasă pentru avioane, 100 de ore de experienţă de zbor ca pilot pe clasa respectivă;

(ii) pentru calificări de tip pentru avioane, 500 de ore de experienţă de zbor ca pilot pe tipul respectiv;

(iii) pentru elicopterele monomotor cu o masă maximă certificată la decolare de până la 3175 kg, 100 de ore de experienţă de zbor ca pilot pe tipul respectiv;

(iv) pentru toate celelalte tipuri de elicoptere, 350 de ore de experienţă de zbor ca pilot pe tipul respectiv.

[Anexa nr.3 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Anexa nr.4
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

PARTEA MEDICALĂ
[PARTEA MED]

SUBPARTEA A – CERINŢE GENERALE

SECŢIUNEA 1 – Dispoziţii generale

MED.A.001 Autoritatea competentă

În sensul prezentei Anexe (Partea MED), autoritatea competentă este:

(a) pentru centrele de medicină aeronautică (AeMC) – Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC);

(b) pentru examinatorii aeromedicali (AME):

1. Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC), statul în care AME îşi are punctul principal de lucru;

2. Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC), statul căreia AME îi solicită eliberarea certificatului de AME, în cazul în care punctul principal de lucru al unui AME este situat într-un alt stat.

MED.A.005 Domeniul de aplicare

Prezenta Anexă (Partea MED) stabileşte cerinţele pentru:

(a) eliberarea, valabilitatea, revalidarea şi reînnoirea certificatului medical necesar pentru exercitarea privilegiilor asociate unui certificat de pilot sau de elev pilot;

(b) aptitudinea din punct de vedere medical a echipajului de cabină;

(c) certificarea AME;

MED.A.010 Definiţii

În sensul prezentei Anexe (Partea MED), se aplică următoarele definiţii:

limitare – o condiţie înscrisă în certificatul medical sau în raportul medical pentru echipajul de cabină, care trebuie respectată în timpul exercitării privilegiilor asociate certificatului de pilot sau atestatului membrilor echipajului de cabină;

examinare aeromedicală – inspecţie, palpare, percuţie, auscultaţie sau alte metode de investigare pentru stabilirea aptitudinii din punct de vedere medical de a exercita privilegiile asociate certificatului sau de a îndeplini atribuţiile în materie de siguranţă ale echipajului de cabină;

evaluare aeromedicală – concluzia referitoare la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant, bazată pe evaluarea respectivului solicitant în conformitate cu dispoziţiile prezentei Anexe (Partea MED) şi pe alte examene şi analize medicale în funcţie de indicaţiile clinice;

semnificativ – gradul unei situaţii clinice al cărei efect ar putea împiedica exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului de pilot sau a atribuţiilor în materie de siguranţă ale echipajului de cabină;

solicitant – o persoană care solicită un certificat medical sau care este titulară a unui astfel de certificat medical şi care este supusă unei evaluări aeromedicale a aptitudinii de a exercita privilegiile asociate certificatului de pilot sau de a îndeplini atribuţii în materie de siguranţă ale echipajului de cabină;

antecedente patologice – relatări sau documente medicale care atestă existenţa în trecut a unor boli, leziuni, tratamente sau a altor evenimente cu caracter medical, incluzând evaluările din care rezultă caracterul inapt al solicitantului sau certificatele medicale cu limitări, care sunt sau pot fi relevante pentru starea de sănătate actuală a solicitantului şi pentru declararea acestuia drept apt din punct de vedere aeromedical;

autoritate care acordă certificate – AAC care a eliberat certificatul de pilot sau căreia o persoană îi solicită eliberarea unui certificat;

acuitate cromatică – capacitatea unui solicitant de a distinge cu uşurinţă culorile utilizate în aeronautică şi de a identifica în mod corect luminile colorate din aviaţie;

investigaţie – evaluarea unui solicitant suspectat că suferă de o anumită boală, prin intermediul unor examinări şi teste, pentru a stabili prezenţa sau absenţa respectivei boli;

concluzie medicală autorizată – concluzia trasă de unul sau mai mulţi experţi medicali, considerată admisibilă de AAC, pe baza unor criterii obiective şi nediscriminatorii, pentru cazul în speţă, în consultare cu specialişti în operaţiuni de zbor sau cu alţi experţi, după caz, pentru care se poate justifica o evaluare a riscurilor operaţionale;

consum impropriu de substanţe – consumul uneia sau al mai multor substanţe psihoactive de către personalul aeronautic navigant în aşa fel încât, în mod alternativ sau cumulativ;

(a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol vieţile, sănătatea sau bunăstarea altora;

(b) creează sau înrăutăţeşte o problemă sau tulburare profesională, socială, mentală sau fizică;

substanţe psihoactive – alcool, opioide, canabinoide, sedative şi hipnotice, cocaină, alţi psihostimulanţi, halucinogeni şi solvenţi volatili, fiind excluse cofeina şi tutunul;

viciu de refracţie – devierea de la emetropie, măsurată în dioptrii pe cel mai ametrop meridian, prin metode standard.

MED.A.015 Confidenţialitatea medicală

Toate persoanele implicate în examinările şi evaluările aeromedicale şi în certificarea aeromedicală garantează respectarea, în orice moment, a confidenţialităţii medicale.

MED.A.020 Deteriorarea aptitudinii din punct de vedere medical

(a) Titularii de certificate nu exercită privilegiile acordate de respectivele certificate şi de calificările sau certificatele asociate, iar elevii piloţi nu zboară în simplă comandă atunci când:

1. percep o deteriorare a aptitudinii lor din punct de vedere medical care i-ar putea face incapabili de a exercita în siguranţă privilegiile respective;

2. urmează un tratament medicamentos cu sau fără prescripţie medicală, care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului în cauză;

3. urmează un tratament medical, chirurgical sau de altă natură care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului în cauză.

(b) În plus, titularii/titularele unui certificat medical trebuie să se prezinte, fără întârzieri nejustificate, şi înainte de a exercita privilegiile asociate certificatului lor, la un AeMC, AME la un consult aeromedical în cazul în care:

1. au suferit o intervenţie chirurgicală sau o procedură invazivă;

2. au început un tratament medicamentos regulat;

3. au suferit o leziune semnificativă care presupune incapacitatea de a-şi desfăşura activitatea ca membru al echipajului de zbor;

4. au suferit de o afecţiune semnificativă care presupune incapacitatea de a-şi desfăşura activitatea ca membru al echipajului de zbor;

5. sunt însărcinate;

6. au fost internaţi(internate) într-un spital sau într-o clinică medicală;

7. au nevoie pentru prima dată de lentile de corecţie.

(c) În cazurile menţionate la litera (b):

1. titularii de certificate medicale clasa 1 şi clasa 2 se prezintă pentru consult aeromedical la un AeMC sau la un AME. În acest caz, AeMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora şi decide dacă sunt apţi să îşi reia exercitarea privilegiilor lor;

2. titularii de certificate medicale corespunzătoare LAPL se prezintă pentru consult aeromedical fie la un AeMC, fie la un AME. În acest caz, AeMC sau AME evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a acestora şi decide dacă sunt apţi să îşi reia exercitarea privilegiilor.

(d) Membrii echipajului de cabină nu execută sarcini la bordul unei aeronave şi, 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-şi îndeplini sarcinile şi responsabilităţile în materie de siguranţă.

(e) În plus, în cazul afecţiunilor specificate la litera (b) punctele 1-5, membrii echipajului de cabină se prezintă pentru consult, fără întârziere nejustificată fie la un AME fie la un AeMC, după caz. Într-o astfel de situaţie, AME sau AeMC evaluează aptitudinea din punct de vedere medical a membrilor echipajului de cabină şi decide dacă aceştia sunt apţi să îşi reia sarcinile în materie de siguranţă.

MED.A.025 Obligaţiile AeMC şi AME

(a) În timpul efectuării examinărilor aeromedicale şi a evaluărilor aeromedicale prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED), AeMC şi AME:

1. se asigură că nu există bariere lingvistice în comunicarea cu solicitantul;

2. informează solicitantul cu privire la consecinţele furnizării unor informaţii incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice;

3. informează AAC dacă solicitantul oferă declaraţii incomplete, incorecte sau false cu privire la antecedentele sale patologice;

4. informează AAC dacă un solicitant îşi retrage cererea de certificat medical în orice etapă a procesului.

(b) După încheierea examinărilor şi a evaluărilor aeromedicale, AeMC şi AME:

1. îl informează pe solicitant dacă este declarat apt sau inapt ori dacă este direcţionat către examinatorul medical al AAC la AeMC sau la AME, după caz;

2. îl informează pe solicitant cu privire la orice limitare care poate restricţiona pregătirea practică sau privilegiile certificatului sau ale atestatului de membru al echipajului de cabină, după caz;

3. dacă solicitantul a fost declarat inapt, îl informează cu privire la dreptul acestuia de a contesta decizia în conformitate cu procedurile prevăzute de AAC;

4. în cazul solicitanţilor de certificate medicale, trimit imediat examinatorului medical al AAC un raport semnat sau autentificat electronic care cuprinde rezultatele detaliate ale examinărilor şi evaluărilor aeromedicale necesare pentru clasa de certificat medical şi o copie a formularului de cerere, a formularului de examinare şi a certificatului medical;

5. informează solicitantul cu privire la responsabilităţile care îi revin în cazul deteriorării aptitudinii sale din punct de vedere medical în conformitate cu punctul MED.A.020.

(c) În cazul în care este necesară consultarea examinatorului medical al AAC în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED), AeMC şi AME urmează procedura stabilită de AAC.

(d) AeMC şi AME păstrează dosare cu informaţia detaliată privind examinările şi evaluările aeromedicale realizate în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) şi privind rezultatele acestora timp de cel puţin 10 ani sau pe o perioadă mai lungă dacă se stabileşte astfel în legislaţia naţională;

(e) AeMC şi AME trimit, la cerere, examinatorului medical al AAC toate dosarele şi rapoartele aeromedicale, precum şi orice alte informaţii pertinente necesare pentru:

1. certificarea medicală;

2. exercitarea funcţiilor de supraveghere.

(f) AeMC şi AME introduc sau actualizează datele incluse în baza de date aeromedicale în conformitate cu punctul ARA.MED.160 litera (d).

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe privind certificatele medicale

MED.A.030 Certificatele medicale

(a) Un elev pilot nu zboară în simplă comandă decât în cazul în care deţine un certificat medical necesar pentru certificatul relevant.

(b) Un solicitant al unui certificat de pilot, în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), trebuie să deţină un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED) şi corespunzător privilegiilor asociate certificatului solicitat.

(c) Atunci când exercită privilegiile:

1. unui LAPL, ale unui BPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau ale unui SPL eliberat în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, pilotul trebuie să deţină cel puţin un certificat medical LAPL valabil;

2. unui PPL, pilotul trebuie să deţină cel puţin un certificat medical clasa 2 valabil;

3. unui BPL în scopul:

(i) operării comerciale a baloanelor pentru transportul de pasageri, pilotul trebuie să deţină cel puţin un certificat medical clasa 2 valabil;

(ii) operării comerciale, alta decât operarea comercială a baloanelor pentru transportul de pasageri, cu mai mult de patru persoane la bordul aeronavei, pilotul trebuie să deţină cel puţin un certificat medical clasa 2 valabil;

4. unui SPL în scopul operaţiunilor comerciale cu planoare, altele decât cele menţionate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, pilotul trebuie să deţină cel puţin un certificat medical clasa 2 valabil;

5. unui CPL, ale unui MPL sau ale unui ATPL, pilotul trebuie să deţină un certificat medical clasa 1 valabil.

(d) În cazul în care la un PPL sau LAPL se adaugă o calificare de zbor pe timp de noapte, titularul certificatului trebuie să distingă corect culorile.

(e) În cazul în care la un PPL se adaugă o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental de bază, titularul certificatului trebuie să fie supus unor examinări de audiometrie cu tonuri pure, conform frecvenţei şi standardelor impuse pentru titularii de certificate medicale clasa 1.

(f) Titularul unui certificat nu trebuie să deţină niciodată mai mult de un certificat medical eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED).

[MED.A.030 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

MED.A.035 Solicitarea unui certificat medical

(a) Cererile de certificate medicale se întocmesc în forma şi modul stabilit de AAC.

(b) Persoanele care solicită un certificat medical prezintă AeMC sau AME, după caz, următoarele:

1. dovada identităţii lor;

2. o declaraţie semnată care să indice:

(i) datele medicale privind antecedentele lor patologice;

(ii) dacă au mai solicitat anterior un certificat medical sau dacă au mai fost supuse unei examinări aeromedicale pentru obţinerea unui certificat medical şi, în caz afirmativ, persoana care a efectuat examinarea şi 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, solicitanţii trebuie să prezinte certificatul medical cel mai recent AeMC sau AME înainte de examinările aeromedicale relevante.

MED.A.040 Eliberarea, revalidarea şi reînnoirea certificatelor medicale

(a) Un certificat medical se eliberează, se revalidează sau se reînnoieşte doar în urma încheierii examinărilor şi/sau evaluărilor aeromedicale necesare, după caz, şi în urma declarării solicitantului ca fiind apt.

(b) Eliberarea iniţială

1. Certificatele medicale clasa 1 sunt eliberate de un AeMC.

2. Certificatele medicale clasa 2 sunt eliberate de un AeMC sau AME.

3. Certificatele medicale LAPL sunt eliberate de un AeMC sau AME.

(c) Revalidarea şi reînnoirea

1. Certificatele medicale clasa 1 şi clasa 2 sunt revalidate şi reînnoite de un AeMC sau de un AME.

2. Certificatele medicale LAPL sunt revalidate şi reînnoite de un AeMC sau de unAME.

(d) AeMC sau AME eliberează, revalidează sau reînnoieşte un certificat medical dacă se întrunesc următoarele două condiţii:

1. solicitantul i-a furnizat antecedentele patologice complete şi, la solicitarea AeMC sau AME, rezultatele examinărilor şi analizelor medicale efectuate de medicul solicitantului sau de orice alt medic specialist; şi

2. AeMC sau AME a efectuat evaluarea aeromedicală pe baza examinărilor şi analizelor medicale necesare pentru respectivul certificat medical pentru a verifica dacă solicitantul îndeplineşte toate cerinţele relevante prevăzute în prezenta Anexă (Parte MED).

(e) Înainte de a elibera, revalida sau reînnoi un certificat medical, AME sau AeMC sau, în cazul direcţionării, examinatorul medical al AAC poate impune solicitantului să efectueze

examinări şi investigaţii medicale suplimentare atunci când există indicaţie clinică sau epidemiologică.

(f) Examinatorul medical al AAC poate elibera sau reînnoi un certificat medical.

MED.A.045 Valabilitatea, revalidarea şi reînnoirea certificatelor medicale

(a) *Valabilitate*

1. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni.

2. Prin derogare de la subpunctul 1, perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este de 6 luni pentru titularii de certificate care:

(i) desfăşoară operaţiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot şi 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 certificatului împlineşte vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 40 de ani îşi pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârsta de 42 de ani;

(ii) 24 de luni pentru titularii de certificate cu vârste cuprinse între 40 şi 50 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 50 de ani îşi pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârsta de 51 de ani;

(iii) 12 de luni pentru titularii de certificate cu vârsta de peste 50 de ani.

4. Certificatele medicale LAPL sunt valabile timp de:

(i) 60 de luni, până când titularul certificatului împlineşte vârsta de 40 de ani. Un certificat medical eliberat înainte ca titularul certificatului să împlinească 40 de ani îşi pierde valabilitatea după ce titularul certificatului atinge vârste de 42 de ani;

(ii) 24 de luni pentru titularii de certificate cu vîrste de peste 40 de de ani.

5. Perioada de valabilitate a unui certificat medical, inclusiv a oricărei examinări sau investigaţii speciale asociate, este calculată de la data examinării aeromedicale în cazul eliberării iniţiale şi al reînnoirii şi de la data expirării certificatului medical anterior în cazul revalidării:

(b) *Revalidare*

Examinările şi evaluările aeromedicale, după caz, necesare 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 dispoziţiile de la litera (b), se impune efectuarea unei examinări şi evaluări în vederea reînnoirii certificatului.

2. În cazul certificatelor medicale clasa 1 şi clasa 2:

(i) dacă certificatul medical a expirat de mai puţin de 2 ani, se efectuează o examinare aeromedicală de rutină în vederea revalidării;

(ii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 2 ani, dar de mai puţin de 5 ani, AeMC sau AME efectuează examinarea aeromedicală în vederea reînnoirii numai după evaluarea dosarului aeromedical al solicitantului;

(iii) dacă certificatul medical a expirat de mai mult de 5 ani, se aplică cerinţele de examinare aeromedicală pentru eliberarea iniţială, iar evaluarea se bazează pe cerinţele de revalidare.

3. În cazul certificatelor medicale LAPL, AeMC sau AME evaluează antecedentele patologice ale solicitantului şi efectuează examinările şi evaluările aeromedicale, după caz, în conformitate cu MED.B.005 şi MED.B.095.

(d) *Circumstanţe în care examinarea medicală poate fi amânată*

Reexaminarea prescrisă deţinătorului unui certificat care îşi desfăşoară activitatea într-o regiune îndepărtată faţă de instituţiile desemnate să desfăşoare examinări medicale poate fi amânată, la decizia AAC, cu titlu de excepţie şi nu va depăşi:

(i) o perioadă de 6 luni, în cazul unui membru al echipajului de zbor al unei aeronave care efectuează operaţiuni necomerciale;

(ii) două perioade consecutive de 3 luni fiecare, în cazul unui membru al echipajului de zbor al unei aeronave care efectuează operaţiuni comerciale, cu condiţia ca pentru fiecare caz să fie obţinut un raport medical ca urmare a unei examinări efectuate de către un examinator medical desemnat din regiunea respectivă, sau, în cazul în care un astfel de examinator medical nu este disponibil, de către un medic calificat care să practice medicina în mod legal în regiunea respectivă;

(iii) în cazul unui pilot privat, o perioadă de timp care nu va depăşi 24 de luni de la examinarea medicală efectuată de către un examinator desemnat de către statul membru OACI pe teritoriul căruia solicitantul se află temporar. Raportul examinării medicale va fi expediat către AAC.

MED.A.046 Suspendarea sau revocarea certificatelor medicale

(a) Un certificat medical poate fi suspendat sau revocat de AAC.

(b) În caz de suspendare a certificatului medical, titularul înapoiază certificatul medical AAC, la cererea acesteia.

(c) În caz de revocare a certificatului medical, titularul înapoiază imediat certificatul medical AAC.

MED.A.050 Direcţionarea

În cazul în care solicitantul unui certificat medical clasa 1, clasa 2 sau LAPL este direcţionat către examinatorul medical al AAC în conformitate cu MED.B.001, AeMC sau AME transferă documentaţia medicală relevantă AAC.

SUBPARTEA B – CERINŢE GENERALE

SECŢIUNEA 1 – Dispoziţii generale

MED.B.001 Limitări ale certificatelor medicale

(a) *Limitări ale certificatelor medicale clasa 1 şi clasa 2*

1. În cazul în care solicitantul nu îndeplineşte integral cerinţele pentru clasa relevantă de certificat medical, dar se consideră că nu prezintă un pericol pentru exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului de pilot în cauză, AeMC sau AME:

(i) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 1, direcţionează dosarul către examinatorul medical al AAC în vederea luării deciziei cu privire la aptitudinea solicitantului, conform indicaţiilor din prezenta subparte;

(ii) în situaţiile în care prezenta subparte nu indică direcţionarea către examinatorul medical al AAC, evaluează dacă solicitantul este apt să îşi îndeplinească sarcinile în condiţii de siguranţă atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical şi eliberează certificatul medical cu limitări, după caz;

(iii) în cazul persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2, evaluează, cu consultarea examinatorului medical al AAC, conform indicaţiilor din prezenta subparte, dacă solicitantul este apt să îşi îndeplinească sarcinile în condiţii de siguranţă atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical şi eliberează certificatul medical cu limitări, după caz.

2. AeMC sau AME poate revalida sau reînnoi un certificat medical cu aceeaşi limitare sau limitări, fără a direcţiona solicitantul către examinatorul medical al AAC sau fără a se consulta cu acesta din urmă.

(b) *Limitări ale certificatelor medicale LAPL*

În cazul în care AeMC sau AME după o examinare atentă a antecedendelor patologice ale solicitantului ajunge la concluzia că solicitantul unui certificat medical LAPL nu respectă integral cerinţele privind aptitudinea din punct de vedere medical, AeMC sau AME trebuie să ţină seama în mod corespunzător de punctele MED.B.005 şi MED.B.095, să evalueze dacă solicitantul este apt să îşi îndeplinească sarcinile în condiţii de siguranţă atunci când respectă una sau mai multe limitări înscrise în certificatul medical şi să elibereze certificatul medical cu limitări, după caz. AeMC sau AME trebuie să aibă întotdeauna în vedere dacă este necesar să aplice pilotului o restricţie în privinţa transportului de pasageri (limitare operaţională pasageri – OPL).

(c) În momentul evaluării necesităţii unei limitări, trebuie să se aibă în vedere în mod deosebit:

1. dacă concluzia medicală autorizată indică faptul că, în situaţii speciale, neîndeplinirea de către solicitant a oricărei cerinţe, indiferent dacă este numerică sau de alt gen, este de aşa natură încât exercitarea privilegiilor licenţei solicitate nu ar putea pune în pericol siguranţa zborului;

2. abilitatea, competenţa şi experienţa solicitantului, relevante pentru operaţiunea care trebuie efectuată.

(d) *Codurile limitărilor operaţionale*

1. Limitare operaţională multipilot (OML – doar clasa 1):

(i) în cazul în care titularul unui CPL, ATPL sau MPL nu îndeplineşte integral cerinţele privind certificatul medical clasa 1 şi a fost direcţionat către examinatorul medical al AAC, respectivul examinator medical stabileşte dacă certificatul medical poate fi eliberat cu o limitare OML „valabil doar în calitate de copilot sau cu copilot calificat”;

(ii) titularul unui certificat medical cu OML operează o aeronavă în operaţiuni multipilot numai atunci când celălalt pilot este pe deplin calificat pentru clasa şi tipul relevant de aeronavă, nu face obiectul unei limitări OML şi nu a împlinit vârsta de 60 de ani;

(iii) limitarea OML pentru certificatele medicale clasa 1 poate fi impusă iniţial şi poate fi retrasă exclusiv de examinatorul medical al AAC.

2. Limitare operaţională cu pilot de siguranţă (OSL – clasa 2 şi privilegii LAPL):

(i) titularul unui certificat medical cu o limitare OSL operează o aeronavă numai în condiţiile în care la bord se află şi un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcţia de pilot comandant pe clasa şi tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi;

(ii) limitarea OSL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă şi retrasă fie de examinatorul medical al AAC, fie de un AeMC sau de un AME cu consultarea examinatorului medical al AAC;

(iii) limitarea OSL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă şi retrasă de un de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME.

3. Limitare operaţională pasageri (OPL – clasa 2 şi privilegii LAPL):

(i) titularul unui certificat medical cu o limitare OPL operează numai o aeronavă fără pasageri la bord;

(ii) limitarea OPL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă şi retrasă fie de examinatorul medical al AAC, fie de un AeMC sau AME cu consultarea examinatorului medical al AAC;

(iii) limitare OPL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă şi retrasă de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME.

4. Limitare operaţională restricţie pilot (ORL – clasa 2 şi privilegii LAPL);

(i) titularul unui certificat medical cu o limitare ORL operează o aeronavă numai în cazul în care se îndeplineşte una dintre următoarele două condiţii:

(A) la bordul aeronavei se află un alt pilot pe deplin calificat să îndeplinească funcţia de pilot comandant pe clasa şi tipul relevante de aeronavă, aeronava este dotată cu dublă comandă, iar celălalt pilot ocupă un post la comenzi;

(B) la bordul aeronavei nu sunt pasageri;

(ii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale clasa 2 poate fi impusă şi retrasă fie de examinatorul medical al AAC, fie de un AeMC sau un AME cu consultarea examinatorului medical al AAC;

(iii) Limitarea ORL pentru certificatele medicale LAPL poate fi impusă şi retrasă de examinatorul medical al AAC, de un AeMC sau de un AME.

5. Restricţii speciale conform specificaţiilor (SSL)

Limitarea SSL pe un certificat medical trebuie să fie urmată de o descriere a limitării.

(e) Examinatorul medical al AAC, AeMC sau AME poate impune titularului unui certificat medical orice altă limitare dacă este necesară pentru garantarea siguranţei zborului.

(f) Orice limitare impusă titularului unui certificat medical este specificată în certificat.

MED.B.005 Cerinţe medicale generale

Persoanele care solicită un certificat medical sunt evaluate în conformitate cu cerinţele medicale detaliate prevăzute în secţiunile 2 şi 3.

În plus, ele sunt declarate inapte în cazul în care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice ce implică un grad de incapacitate funcţională care ar putea influenţa exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor asociate certificatului solicitat sau care ar putea determina brusc incapacitatea lor de a-şi exercita privilegiile respective:

(a) anomalii, fie congenitale sau dobândite;

(b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice;

(c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenţii chirurgicale;

(d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripţie medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe medicale pentru certificate medicale clasa 1 şi clasa 2

MED.B.010 Sistemul cardiovascular

(a) *Examinarea*

1. Se efectuează o electrocardiogramă standard de repaus în 12 derivaţii (EKG) şi se întocmeşte un raport atunci când există indicaţie clinică şi în următoarele momente:

(i) pentru un certificat medical clasa 1, la examinarea iniţială, apoi anual până la 50 de ani, şi la toate examinările ulterioare pentru revalidarea sau reînnoirea certificatului;

(ii) pentru un certificat medical clasa 2, la examinarea iniţială, la prima examinare după vârsta de 40 de ani, apoi la prima examinare după vârsta de 50 de ani, o dată la doi ani.

2. În situaţia în care există indicaţie 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 şi, după această vârstă, o dată la patru ani.

4. Pentru un certificat medical clasa 1, determinarea lipidelor serice, inclusiv a colesterolului, este necesară la examinarea iniţială şi la prima examinare după vârsta de 40 de ani.

(b) *Sistemul cardiovascular – Dispoziţii generale*

1. Solicitanţii nu trebuie să sufere de nicio afecţiune cardiovasculară care ar putea influenţa exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului.

2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt declarate inapte:

(i) anevrism aortic abdominal suprarenal sau toracic, înainte de intervenţia chirurgicală;

(ii) valvulopatie cardiacă semnificativă funcţional sau simptomatică a oricărei valve;

(iii) transplant de cord sau de cord/plămâni;

(iv) cardiomiopatie hipertrofică simptomatică.

3. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care au antecedente patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situaţii clinice sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC:

(i) boală arterială periferică, înainte sau după intervenţia chirurgicală;

(ii) anevrism al aortei toracice sau abdominale suprarenale, după intervenţia chirurgicală;

(iii) anevrism al aortei abdominale infrarenale, înainte sau după intervenţia chirurgicală;

(iv) valvulopatii cardiace nesemnificative funcţional;

(v) după o intervenţie chirurgicală la nivelul unei valve cardiace;

(vi) anomalie a pericardului, miocardului sau endocardului;

(vii) anomalie cardiacă congenitală, înainte sau după intervenţia chirurgicală corectivă;

(viii) sincopă vasovagală de cauză necunoscută;

(ix) tromboză arterială sau venoasă;

(x) embolie pulmonară;

(xi) afecţiune cardiovasculară care necesită terapie anticoagulantă sistemică.

4. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 şi care au fost diagnosticate cert ca având una dintre situaţiile clinice menţionate la subpunctele 1 şi 2 sunt evaluate de un cardiolog înainte de a putea fi declarate apte, cu consultarea examinatorului medical al AAC.

5. Solicitanţii cu alte afecţiuni cardiace decât cele menţionate la subpunctele 1 şi 2 pot fi declaraţi apţi sub rezerva unei evaluări cardiologice încheiate cu rezultate corespunzătoare.

(c) *Tensiunea arterială*

1. Tensiunea arterială a solicitanţilor se înregistrează la fiecare examinare.

2. În cazul solicitanţilor a căror tensiune arterială nu este în limitele normale, afecţiunile lor cardiovasculare şi tratamentul medicamentos pe care îl urmează sunt examinate suplimentar, pentru a stabili dacă pot fi declaraţi apţi în conformitate cu subpunctele 3 şi 4.

3. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt declarate inapte:

(i) hipotensiune simptomatică; sau

(ii) tensiune arterială, la data examinării, depăşeşte în mod constant 160 mmHg tensiune arterială sistolică şi/sau 95 mmHg tensiunea arterială diastolică, cu sau fără tratament.

4. Solicitanţii care au început un tratament medicamentos pentru controlul tensiunii arteriale sunt declaraţi inapţi până la contactarea lipsei unor efecte secundare semnificative.

(d) *Boala arterială coronariană*

1. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC şi sunt supuse unei evaluări cardiologice pentru a se exclude ischemia miocardică:

(i) suspiciune de ischemie miocardică;

(ii) boală arterială coronariană minoră asimptomatică care nu necesită tratament antianginos.

2. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice indicate la subpunctul 1 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare.

3. Solicitanţii care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt declaraţi inapţi:

(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 iniţială a unui certificat medical clasa 1 şi care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situaţii clinice:

(i) ischemie miocardică;

(ii) infarct miocardic;

(iii) boală arterială coronariană tratată prin revascularizare sau prin plasare de stent.

5. Înainte de li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 şi care nu prezintă niciun fel de simptome în urma unui infarct miocardic sau a unei intervenţii chirurgicale pentru boală arterială coronariană trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al AAC. Astfel de persoane care solicită revalidarea unui certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

(e) *Tulburări de ritm şi de conducere*

1. Solicitanţii care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt declaraţi inapţi:

(i) boală simptomatică a nodului sinusal;

(ii) bloc atrioventricular complet;

(iii) interval QT prelungit simptomatic;

(iv) au implantat un defibrilator automat;

(v) au implantat un stimulator ventricular antitahicardie.

2. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care suferă de tulburări cardiace majore de ritm sau de conducere, inclusiv care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice, sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC:

(i) tulburare de ritm supraventriculară, inclusiv boală a nodului sinusal permanentă sau intermitentă, fibrilaţie atrială şi/sau flutter atrial şi pauze sinusale asimptomatice;

(ii) bloc complet de ramură stângă;

(iii) bloc atrioventricular Mobitz tip II;

(iv) tahicardie cu complexe largi şi/sau înguste;

(v) preexcitaţie ventriculară;

(vi) interval QT prelungit asimptomatic;

(vii) aspect electrocardiografic compatibil cu sindromul Brugada.

3. Înainte de a li se analiza cererea, persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice indicate la subpunctul 2 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare, cu consultarea examinatorului medical al AAC.

4. Solicitanţii care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice pot fi declaraţi apţi sub rezerva unei evaluări cardiologice cu rezultate corespunzătoare şi în absenţa unei alte anomalii:

(i) bloc incomplet de ramură;

(ii) bloc complet de ramură dreaptă;

(iii) deviaţie 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.

5. Solicitanţii care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situaţii clinice trebuie să treacă printr-o evaluare cardiovasculară ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declaraţi apţi:

(i) terapie prin ablaţie;

(ii) implantare de stimulator cardiac.

Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.015 Aparatul respirator

(a) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii cu funcţia pulmonară afectată semnificativ. Cu toate acestea, ei pot fi declaraţi apţi după ce funcţia pulmonară a fost recuperată şi este corespunzătoare.

(b) Solicitanţii unui certificat medical clasa 1 sunt supuşi unor teste pulmonare funcţionale şi morfologice în cadrul examinării iniţiale şi în situaţia în care există indicaţie clinică.

(c) Solicitanţii unui certificat medical clasa 2 sunt supuşi unor teste pulmonare funcţionale şi morfologice în situaţia în care există indicaţie clinică.

(d) Solicitanţii care au în antecedentele patologice sau cărora li s-a diagnosticat una dintre următoarele situaţii clinice trebuie să treacă printr-o evaluare respiratorie ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declaraţi apţi:

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. intervenţie chirurgicală toracică majoră;

7. pneumectomie;

8. bronhopneumopatie obstructivă cronică.

Înainte de li se analiza cererea, solicitanţii care au antecedente patologice sau care au fost diagnosticaţi cert ca având una dintre situaţiile clinice indicate la subpunctele 3 şi 5 trebuie să treacă printr-o evaluare cardiologică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare.

(e) Evaluare aeromedicală

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la litera (d) sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

2. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la litera (d) sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.

(f) Sunt declarate inapte persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care au suferit o pneumectomie.

MED.B.020 Sistemul digestiv

(a) Solicitanţii care prezintă sechele în urma unei boli sau a unei intervenţii chirurgicale la nivelul oricărei părţi a tractului digestiv sau al organelor anexe care pot cauza incapacitatea de a-şi executa sarcinile în cursul unui zbor, în special orice obstrucţie cauzată de strictură sau compresie, sunt declaraţi inapţi.

(b) Solicitanţii care suferă de hernii ce ar putea provoca simptome care generează incapacitate de zbor sunt declaraţi inapţi.

(c) Solicitanţii care prezintă una dintre următoarele afecţiuni ale sistemului gastrointestinal pot fi declaraţi apţi sub rezerva unei evaluări gastrointestinale cu rezultate corespunzătoare după un tratament reuşit sau după recuperarea completă în urma unei intervenţii chirurgicale:

1. dispepsie recurentă care necesită tratament medicamentos;

2. pancreatită;

3. calculi biliari simptomatici;

4. diagnostic clinic sau antecedente patologice documentate de boală inflamatorie cronică a intestinului;

5. după intervenţii chirurgicale la nivelul tractului digestiv sau al anexelor sale, inclusiv intervenţii chirurgicale care implică excizia totală sau parţială sau o plastie a oricăruia dintre aceste organe.

(d) Evaluare aeromedicală

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care sunt diagnosticate cu una dintre situaţiile clinice specificate la litera (c) subpunctele 2, 4 şi 5 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 şi care au fost diagnosticate cu una dintre situaţiile clinice specificate la litera (c) subpunctul 2 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.025 Sistemul metabolic şi sistemul endocrin

(a) Solicitanţii care suferă de o afecţiune metabolică, nutriţională sau endocrină pot fi declaraţi apţi dacă se demonstrează stabilitatea afecţiunii şi dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare.

(b) *Diabetul zaharat*

1. Glucoza serică va fi determinată la examinarea medicală pentru eliberarea iniţială a certificatului medical clasa 1 şi la fiecare examinare pentru revalidare sau reînnoire a certificatului medical.

2. Solicitanţii cu diabet zaharat insulino-dependent sunt declaraţi inapţi.

3. Solicitanţii cu diabet zaharat non-insulino-dependent sunt declaraţi inapţi, cu excepţia cazului în care se poate demonstra că glicemia este sub control şi se menţine stabilă.

(c) *Evaluare aeromedicală*

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 şi care necesită alt tratament medicamentos decât insulina pentru controlul glicemiei se evaluează cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.030 Hematologie

(a) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt supuse unui test de hemogramă completă la fiecare examinare aeromedicală.

(b) Solicitanţii cu o afecţiune hematologică pot fi declaraţi apţi dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare.

(c) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre următoarele afecţiuni hematologice sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC:

1. hemoglobină anormală, inclusiv, dar fără a se limita la anemie, eritrocitoză sau hemoglobinopatie;

2. adenopatii semnificative;

3. splenomegalie;

4. tulburări de coagulare, hemoragie sau tromboză;

5. leucemie.

(d) Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre afecţiunile hematologice specificate la litera (c) subpunctele 4 şi 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.035 Sistemul genito-urinar

(a) Fiecare examinare aeromedicală trebuie să includă analiza urinei. Sunt declaraţi inapţi solicitanţii a căror urină conţine elemente anormale considerate a fi cu semnificaţie patologică care ar putea genera un grad de incapacitate funcţională ce ar putea pune în pericol exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor certificatului în cauză sau ar putea determina brusc incapacitatea solicitantului de a-şi exercita privilegiile respective.

(b) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii cu sechele în urma unei boli sau a unei intervenţii chirurgicale la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care ar putea duce la incapacitate, în special orice obstrucţie cauzată de strictură sau de compresie.

(c) Solicitanţii cărora li s-a diagnosticat sau care au în antecedentele patologice una dintre următoarele situaţii clinice pot fi declaraţi apţi dacă evaluarea genito-urinară are rezultate corespunzătoare, după caz:

1. boli renale;

2. unul sau mai mulţi calculi urinari sau, în antecedentele patologice, colică renală.

(d) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care au fost supuşi unei intervenţii chirurgicale majore la nivelul aparatului genito-urinar sau al anexelor sale, care implică excizia totală sau parţială sau o plastie a organelor lor. Ei pot fi însă declaraţi apţi după recuperarea completă.

(e) Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 vizate de literele (c) şi (d) sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

MED.B.040 Bolile infecţioase

(a) Solicitanţii sunt declaraţi inapţi dacă li s-a diagnosticat clinic sau dacă au în antecedentele patologice o boală infecţioasă care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului.

(b) Solicitanţii infectaţi cu HIV pot fi declaraţi apţi dacă evaluarea aeromedicală are rezultate corespunzătoare. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

MED.B.045 Obstetrică şi ginecologie

(a) Sunt declarate inapte solicitantele care au suferit o intervenţie chirurgicală ginecologică majoră. Ele pot fi însă declarate apte după recuperarea completă.

(b) *Sarcină*

1. În caz de sarcină, o solicitantă poate continua să îşi exercite privilegiile până la sfârşitul celei de a 26-a săptămâni de sarcină numai dacă AeMC sau AME consideră că este aptă în acest sens.

2. În cazul titularelor de certificate medicale clasa 1 care sunt însărcinate, se aplică o limitare OML. În pofida dispoziţiilor de la punctul MED.B.001, într-un astfel de caz limitarea OML poate fi impusă şi ridicată de AeMC sau de AME.

3. O solicitantă îşi poate relua exercitarea privilegiilor după recuperarea în urma naşterii.

MED.B.050 Sistemul musculo-scheletic

(a) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care nu au o înălţime în poziţie şezut, o lungime a membrelor superioare şi inferioare şi o forţă musculară suficiente pentru exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor asociate certificatului. Cu toate acestea, dacă înălţimea lor în poziţie şezut, lungimea membrelor superioare şi inferioare şi forţa lor musculară sunt suficiente pentru exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanţii pot fi declaraţi apţi, iar privilegiile lor se limitează în consecinţă.

(b) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care nu prezintă funcţii corespunzătoare ale sistemului musculo-scheletic, astfel încât să poată exercita în siguranţă privilegiile asociate certificatului. Cu toate acestea, dacă funcţiile sistemului lor musculo-scheletic sunt corespunzătoare pentru exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor pe un anumit tip de aeronavă, iar acest fapt se poate demonstra, dacă este necesar, printr-o probă de zbor medicală sau printr-o probă de zbor pe un simulator, solicitanţii pot fi declaraţi apţi, iar privilegiile lor se limitează în consecinţă.

(c) În cazul în care în urma evaluărilor menţionate la literele (a) şi (b) apar îndoieli, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC, iar persoanele care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.055 Sănătate mintală

(a) În cadrul examinării aeromedicale iniţiale pentru certificatele medicale clasa 1 se face o evaluare completă a sănătăţii mintale.

(b) În cadrul examinării aeromedicale iniţiale pentru certificatele medicale clasa 1 se fac teste de depistare a consumului de alcool şi de droguri.

(c) Solicitanţii care suferă de tulburări psihice sau comportamentale cauzate de consumul sau consumul impropriu de alcool ori de alte substanţe psihoactive sunt declaraţi inapţi până la recuperarea acestora şi încetarea dependenţei sau a consumului impropriu de substanţe psihoactive şi sub rezerva unei evaluări psihiatrice încheiate cu rezultate corespunzătoare după un tratament reuşit.

(d) Solicitanţii cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele afecţiuni psihiatrice trebuie să treacă printr-o evaluare psihiatrică ale cărei rezultate să fie corespunzătoare înainte de a putea fi declaraţi apţi:

1. tulburări ale dispoziţiei;

2. tulburări nevrotice;

3. tulburări de personalitate;

4. tulburări psihice sau comportamentale;

5. consumul impropriu al unei substanţe psihoactive.

(e) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care au în antecedentele patologice documentate acte singulare sau repetate de automutilare deliberată sau tentative de suicid. Ei pot fi însă declaraţi apţi după o evaluare psihiatrică încheiată cu rezultate corespunzătoare.

(f) Evaluare aeromedicală

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la literele (c), (d) sau (e) sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la literele (c), (d) sau (e) este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

(g) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic schizofrenie, tulburare schizotipală sau paranoidă.

MED.B.065 Neurologie

(a) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situaţii clinice:

1. epilepsie, cu excepţia cazurilor menţionate la litera (b) subpunctele 1 şi 2;

2. episoade recurente de tulburare a stării de conştienţă de cauză necunoscută.

(b) Solicitanţii cărora li s-a diagnosticat clinic sau care au în antecedentele patologice documentate una dintre următoarele situaţii clinice trebuie supuşi unei evaluări suplimentare înainte de a putea fi declaraţi apţi:

1. epilepsie fără crize după vârsta de 5 ani;

2. epilepsie fără crize şi fără tratament timp de peste 10 ani;

3. anomalii EEG epileptiforme şi unde lente focale;

4. boală progresivă sau neprogresivă a sistemului nervos;

5. boală inflamatorie a sistemului nervos central sau periferic;

6. migrenă;

7. episod singular de tulburare a stării de conştienţă de cauză necunoscută;

8. pierderea cunoştinţei în urma unui traumatism cranian;

9. leziune encefalică penetrantă;

10. leziuni ale nervilor periferici sau spinali;

11. boli ale sistemului nervos cauzate de insuficienţe vasculare care includ evenimente hemoragice şi ischemice.

Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.070 Sistemul vizual

(a) *Examinarea*

1. Pentru un certificat medical clasa 1:

(i) în cadrul examinării inițiale se face un examen oftalmologic complet, care este efectuat ori de câte ori există indicație clinică și, periodic, în funcție de refracție și de performanța funcțională a ochiului;

(ii) în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină.

2. Pentru un certificat medical clasa 2:

(i) în cadrul examinării inițiale și în cadrul tuturor examinărilor în vederea revalidării și a reînnoirii certificatului medical se face un examen oftalmologic de rutină;

(ii) se efectuează un examen oftalmologic complet atunci când există indicație clinică.

(b) *Acuitatea vizuală*

1. Pentru un certificat medical clasa 1:

(i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie 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);

(ii) la examinarea inițială sunt declarați inapți solicitanții cu vedere sub standard la un ochi;

(iii) la examinările în vederea revalidării și a reînnoirii, în pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), solicitanții cu vedere sub standard dobândită la un ochi sau cu vedere monoculară dobândită sunt direcționați către examinatorul medical al AAC și pot fi declarați apți sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare.

2. Pentru un certificat medical clasa 2:

(i) acuitatea vizuală la distanță, cu sau fără corecție, trebuie să fie 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);

(ii) În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 2(i), solicitanții cu vedere sub standard la un ochi sau cu vedere monoculară pot fi declarați apți, cu consultarea examinatorului medical al AAC, sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare;

3. Solicitanții trebuie să fie capabili să citească un grafic N5 sau unul echivalent de la 30-50 cm și un grafic N14 sau unul echivalent de la 100 cm, dacă este necesar, cu corecție.

(c) *Viciul de refracție și anizometropia*

1. Solicitanții cu vicii de refracție sau cu anizometropie pot fi declarați apți sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare.

2. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care prezintă una dintre următoarele situații clinice sunt direcționate către examinatorul medical al AAC și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare:

(i) miopie mai mare de –6,0 dioptrii;

(ii) astigmatism mai mare de 2,0 dioptrii;

(iii) anizometropie mai mare de 2,0 dioptrii.

3. În pofida dispozițiilor de la litera (c) subpunctul 1, persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 și care au hipermetropie mai mare de + 5,0 dioptrii sunt direcționate către evaluatorul medical al AAC și pot fi declarate apte sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare, cu condiția să existe rezerve fuzionale adecvate, presiune intraoculară normală și unghiuri anterioare normale și să nu fi fost demonstrată nicio patologie semnificativă. În pofida dispozițiilor de la litera (b) subpunctul 1(i), acuitatea vizuală corectată a fiecărui ochi trebuie să fie de 6/6 sau mai mare.

4. Solicitanții cu un diagnostic clinic de keratoconus pot fi declarați apți sub rezerva unei examinări efectuate de un medic oftalmolog și încheiate cu rezultate corespunzătoare. Astfel de

persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

(d) *Vederea binoculară*

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au o vedere binoculară care să se încadreze în limite normale şi dacă respectiva situaţie clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul.

2. Solicitanţii cu diplopie sunt declaraţi inapţi.

(e) *Câmpurile vizuale*

Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 sunt declarate inapte dacă nu au câmpuri vizuale care să se încadreze în limite normale şi dacă respectiva situaţie clinică ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului, luând în considerare orice măsuri corective corespunzătoare, dacă este cazul.

(f) *Intervenţiile chirurgicale la ochi*

Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care au suferit o intervenţie chirurgicală la ochi. Ei pot fi însă declaraţi apţi după recuperarea completă a funcţiei lor vizuale şi sub rezerva efectuării unui examen oftalmologic încheiat cu rezultate corespunzătoare.

(g) *Ochelari şi lentile de contact*

1. Dacă se obţine doar prin corecţie o funcţie vizuală corespunzătoare, ochelarii sau lentilele de contact trebuie să asigure o funcţie vizuală optimă, trebuie să fie bine tolerate şi potrivite utilizării în aviaţie.

2. Pentru a îndeplini cerinţele privind acuitatea vizuală atunci când se exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e), se utilizează o singură pereche de ochelari.

3. Pentru vederea la distanţă, solicitantul trebuie să poarte ochelari sau lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e).

4. Pentru vederea de aproape, solicitantul trebuie să aibă la dispoziţie o pereche de ochelari atunci când exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e).

5. O pereche de ochelari de corecţie de rezervă, pentru vederea la distanţă sau de aproape, după caz, trebuie să fie disponibilă pentru utilizare imediată atunci când se exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e).

6. În cazul în care solicitantul poartă lentile de contact atunci când exercită privilegiile asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e), acestea trebuie să fie pentru vedere la distanţă, monofocale, incolore şi bine tolerate.

7. Solicitanţii cu vicii de refracţie severe trebuie să utilizeze lentile de contact sau lentile de ochelari cu indice ridicat.

8. Nu se utilizează lentilele ortokeratologice.

MED.B.075 Vederea cromatică

(a) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care nu pot să facă dovada capacităţii de a percepe cu uşurinţă culorile necesare pentru exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor asociate certificatului.

(b) *Examinare şi evaluare*

1. Solicitanţii sunt supuşi testului Ishihara pentru eliberarea iniţială a certificatului medical. Solicitanţii care trec acest test pot fi declaraţi apţi.

2. Pentru un certificat medical clasa 1:

(i) solicitanţii care nu trec testul Ishihara sunt direcţionaţi către examinatorul medical al AAC şi sunt supuşi unor teste suplimentare de percepţie a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică.

(ii) solicitanţii trebuie să aibă vedere normală tricromatică sau să distingă corect culorile.

(iii) solicitanţii care nu trec testele suplimentare de percepţie a culorilor sunt declaraţi inapţi.

3. Pentru un certificat medical clasa 2:

(i) solicitanţii care nu trec testul Ishihara sunt supuşi unor teste suplimentare de percepţie a culorilor pentru a se stabili dacă au acuitate cromatică.

(ii) solicitanţilor care nu percep în mod corespunzător culorile li se limitează exercitarea privilegiilor certificatului aplicabile doar la zborul pe timp de zi.

MED.B.080 Otorinolaringologie (ORL)

(a) *Examinarea*

3. La fiecare examinare se testează auzul solicitanţilor.

(i) Pentru un certificat medical clasa 1 şi pentru un certificat medical clasa 2 atunci când la certificatul deţinut trebuie adăugată o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută, auzul se testează prin metoda audiometriei cu tonuri pure în cadrul examinării iniţiale, apoi o dată la doi ani.

(ii) Atunci când persoanele care solicită eliberarea iniţială a unui certificat medical sunt testate cu un audiometru cu tonuri pure, deficitul auditiv trebuie să nu depăşească 35 dB pentru niciuna dintre frecvenţele 500, 1000 sau 2000 Hz ori 50 dB pentru 3000 Hz, la niciuna dintre urechi, luate separat. Solicitanţii revalidării sau reînnoirii unui certificat medical care prezintă un deficit auditiv mai mare trebuie să demonstreze că au o capacitate auditivă funcţională corespunzătoare

4. Pentru eliberarea iniţială a certificatului medical clasa 1 se efectuează un examen ORL complet, iar, ulterior, periodic, dacă există indicaţie clinică.

(b) Solicitanţii care prezintă una dintre următoarele situaţii clinice sunt supuşi unor examinări medicale suplimentare pentru a se determina dacă respectiva situaţie clinică nu influenţează exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor asociate certificatului (certificatelor) aplicabil (e):

1. hipoacuzie;

2. boală activă a urechii interne sau medii;

3. perforaţie necicatrizată sau disfuncţie a membranei (membranelor) timpanului;

4. disfuncţie a trompei (trompelor) lui Eustache;

5. tulburare a funcţiei vestibulare;

6. obstrucţionare considerabilă a foselor nazale;

7. disfuncţie sinusală;

8. malformaţie majoră sau infecţie majoră la nivelul cavităţii bucale sau al tractului respirator superior;

9. afectare considerabilă a vorbirii sau a vocii;

10. orice sechele în urma unei intervenţii chirurgicale la nivelul urechii interne sau medii.

(c) *Evaluare aeromedicală*

1. Persoanele care solicită un certificat medical clasa 1 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 1, 4 şi 5 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC.

2. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la litera (b) subpunctele 4 şi 5 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

3. Aptitudinea din punct de vedere medical a persoanelor care solicită un certificat medical clasa 2 pentru a adăuga la certificatul deţinut o calificare de zbor instrumental sau o calificare de zbor instrumental pe rută şi care prezintă una dintre situaţiile clinice specificate la litera (b) subpunctul 1 este evaluată cu consultarea examinatorului medical al AAC.

MED.B.085 Dermatologie

Solicitanţii sunt declaraţi inapţi dacă prezintă o afecţiune dermatologică confirmată care ar putea pune în pericol exercitarea în siguranţă a privilegiilor asociate certificatului.

MED.B.090 Oncologie

(a) Solicitanţii cu tumori maligne primare sau secundare trebuie supuşi unei evaluări oncologice care să aibă rezultate corespunzătoare înainte de a li se analiza cererea. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 1 sunt direcţionate către examinatorul medical al AAC. Astfel de persoane care solicită un certificat medical clasa 2 sunt evaluate cu consultarea examinatorului medical al AAC.

(b) Sunt declaraţi inapţi solicitanţii care au în antecedentele patologice documentate sau cărora li s-a diagnosticat clinic o tumoră malignă intracerebrală.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe specifice privind certificatele medicale LAPL

MED.B.095 Examinarea şi/sau evaluarea medicală a persoanelor care solicită certificate medicale LAPL

(a) Persoanele care solicită un certificat medical LAPL sunt evaluate pe baza celor mai bune practici de medicină aeronautică.

(b) Trebuie acordată o atenţie specială antecedentelor patologice complete ale solicitantului.

(c) Evaluarea iniţială, toate reevaluările ulterioare efectuate după ce titularul certificatului împlineşte vârsta de 50 de ani şi orice evaluări efectuate în cazul în care examinatorul nu are la dispoziţie antecedentele patologice ale solicitantului trebuie să cuprindă cel puţin toate elementele indicate în continuare:

1. examen clinic;

2. tensiune arterială;

3. test de urină;

4. acuitate vizuală;

5. acuitate auditivă.

(d) După evaluarea iniţială, reevaluările ulterioare până când titularul certificatului împlineşte vârsta de 50 de ani trebuie să cuprindă cel puţin ambele elemente indicate în continuare:

(e) o evaluare a antecedentelor patologice ale titularului LAPL;

(f) elementele specificate la litera (c), în măsura în care sunt considerate necesare de către AeMC sau AME în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.

SUBPARTEA C – CERINŢE PRIVIND APTITUDINEA DIN PUNCT DE VEDERE MEDICAL A ECHIPAJULUI DE CABINĂ

SECŢIUNEA 1 – Cerinţe generale

MED.C.001 Dispoziţii generale

Membrii echipajului de cabină îşi îndeplinesc sarcinile şi responsabilităţile impuse de normele de siguranţă a aviaţiei la bordul unei aeronave doar în cazul în care îndeplinesc cerinţele aplicabile prevăzute în prezenta Anexă (Partea MED).

MED.C.005 Evaluări aeromedicale

(a) Membrii echipajului de cabină sunt supuşi 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-şi îndeplini sarcinile şi responsabilităţile în materie de siguranţă.

(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 12 luni.

(c) Evaluările aeromedicale sunt efectuate de un AeME sau AMC, sub rezerva respectării cerinţelor prevăzute la punctul MED.D.040.

SECŢIUNEA 2 – Cerinţe privind evaluarea aeromedicală a echipajului de cabină

MED.C.020 Dispoziţii generale

Membrii echipajului de cabină trebuie să nu prezinte:

(a) malformaţii congenitale sau dobândite;

(b) boli ori handicapuri active, latente, acute sau cronice;

(c) plăgi, leziuni sau sechele în urma unei intervenţii chirurgicale; şi

(d) efecte sau efecte secundare ale unui medicament eliberat cu sau fără prescripţie medicală, administrat în scop preventiv, terapeutic sau în vederea stabilirii unui diagnostic, care ar putea genera un grad de incapacitate funcţională ce ar putea duce la incapacitate sau la imposibilitatea de a-şi îndeplini sarcinile şi responsabilităţile în materie de siguranţă.

MED.C.025 Conţinutul evaluărilor aeromedicale

(a) O evaluare aeromedicală iniţială trebuie să cuprindă cel puţin următoarele:

1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină care solicită certificatul medical; şi

2. un examen clinic, investigaţii de laborator şi funcţionale al următoarelor:

(i) sistemul cardiovascular;

(ii) sistemul respirator;

(iii) sistemul digestiv;

(iv) sistemul metabolic şi sistemul endocrin;

(v) hematologie;

(vi) sistemul genito-urinar;

(vii) bolile infecţioase;

(viii) obstetrică şi ginecologie;

(ix) sistemul musculo-scheletic;

(x) psihiatrie;

(xi) psihologie;

(xii) neurologie;

(xiii) otorinolaringologie;

(xiv) sistemul vizual;

(xv) vederea cromatică;

(xvi) dermatologie;

(xvii) oncologie

(b) Fiecare reevaluare aeromedicală ulterioară trebuie să cuprindă:

1. o evaluare a antecedentelor patologice ale membrului echipajului de cabină; şi

2. un examen clinic dacă este considerat necesar în conformitate cu cele mai bune practici de medicină aeronautică.

(c) În scopul aplicării dispoziţiilor de la literele (a) şi (b), în cazul în care există îndoieli sau indicaţie clinică, evaluarea aeromedicală a unui membru al echipajului de cabină trebuie să cuprindă, de asemenea, toate examinările, testele sau investigaţiile medicale suplimentare considerate necesare de un AME sau AeMC.

SECŢIUNEA 3 – Cerinţe suplimentare pentru solicitanţii 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, solicitanţii 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 sau AeMC; şi

2. prezintă operatorului (operatorilor) pentru care prestează servicii informaţiile 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 şi, după caz, orice limitare. Orice alte elemente intră sub incidenţa confidenţialităţii 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 cerinţele prevăzute în secţiunea 2, AME sau AeMC analizează dacă aceştia pot fi capabili să îşi îndeplinească, în condiţii de siguranţă, 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 menţionată în raportul medical cu privire la echipajul de cabină şi este retrasă numai de un AME sau un AeMC.

SUBPARTEA D – EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME)

SECŢIUNEA 1 – Examinatorii aeromedicali

MED.D.001 Privilegii

(a) Privilegiile titularilor unui certificat de examinator aeromedical (AME) constau în eliberarea, revalidarea şi reînnoirea certificatelor medicale clasa 2 şi a certificatelor medicale LAPL, precum şi în efectuarea examinărilor şi evaluărilor medicale relevante.

(b) Titularii unui certificat de AME pot solicita o extindere a privilegiilor lor pentru a include examinările medicale în vederea revalidării şi a reînnoirii certificatelor medicale clasa 1, sub rezerva respectării cerinţelor prevăzute la punctul MED.D.015.

(c) Privilegiile titularului unui certificat de AME menţionate la literele (a) şi (b) includ privilegiile de a desfăşura examinări şi evaluări aeromedicale ale membrilor echipajului de cabină şi de a întocmi rapoartele medicale aferente pentru membrii echipajului de cabină, după caz, în conformitate cu prezenta Anexă (Partea MED).

(d) Sfera privilegiilor titularului unui certificat de AME şi orice condiţie asociată sunt menţionate în respectivul certificat.

(e) Titularii unui certificat de AME efectuează examinări şi evaluări aeromedicale numai pe teritoriul Republicii Moldova, cu excepţia cazului în care aceştia au fost autorizaţi de către AAC pentru efectuarea examinărilor şi evaluărilor medicale în regiunile de activitate operaţională a personalului navigant din Republica Moldova, cu următoarele condiţii:

1. este un examinator aeromedical (AME) autorizat de alt stat-membru OACI;

2. corespunde cerinţelor prevăzute în prezentul Regulament;

3. au primit instrucţiuni din partea AAC.

MED.D.005 Solicitarea unui certificat

(a) Cererea de eliberare a unui certificat de AME sau de extindere a privilegiilor unui certificat de AME se realizează în forma şi modul specificate de AAC.

(b) Solicitanţii unui certificat de AME trebuie să prezinte către AAC:

1. datele lor personale şi adresa lor profesională;

2. documente care să ateste că respectă cerinţele stabilite la punctul MED.D.010, inclusiv dovada absolvirii unui curs de pregătire în domeniul medicinei aeronautice corespunzător privilegiilor pe care le solicită;

3. o declaraţie scrisă conform căreia, odată ce certificatul de AME a fost eliberat, AME va elibera certificatele medicale pe baza cerinţelor prevăzute în prezentul Regulament.

(c) În cazul în care AME efectuează examinări aeromedicale în mai multe locuri, aceştia trebuie să prezinte AAC informaţii relevante privind toate punctele şi centrele de lucru.

MED.D.010 Cerinţe privind eliberarea unui certificat de AME

Solicitanţilor li se eliberează un certificat de AME dacă îndeplinesc toate condiţiile de mai jos:

(a) sunt pe deplin calificaţi şi autorizaţi să practice medicina şi deţin dovada absolvirii unei pregătiri medicale de specialitate;

(b) au absolvit un curs de bază în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce priveşte metodele de examinare şi evaluările aeromedicale;

(c) au demonstrat AAC că:

1. deţin facilităţi adecvate, proceduri, documentaţie şi echipament funcţional potrivit pentru examinările aeromedicale;

2. dispun de procedurile şi condiţiile necesare pentru a garanta confidenţialitatea medicală.

MED.D.011 Privilegiile titularului unui certificat de AME

Prin eliberarea unui certificat de AME, titularului i se acordă privilegiile de a emite, de a revalida şi de a reînnoi toate documentele indicate în continuare:

(a) certificate medicale clasa 2;

(b) certificate medicale LAPL;

(c) rapoarte medicale pentru membrii echipajului de cabină.

MED.D.015 Cerinţe privind extinderea privilegiilor

Solicitanţilor li se eliberează un certificat de AME care le extinde privilegiile la revalidarea şi reînnoirea certificatelor medicale clasa 1 dacă îndeplinesc toate condiţiile de mai jos:

(a) deţin un certificat de AME valabil;

(b) au efectuat cel puţin 30 de examinări în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale clasa 2 sau îndeplinesc o condiţie echivalentă într-o perioadă de cel mult trei ani premergătoare solicitării;

(c) au absolvit un curs avansat în domeniul medicinei aeronautice, care include pregătire practică în ceea ce priveşte metodele de examinare şi evaluările aeromedicale;

(d) au absolvit un stagiu de pregătire practică cu o durată de cel puţin două zile, fie la un AeMC, fie sub supravegherea AAC.

MED.D.020 Cursuri de pregătire în domeniul medicinei aeronautice

(a) Cursurile de pregătire în domeniul medicinei aeronautice menţionate la punctul MED.D.010 litera (b) şi la punctul MED.D.015 litera (c) se pot furniza numai după obţinerea aprobării prealabile a cursurilor din partea autorităţii competente a statului în care organizaţia de pregătire îşi are sediul principal al activităţii. Pentru a obţine o astfel de aprobare, organizaţia de pregătire demonstrează că programa cursului include obiectivele de învăţare necesare pentru a dobândi competenţele necesare şi că persoanele responsabile de pregătire deţin cunoştinţele şi experienţa adecvate.

(b) Cu excepţia pregătirii de reîmprospătare a cunoştinţelor, cursurile se finalizează printr-un examen scris pe subiectele cuprinse în curs.

(c) Organizaţia de pregătire eliberează un certificat de absolvire cursanţilor care promovează examenul.

MED.D.025 Modificări ale certificatului de AME

(a) Titularii unui certificat de AME informează, fără întârzieri nejustificate, AAC cu privire la următoarele circumstanţe care le-ar putea afecta certificatul de AME:

1. AME face obiectul unei proceduri disciplinare sau al unei investigaţii de către un organ de reglementare în domeniul medical;

2. s-au modificat condiţiile de acordare a certificatului, inclusiv conţinutul declaraţiilor furnizate odată cu cererea;

3. cerinţele de eliberare a certificatului de AME nu mai sunt îndeplinite;

4. punctul (punctele) de lucru sau adresa de corespondenţă a examinatorului aeromedical s-au schimbat.

(b) Neinformarea AAC în conformitate cu litera (a) se soldează cu suspendarea sau revocarea certificatului de AME în conformitate cu punctul ARA.MED.250 din Anexa nr.6 (Partea ARA).

MED.D.030 Valabilitatea certificatelor de AME

Un certificat de AME este valabil pe o perioadă de trei ani, cu excepţia cazului în care AAC decide să reducă respectiva perioadă din motive justificate temeinic legate de cazul în speţă. La cererea titularului, certificatul:

(a) este revalidat, cu condiţia ca titularul:

1. să continue să îndeplinească condiţiile generale impuse de practica medicală şi să îşi menţină autorizaţia de a practica medicina;

2. să fi urmat, în ultimii trei ani, o pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor în domeniul medicinei aeronautice;

3. să fi efectuat cel puţin 10 examinări aeromedicale sau să îndeplinească o condiţie echivalentă anual;

4. să continue să respecte condiţiile certificatului său;

5. să îşi exercite privilegiile în conformitate cu cerinţele prezentei Anexe (Partea MED);

6. să fi demonstrat că îşi menţine competenţele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de AAC.

(b) este reînnoit cu condiţia ca titularul să îndeplinească fie cerinţele de revalidare prevăzute la litera (a), fie toate cerinţele de mai jos:

1. să continue să îndeplinească condiţiile generale impuse de practica medicală şi să îşi menţină autorizaţia de a practica medicina;

2. să fi urmat, în ultimul an, o pregătire de reîmprospătare a cunoştinţelor în domeniul medicinei aeronautice;

3. să fi absolvit, în ultimul an, un stagiu de pregătire practică fie la un AeMC, fie sub supravegherea AAC;

4. să continue să îndeplinească cerinţele de la punctul MED.D.010;

5. să fi demonstrat că îşi menţine competenţele de medicină aeronautică în conformitate cu procedura stabilită de AAC.

Anexa nr.5
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

CALIFICAREA ECHIPAJULUI DE CABINĂ IMPLICAT ÎN OPERAŢIUNI DE TRANSPORT AERIAN COMERCIAL [PARTEA CC]

SUBPARTEA GEN – CERINŢE GENERALE

CC.GEN.001 Autoritatea competentă

În sensul prezentei Anexe (Partea CC), autoritatea competentă este AAC căreia o persoană solicită eliberarea unui atestat de membru al echipajului de cabină.

CC.GEN.005 Domeniul de aplicare

Prezenta Anexă (Partea CC) stabileşte cerinţele pentru eliberarea atestatelor de membru al echipajului de cabină şi condiţiile privind valabilitatea acestora şi utilizarea lor de către titulari.

CC.GEN.015 Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină

Solicitarea unui atestat de membru al echipajului de cabină se realizează în forma şi modul stabilite de AAC.

CC.GEN.020 Vârsta minimă

Persoana care solicită un atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să aibă vârsta de cel puţin 18 ani.

CC.GEN.025 Privilegii şi condiţii

(a) Privilegiile titularului unui atestat de membru al echipajului de cabină îi conferă acestuia dreptul de a acţiona ca membru al echipajului de cabină în operaţiunile de transport aerian comercial ale aeronavelor menţionate în punctul 3 din prezentul Regulament.

(b) Membrii echipajului de cabină îşi pot exercita privilegiile specificate la litera (a) numai dacă:

1. deţin un atestat de membru al echipajului de cabină valabil în conformitate cu CC.CCA.105; şi

2. îndeplinesc cerinţele de la CC.GEN.030, CC.TRA.225 şi cerinţele aplicabile din Partea MED.

CC.GEN.030 Documentele şi evidenţa documentelor

Pentru a dovedi conformitatea cu cerinţele aplicabile specificate la CC.GEN.025 litera (b), fiecare titular trebuie să păstreze şi să prezinte la cerere atestatul de membru al echipajului de cabină, lista şi evidenţa cursurilor de pregătire şi a verificărilor aferente calificării sau calificărilor sale specifice tipului sau variantei de aeronavă, cu excepţia cazului în care operatorul la care este angajat ţine o astfel de evidenţă şi o poate pune imediat la dispoziţia AAC sau a titularului la cerere.

CAPITOLUL CCA – CERINŢE SPECIFICE PRIVIND ATESTATUL DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ

CC.CCA.100 Eliberarea atestatului de membru al echipajului de cabină

(a) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează numai solicitanţilor care au trecut examenul ulterior absolvirii cursului de pregătire iniţială conform prezentei Anexe (Partea CC).

(b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC.

CC.CCA.105 Valabilitatea atestatului de membru al echipajului de cabină

Atestatul de membru al echipajului de cabină se eliberează pe o perioadă nelimitată şi rămâne valabil cu excepţia cazurilor în care:

(a) este suspendat sau revocat de către AAC; sau

(b) titularul acestuia nu şi-a exercitat privilegiile asociate în ultimele 60 de luni pe cel puţin un tip de aeronavă.

CC.CCA.110 Suspendarea şi revocarea atestatului de membru al echipajului de cabină

(a) Dacă titularii nu îndeplinesc cerinţele din prezenta Anexă (Partea CC), atestatul lor de membru al echipajului de cabină poate fi suspendat sau revocat de AAC.

(b) În cazul suspendării sau al revocării atestatului lor de membru al echipajului de cabină de către AAC, titularii trebuie:

1. să fie informaţi în scris cu privire la această decizie şi la dreptul lor de a o contesta în conformitate cu legislaţia naţională,

2. să nu îşi exercite privilegiile acordate de atestatul lor de membru al echipajului de cabină;

3. să informeze fără întârzieri nejustificate operatorul (operatorii) la care sunt angajaţi; şi

4. să înapoieze atestatul în conformitate cu procedura aplicabilă stabilită de AAC.

SUBPARTEA TRA – CERINŢE PRIVIND PREGĂTIREA APLICABILE SOLICITANŢILOR

ŞI TITULARILOR ATESTATULUI DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ

CC.TRA.215 Furnizarea cursurilor de pregătire

Cursurile de pregătire impuse de prezenta Anexă (Partea CC) trebuie să fie:

(a) furnizate de organizaţii de pregătire sau de operatori de transport aerian comercial autorizaţi în acest sens de AAC;

(b) realizate de personal cu experienţă şi calificare corespunzătoare pentru elementele de pregătire care trebuie tratate; şi

(c) derulate pe baza unui program de pregătire şi a unei programe documentate în autorizaţia organizaţiei.

CC.TRA.220 Cursul de pregătire iniţială şi examenul

(a) Solicitanţii unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să absolve un curs de pregătire iniţială pentru a se familiariza cu mediul aviatic şi pentru a acumula suficiente cunoştinţe generale şi competenţe de bază necesare pentru a îşi executa atribuţiile şi pentru a îşi îndeplini responsabilităţile legate de siguranţa pasagerilor şi a zborului în timpul operaţiunilor normale, anormale şi de urgenţă.

(b) Programul cursului de pregătire iniţială trebuie să acopere cel puţin elementele prevăzute în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea CC). Acesta trebuie să includă pregătirea teoretică şi cea practică.

(c) Solicitanţii unui atestat de membru al echipajului de cabină trebuie să susţină un examen care să includă toate elementele programului de pregătire prevăzut la litera (b), cu excepţia pregătirii privind managementul resurselor echipajului (CRM), pentru a demonstra că au obţinut nivelul de cunoştinţe şi de competenţă prevăzut la litera (a).

CC.TRA.225 Calificarea (calificările) de tip sau variantă de aeronavă

(a) Titularii unui atestat valabil de membru al echipajului de cabină pot să îşi desfăşoare activitatea pe o aeronavă numai dacă sunt calificaţi în conformitate cu cerinţele aplicabile din Partea ORO.

(b) Pentru a fi calificat pentru un tip sau o variantă de aeronavă, titularul trebuie:

1. să îndeplinească cerinţele aplicabile privind pregătirea, verificarea şi valabilitatea, care acoperă, în funcţie de relevanţa pentru aeronava care urmează să fie exploatată:

(i) pregătirea specifică tipului de aeronavă, pregătirea de conversie a operatorului şi de familiarizare;

(ii) pregătirea pentru diferenţe;

(iii) pregătirea periodică; şi

2. să îşi fi desfăşurat activitatea, în decursul celor şase luni anterioare, pe respectivul tip de aeronavă sau să fi absolvit cursul de reîmprospătare şi verificarea relevante înainte de a îşi relua activitatea pe respectivul tip de aeronavă.

Apendicele nr.1
la Partea CC

Cursul de pregătire iniţială şi examenul
PROGRAMUL DE PREGĂTIRE

Programul cursului de pregătire iniţială trebuie să cuprindă cel puţin următoarele:

1. Cunoştinţe teoretice generale privind aviaţia şi reglementările din domeniul aviaţiei care să acopere toate elementele relevante pentru atribuţiile şi responsabilităţile care le revin membrilor echipajului de cabină:

1.1. terminologia din domeniul aviaţiei, teoria zborului, distribuţia pasagerilor, zonele de operare, meteorologie şi efectele contaminării suprafeţei aeronavei;

1.2. reglementările în domeniul aviaţiei relevante pentru membrii echipajului de cabină şi rolul AAC;

1.3. atribuţiile şi responsabilităţile membrilor echipajului de cabină în timpul operaţiunilor şi nevoia de a reacţiona prompt şi eficient în situaţii de urgenţă;

1.4. competenţa şi aptitudinea fizică, permanent menţinute, de a îşi exercita funcţia de membru al echipajului de cabină, inclusiv în ceea ce priveşte limitările timpului de zbor şi de serviciu şi cerinţele privind timpul de odihnă;

1.5. importanţa asigurării unei actualizări a documentelor şi manualelor relevante, modificările fiind furnizate de operator, după caz;

1.6. importanţa ca membrii echipajului de cabină să îşi execute atribuţiile în conformitate cu manualul de operaţiuni al operatorului;

1.7. importanţa informării înainte de zbor a membrilor echipajului de cabină şi furnizarea informaţiilor referitoare la siguranţă necesare pentru atribuţiile lor specifice; şi

1.8. importanţa identificării cazurilor în care membrii echipajului de cabină au autoritatea şi responsabilitatea de a iniţia o evacuare sau alte proceduri de urgenţă.

2. Comunicare

În timpul pregătirii, accentul se pune pe importanţa comunicării eficiente între membrii echipajului de cabină şi cei ai echipajului de zbor, inclusiv pe tehnicile de comunicare, limbajul şi terminologia comune.

3. Curs introductiv privind factorii umani (HF) în aviaţie şi managementul resurselor echipajului (CRM)

Acest curs este realizat de cel puţin un instructor CRM pentru echipajul de cabină. Elementele pregătirii se abordează aprofundat şi includ cel puţin următoarele:

3.1. *Aspecte generale:* factori umani în aviaţie, instrucţiuni generale cu privire la principiile şi obiectivele CRM, performanţe şi limite umane;

3.2. *Aspecte relevante pentru fiecare membru al echipajului de cabină*: percepţia personalităţii, eroarea umană şi fiabilitatea, atitudini şi comportament, autoevaluare; stresul şi managementul stresului; oboseala şi vigilenţa; exprimarea cu încredere în sine; conştientizarea situaţiei, dobândirea şi prelucrarea informaţiilor.

4. Relaţiile cu pasagerii şi supravegherea cabinei:

4.1. importanţa distribuţiei corecte a locurilor în funcţie de masa şi centrajul avionului, categorii speciale de pasageri şi necesitatea instalării pasagerilor valizi lângă ieşirile nesupravegheate;

4.2. norme privind depozitarea sigură a bagajelor şi a articolelor pentru serviciul de cabină şi riscul ca acestea să devină un pericol pentru ocupanţii compartimentului pentru pasageri sau să obstrucţioneze ori să deterioreze echipamentul pentru situaţii de urgenţă sau ieşirile;

4.3. consiliere privind recunoaşterea şi managementul relaţiilor cu pasagerii aflaţi sub influenţa alcoolului, a drogurilor sau al celor cu comportament agresiv;

4.4. măsuri ce urmează să fie luate la transportul animalelor vii în compartimentul pentru pasageri;

4.5. responsabilităţi în caz de turbulenţe, inclusiv compartimentul pentru pasageri; şi

4.6. metode folosite pentru a motiva pasagerii şi controlul mulţimii necesare pentru a accelera evacuarea în caz de urgenţă.

5. Aspecte aeromedicale şi primul ajutor:

5.1. instructaj general în ceea ce priveşte aspectele aeromedicale şi supravieţuirea;

5.2. efectele fiziologice ale zborului, cu accent în special pe hipoxie, nevoia de oxigen, funcţia trompei lui Eustache şi barotraumatisme;

5.3. primul ajutor elementar, inclusiv tratarea cazurilor de:

(a) rău de avion;

(b) tulburări gastrointestinale;

(c) hiperventilaţie;

(d) arsuri;

(e) plăgi;

(f) pierdere a cunoştinţei; şi

(g) fracturi şi leziuni ale ţesuturilor moi;

5.4. situaţii de urgenţă medicală la bord şi metodele de prim ajutor asociate vizând cel puţin cazurile de:

i. astm;

ii. stres şi reacţii alergice;

iii. şoc;

iv. diabet;

v. sufocare;

vi. epilepsie;

vii. naştere;

viii. atac; şi

ix. atac de cord;

5.5. utilizarea echipamentelor adecvate, inclusiv a oxigenului pentru primul ajutor, a truselor de prim-ajutor şi a truselor medicale de urgenţă, precum şi a conţinutului acestora;

5.6. curs de pregătire practică pentru resuscitarea cardio-pulmonară absolvit de fiecare membru al echipajului de cabină, utilizând un manechin special proiectat şi ţinând cont de particularităţile mediului unei aeronave, şi

5.7. sănătatea şi igiena în timpul călătoriei, inclusiv:

(a) igiena la bord;

(b) riscul de a intra în contact cu boli infecţioase şi măsuri de reducere a acestui risc;

(c) manipularea deşeurilor medicale;

(d) dezinfectarea aeronavei;

(e) gestionarea cazurilor de deces la bord; şi

(f) managementul stării de alertă, efectele fiziologice ale oboselii, fiziologia somnului, ritmul circadian şi schimbările de fus orar.

6. Bunuri periculoase în conformitate cu instrucţiunile tehnice ale OACI aplicabile

7. Aspecte generale de securitate în aviaţie, inclusiv cunoaşterea dispoziţiilor stabilite în Legea privind securitatea aeronautică.

8. Pregătirea privind lupta contra incendiului şi a fumului:

8.1. sublinierea responsabilităţii membrilor echipajului de cabină de a interveni prompt în situaţii de urgenţă în caz de incendiu şi fum şi, în special, accentuarea importanţei identificării sursei reale a incendiului;

8.2. importanţa informării imediate a echipajului de zbor, precum şi acţiunile specifice necesare pentru coordonare şi asistenţă la detectarea incendiului sau a fumului;

8.3. necesitatea verificării frecvente a zonelor cu risc potenţial de incendiu, inclusiv a toaletelor, şi a detectoarelor de fum asociate;

8.4. clasificarea incendiilor, precum şi tipurile corespunzătoare de agenţi extinctori şi procedurile pentru situaţii speciale de incendiu;

8.5. tehnicile de utilizare a agenţilor extinctori, consecinţele unei utilizări inadecvate şi ale folosirii în spaţii închise, inclusiv pregătire practică pentru combaterea incendiilor, pentru echiparea cu echipamentul de protecţie împotriva fumului folosit în aviaţie, precum şi pentru utilizarea acestuia, şi

8.6. proceduri generale ale serviciilor de urgenţă de la sol pe aerodromuri.

9. Antrenament de supravieţuire:

9.1. principii pentru supravieţuirea în medii ostile (de exemplu, în regiunea polară, în desert, în junglă, pe mare); şi

9.2. antrenament de supravieţuire în apă care să includă echiparea efectivă cu echipamentul personal de flotabilitate în apă şi utilizarea acestuia, utilizarea bărcilor de salvare sau a echipamentelor similare, precum şi antrenament practic în apă.

Anexa nr.6
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

CERINŢE APLICABILE AUTORITĂŢII AERONAUTICE CIVILE [PARTEA ARA]

SUBPARTEA GEN – CERINŢE GENERALE

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.GEN.115 Documentaţia de supraveghere

AAC furnizează personalului său toate actele legislative, standardele, normele, publicaţiile tehnice şi documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să îşi execute sarcinile şi să îşi îndeplinească responsabilităţile.

ARA.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) AAC elaborează mijloace acceptabile de conformitate (AMC), care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele de aplicare. Când se respectă AMC, cerinţele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite.

(b) Pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele de aplicare, se pot utiliza mijloacele de conformitate alternative.

(c) AAC stabileşte un sistem pentru a se asigura în permanenţă că toate mijloacele de conformitate alternative utilizate de ea însăşi sau de organizaţiile şi persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformităţii cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele de aplicare.

(d) AAC evaluează toate mijloacele de conformitate alternative propuse de o organizaţie în conformitate cu ORA.GEN.120, analizând documentaţia furnizată şi, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecţie a organizaţiei.

(e) Atunci când AAC constată că mijloacele de conformitate alternative respectă normele de aplicare, AAC, fără întârzieri, informează solicitantul cu privire la faptul că pot fi aplicate mijloacele de conformitate alternative şi, dacă este necesar, modifică în consecinţă autorizaţia sau certificatul solicitantului;

(f) Atunci când AAC utilizează ea însăşi mijloace de conformitate alternative pentru a obţine conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, aceasta le pune la dispoziţia tuturor organizaţiilor şi persoanelor aflate sub supravegherea sa, publicându-le pe pagina sa web oficială.

ARA.GEN.135 Reacţia imediată la o problemă de siguranţă

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza şi acţiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviaţie civilă (RAC-RAASEAC), AAC implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza şi pentru a difuza în mod corespunzător informaţii privind siguranţa.

(b) AAC va analiza în mod corespunzător orice informaţie relevantă privind siguranţa pe care a primit-o şi va stabili recomandări sau acţiuni corective care trebuie realizate de persoanele şi organizaţiile care fac obiectul Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, necesare pentru ca acestea să reacţioneze în timp util la o problemă de siguranţă ce implică produse, piese, echipamente neinstalate, persoane sau organizaţii.

(c) La primirea informaţiilor menţionate la literele (a) şi (b), AAC ia măsuri adecvate pentru soluţionarea problemei de siguranţă.

(d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizaţiilor care trebuie să le respecte în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare.

[ARA.GEN.135 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SECŢIUNEA II – Managementul

ARA.GEN.200 Sistemul de management

(a) AAC instituie şi menţine un sistem de management care include cel puţin:

1. politici şi proceduri documentate în vederea descrierii organizării AAC, a mijloacelor şi metodelor sale de obţinere a conformităţii cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare. Procedurile se actualizează permanent şi servesc ca documente de lucru fundamentale pentru toate sarcinile aferente ale AAC;

2. suficient personal pentru a îşi exercita sarcinile şi a îşi îndeplini responsabilităţile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite şi deţine cunoştinţele, experienţa, pregătirea iniţială şi periodică necesare pentru a asigura competenţa continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilităţii personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;

3. baza materială şi spaţii de birouri corespunzătoare pentru exercitarea sarcinilor atribuite;

4. proces de monitorizare a conformităţii sistemului de management cu cerinţele relevante şi a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern şi a unui proces de management al riscurilor de siguranţă. Monitorizarea conformităţii cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC, în vederea asigurării implementării unor acţiuni corective; şi

5. o persoana sau un grup de persoane care răspund în ultimă instanţă în faţa conducerii AAC pentru funcţia de monitorizare a conformităţii.

(b) AAC desemnează pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul său de management, una sau mai multe persoane pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.

(c) AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc al tuturor informaţiilor şi asistenţei necesare împreună cu alte autorităţi competente naţionale, precum şi din alte state, inclusiv al următoarelor informaţii:

1. privind toate constatările semnalate, acţiunile întreprinse ca urmare a constatărilor respective şi măsurile de executare luate ca urmare a supravegherii persoanelor şi a organizaţiilor care derulează activităţi pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate de autoritatea competentă a altui stat sau care au depus declaraţii la autoritatea competentă a altui stat;

2. generate de raportarea obligatorie şi voluntară a evenimentelor în conformitate cu ORA.GEN.160 din Anexa nr.7 (Partea ORO).

[ARA.GEN.200 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management

(a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a îşi executa sarcinile şi responsabilităţile definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat şi eficace.

(b) AAC îşi actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentului Regulament şi normelor sale de aplicare, astfel încât să asigure o implementare eficace.

ARA.GEN.220 Evidenţa documentelor

(a) AAC instituie un sistem de evidenţă a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea şi trasabilitatea sigură a:

1. politicilor şi procedurilor documentate ale sistemului de management;

2. pregătirii, calificării şi autorizării personalului său;

3. proceselor de certificare şi declarare, precum şi a supravegherii organizaţiilor certificate şi declarate;

4. proceselor de certificare şi declarare, precum şi a supravegherii organizaţiilor certificate şi declarate;

5. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD şi pentru supravegherea continuă a FSTD şi a organizaţiei care îl exploatează;

6. evaluării mijloacelor de conformitate alternative propuse de organizaţii şi a evaluării mijloacelor de conformitate alternative utilizate de AAC însăşi;

7. constatărilor, acţiunilor corective şi datei de încheiere a acţiunilor;

8. măsurilor executorii luate;

9. informaţiilor privind siguranţa şi a măsurilor subsecvente;

10. documentaţiei cu privire la derogările emise în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017; şi

11. procesului de evaluare şi autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) şi DTO.GEN.240 litera (a).

(b) AAC întocmeşte şi menţine la zi o listă cu toate certificatele organizaţiilor, certificatele de calificare a FSTD, certificatele şi atestatele personalului pe care le-a eliberat, cu declaraţiile

DTO primite şi cu programele de pregătire DTO pe care le-a verificat sau aprobat pentru conformitatea cu Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

(c) Toate evidenţele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în prezentul Regulament. În absenţa unei astfel de indicaţii, evidenţele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani, sub rezerva respectării legislaţiei aplicabile cu privire la protecţia datelor cu caracter personal.

[ARA.GEN.220 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SECŢIUNEA III – Supravegherea, certificarea şi asigurarea aplicării legii

ARA.GEN.300 Supravegherea

(a) AAC trebuie să verifice:

1. conformitatea cu cerinţele aplicabile organizaţiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizaţie, un certificat de calificare a FSTD, un certificat, o calificare sau un atestat pentru personal, după caz;

2. menţinerea conformităţii cu cerinţele aplicabile a persoanelor care deţin certificate, a organizaţiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD şi a organizaţiilor de la care a primit o declaraţie;

3. aplicarea măsurilor de siguranţă adecvate dispuse de AAC după cum se defineşte la ARA.GEN.135 literele (b) şi (c).

(b) Această verificare trebuie:

1. să fie susţinută de o documentaţie concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranţei îndrumării privind exercitarea funcţiilor sale;

2. să furnizeze persoanelor şi organizaţiilor în cauză rezultatele activităţii de supraveghere a siguranţei;

3. să se bazeze pe audituri şi inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă şi inspecţii neanunţate; şi

4. să furnizeze AAC dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la ARA.GEN.350 şi ARA.GEN.355.

(c) Sfera supravegherii definită la literele (a) şi (b) trebuie să ţină seama de rezultatele activităţilor de supraveghere anterioare şi de priorităţile în materie de siguranţă.

(d) Fără a aduce atingere competenţelor şi obligaţiilor statelor participante la programul SAFA prevăzute în CT-RAMP, sfera supravegherii activităţilor executate pe teritoriul statelor participante la programul SAFA de către persoanele sau organizaţiile stabilite sau rezidente în aceste state trebuie să se determine pe baza priorităţilor în materie de siguranţă şi a activităţilor de supraveghere anterioare.

(e) AAC trebuie să colecteze şi să prelucreze orice informaţie considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecţiile la platformă şi inspecţiile neanunţate.

ARA.GEN.305 Programul de supraveghere

(a) AAC trebuie să instituie şi să menţină un program de supraveghere care să cuprindă activităţile de supraveghere prevăzute la ARA.GEN.300 şi CT-RAMP.

(b) Pentru organizaţiile certificate de AAC şi pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, programul de supraveghere trebuie elaborat ţinând cont de natura specifică a organizaţiei, de complexitatea activităţilor sale, de rezultatele activităţilor anterioare de certificare şi/sau de

supraveghere şi trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul trebuie să includă, în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

1. auditul şi inspecţii, inclusiv inspecţii la platformă şi inspecţii neanunţate, după caz; şi

2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil al organizaţiilor şi al AAC, pentru a se asigura că ambele părţi rămân informate cu privire la aspectele importante.

(c) Pentru organizaţiile certificate de AAC şi pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depăşească 12 luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanţa în materie de siguranţă a organizaţiei sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la 24 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:

1. organizaţia a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranţă a aviaţiei şi un management eficace al riscurilor asociate;

2. organizaţia a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, că ţine complet sub control toate schimbările;

3. nu s-au emis constatări de nivel 1; şi

4. toate acţiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condiţiile de mai sus, organizaţia a instituit, AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanţa în materie de siguranţă şi la conformitatea cu reglementările a organizaţiei însăşi.

(ca) În cazul organizaţiilor care furnizează pregătire numai pentru obţinerea certificatelor LAPL, PPL, SPL sau BPL şi a calificărilor şi certificatelor aferente, se aplică un ciclu de planificare a supravegherii care nu depăşeşte 24 de luni.

Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanţa în materie de siguranţă a deţinătorului organizaţiei a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare:

1. organizaţia a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranţei aviaţiei şi a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanţului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);

2. organizaţia a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, după cum reiese din rezultatele bilanţului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c);

3. nu s-au emis constatări de nivel 1; şi

4. toate acţiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de autoritatea competentă, definit la ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

(d) Pentru persoanele care deţin un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecţii, inclusiv inspecţii neanunţate, după caz.

(e) Programul de supraveghere include evidenţe ale datelor la care trebuie să aibă loc auditul, inspecţii şi întâlniri, precum şi ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecţii şi întâlniri.

(f) În pofida dispoziţiilor de la literele (b), (c) şi (ca), programul de supraveghere al DTO se elaborează ţinând cont de natura specifică a organizaţiei, de complexitatea activităţilor sale şi de rezultatele activităţilor de supraveghere anterioare şi se bazează pe evaluarea riscurilor asociată cu

tipul de pregătire furnizat. Activităţile de supraveghere includ inspecţii, chiar şi neanunţate, şi pot include, în măsura în care sunt considerate necesare de către AAC, şi audituri.

ARA.GEN.310 Procedura de certificare iniţială – organizaţii (ATO, AeMC)

(a) La primirea unei cereri de eliberare iniţială a unui certificat pentru o organizaţie, AAC trebuie să verifice dacă organizaţia îndeplineşte cerinţele aplicabile.

(b) Dacă a constatat că organizaţia îndeplineşte cerinţele aplicabile, AAC eliberează certificatul (certificatele) prevăzut(e) în apendicele nr.3 şi nr.5 la prezenta Anexă (Partea ARA). Certificatul (certificatele) se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile şi sfera activităţilor pe care organizaţia a primit aprobarea să le desfăşoare trebuie să fie specificate în condiţiile de aprobare ataşate la certificat(e).

(c) Pentru a permite unei organizaţii să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a AAC în conformitate cu ORA.GEN.130, AAC trebuie să aprobe procedura prezentată de organizaţie prin care se defineşte sfera unor astfel de schimbări şi să descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate şi notificate.

ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a certificatelor de pilot, calificărilor, certificatelor sau atestatelor – persoane

(a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat sau calificări personale sau a unui certificat sau atestat personal şi a oricărui document justificativ, AAC trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerinţele aplicabile.

(b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplineşte cerinţele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoieşte sau modifică certificatul, calificarea sau atestatul.

ARA.GEN.330 Schimbări – organizaţii (ATO, AeMC)

(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizaţia îndeplineşte cerinţele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.

(b) AAC descrie condiţiile în care organizaţia poate funcţiona pe durata schimbării, cu excepţia cazului în care AAC constată că certificatul organizaţiei trebuie să fie suspendat.

(c) Dacă a constatat că organizaţia respectă cerinţele aplicabile, AAC aprobă schimbarea.

(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizaţia efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se defineşte la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizaţiei.

(e) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informaţiile furnizate în notificarea trimisă de organizaţie în conformitate cu ORA.GEN.130 pentru a verifica respectarea cerinţelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformităţi, AAC:

1. informează organizaţia cu privire la neconformitate şi solicită schimbări suplimentare; şi

2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acţionează în conformitate cu ARA.GEN.350.

(f) În pofida dispoziţiilor de la literele (a), (b) şi (c), în cazul unor modificări aduse informaţiilor cuprinse în declaraţiile primite de la o DTO sau aduse programului de pregătire utilizat de DTO, care i-au fost notificate în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 din Anexa nr.8 (Partea DTO), AAC trebuie să acţioneze în conformitate cu dispoziţiile de la punctele ARA.DTO.105 şi ARA.DTO.110, după caz.

ARA.GEN.350 Constatări şi acţiuni corective – organizaţii

(a) AAC, în conformitate cu ARA.GEN.300 litera (a), dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificaţiei lor în materie de siguranţă.

(b) AAC emite o constatare de nivel 1 atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerinţele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, cu procedurile şi manualele organizaţiei sau cu condiţiile unei aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranţă sau periclitează grav siguranţa zborului.

Constatările de nivel 1 includ:

1. neacordarea accesului AAC la baza materială a organizaţiei, după cum se prevede la ORA.GEN.140, în timpul programului normal de lucru şi după două solicitări scrise;

2. obţinerea sau menţinerea valabilităţii certificatului organizaţiei prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizaţiei; şi

4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.

(c) AAC emite o constatare de nivel 2 atunci când se detectează orice neconformitate cu cerinţele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, cu procedurile şi manualele organizaţiei sau cu condiţiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranţă sau ar putea periclita siguranţa zborului.

(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, comunică în scris respectiva constatare organizaţiei şi solicită acţiuni corective pentru soluţionarea neconformităţii (neconformităţilor) identificate. Atunci când este cazul, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava.

1. În cazul constatărilor de nivel 1, AAC ia măsuri imediate şi adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activităţile şi, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parţiale, în funcţie de amploarea constatării de nivel 1, până când organizaţia a întreprins cu succes acţiuni corective.

2. În cazul constatărilor de nivel 2, AAC:

(i) acordă organizaţiei un termen pentru implementarea acţiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, iniţial, nu depăşeşte în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade şi în funcţie de natura constatării, AAC poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenţei unui plan satisfăcător de acţiuni corective, aprobat de AAC; şi

(ii) evaluează acţiunile corective şi planul de implementare propus de organizaţie şi, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluţiona neconformitatea (neconformităţile), le acceptă.

3. În cazul în care o organizaţie nu depune un plan de acţiuni corective acceptabil sau nu execută acţiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 şi se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1.

4. AAC ţine evidenţa tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate şi, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum şi a tuturor acţiunilor corective şi a datei încheierii acţiunilor întreprinse în legătură cu constatările.

(da) Prin derogare de la literele (a)-(d), în cazul DTO, dacă, în timpul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găseşte dovezi care indică o neconformitate a unei DTO cu cerinţele esenţiale

prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) şi din Anexa nr.8 (Partea DTO) la prezentul Regulament sau cu cerinţele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, AAC trebuie:

1. să semnaleze o constatare, să o înregistreze, să o comunice în scris reprezentantului DTO şi să stabilească o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia DTO să ia măsurile specificate la punctul DTO.GEN.150 din Anexa nr.8 (Partea DTO);

2. să ia de urgenţă măsuri corespunzătoare pentru a limita sau a interzice activităţile de pregătire afectate de neconformitate până când DTO întreprinde acţiunile corective menţionate la punctul 1, atunci când are loc oricare din următoarele situaţii:

(i) s-a identificat o problemă de siguranţă;

(ii) DTO nu întreprinde acţiuni corective în conformitate cu punctul DTO.GEN.150;

3. în ceea ce priveşte programele de pregătire menţionate la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO), să limiteze, să suspende sau să revoce aprobarea programului de pregătire;

4. să ia orice alte măsuri de asigurare a respectării legii necesare pentru a pune capăt neconformităţii şi, dacă este cazul, să remedieze consecinţele acesteia.

[ARA.GEN.350 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.GEN.355 Constatări şi măsuri executorii – persoane

(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găseşte dovezi care indică o neconformitate cu cerinţele aplicabile din partea unei persoane care deţine un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, AAC semnalează o constatare, o înregistrează şi o comunică în scris titularului certificatului, calificării sau atestatului.

(b) Când se semnalează o astfel de constatare, AAC efectuează o investigaţie. În cazul în care constatarea este confirmată, AAC:

1. limitează, suspendă sau revocă certificatul, calificarea sau atestatul, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranţă; şi

2. ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menţinerea neconformităţii.

(c) Dacă este cazul, AAC informează persoana sau organizaţia care a eliberat certificatul medical sau atestatul.

(d) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerinţele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerinţelor prevăzute în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare şi care nu deţine un certificat, o calificare eliberată sau un atestat eliberat în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, AAC ia orice măsuri executorii necesare pentru a preveni menţinerea acelei neconformităţi.

SUBPARTEA FCL – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA ECHIPAJULUI DE ZBOR

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.FCL.120 Evidenţa documentelor

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220 litera (a), AAC include în sistemul său de evidenţă rezultatele examenelor teoretice şi ale evaluărilor competenţelor piloţilor.

SECŢIUNEA II – Certificate şi calificări

ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unui certificat sau a unei calificări

(a) Eliberarea certificatelor şi a calificărilor. AAC eliberează un certificat de echipaj de zbor şi calificările asociate utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA).

Dacă un pilot intenţionează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerinţele similare de eliberare şi validare automată a certificatelor, şi în cazul:

(1) adoptării unor cerinţe similare de eliberare a certificatelor;

(2) încheierii unui acord oficial de recunoaştere a procedurii de validare automate;

(3) menţinerii unui sistem de supraveghere continuu cu scopul asigurării aplicării unor cerinţe similare de eliberare a certificatelor;

(4) înregistrării acordului de către OACI, în conformitate cu articolul 83 la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, AAC:

1. adaugă pe certificatul de echipaj de zbor, la punctul XIII, următoarea observaţie: „Prezentul certificat este validat automat conform Anexei OACI ataşate la aceasta, utilizând formatul prevăzut la apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea ARA)”; şi

2. pune Anexa OACI la dispoziţia pilotului în format tipărit sau electronic.

(b) Eliberarea certificatelor de instructor şi de examinator. AAC eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de:

1. atestare a privilegiilor relevante în certificatul de pilot, conform apendicelui nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA); sau

2. document separat, în forma şi modul specificate de AAC.

(c) Înscrierea pe certificate se efectuează de către AAC. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, autoritatea competentă elaborează proceduri adecvate.

(d) Autorizarea certificatului de către instructori. Înainte de autorizarea în mod specific a anumitor instructori pentru revalidarea unei calificări de clasă pentru avioane monomotor cu piston sau TMG, AAC elaborează proceduri adecvate.

(e) Instructorii pentru certificatele de FI(B) sau FI(S). AAC elaborează proceduri adecvate pentru efectuarea zborurilor de pregătire sub supraveghere specificate:

1. la BFCL.315 litera (a) punctul 4 subpunctul (ii) şi la BFCL.360 litera (a) punctul 2 din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor; şi

2. la SFCL.315 litera (a) punctul 7 subpunctul (ii) şi la SFCL.360 litera (a) punctul 2 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

[ARA.FCL.200 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.FCL.205 Monitorizarea examinatorilor

(a) AAC elaborează un program de supraveghere pentru a monitoriza comportamentul şi performanţa examinatorilor, ţinând cont de:

1. numărul examinatorilor pe care i-a certificat; şi

2. numărul examinatorilor certificaţi de alte autorităţi competente, care îşi exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC îşi desfăşoară sarcina de supraveghere.

(b) AAC păstrează o listă cu examinatorii pe care i-a certificat. Lista precizează privilegiile examinatorilor şi este publicată şi menţinută la zi de către AAC.

(c) AAC elaborează proceduri în vederea desemnării de examinatori pentru realizarea testelor de îndemânare.

ARA.FCL.210 Informaţii pentru examinatori

(a) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat şi examinatorilor certificaţi de alte autorităţi competente, care îşi exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranţă care trebuie respectate atunci când se desfăşoară teste de îndemânare şi verificări ale competenţei într-o aeronavă.

(b) Pentru a facilita difuzarea informaţiilor primite de la autorităţile competente în conformitate cu litera (a) şi accesul la aceste informaţii, AAC publică informaţiile într-un format prevăzut de aceasta.

(c) AAC poate furniza examinatorilor pe care i-a certificat şi examinatorilor certificaţi de alte autorităţi competente, care îşi exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranţă care trebuie respectate atunci când se desfăşoară teste de îndemânare şi verificări ale competenţei într-o aeronavă.

ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate

(a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC prelungeşte perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante.

(b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC prelungeşte perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante.

(c) AAC indică data expirării pe certificat.

(d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul certificatului pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe certificat.

ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unui certificat de pilot

(a) AAC reeliberează un certificat oricând este necesar din motive administrative şi:

1. după eliberarea iniţială, revalidarea sau reînnoirea unei calificări sau autorizări asociată calificării sau după includerea oricărei modificări în certificatul de pilot; sau

2. atunci când punctul XII din certificatul prevăzut în apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea ARA) este completat şi nu mai rămâne niciun spaţiu liber.

(b) Numai calificările şi certificatele valabile se transferă în documentul noului certificat.

[ARA.FCL.220 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor şi a calificărilor

(a) AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de pilot şi calificările sau certificatele asociate în conformitate cu ARA.GEN.355 în următoarele situaţii, dar fără a se limita la acestea:

1. obţinerea certificatului de pilot sau a calificării prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

2. falsificarea carnetului de zbor şi a înregistrărilor din certificat;

3. titularul certificatului nu mai îndeplineşte cerinţele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor;

4. exercitarea privilegiilor asociate unui certificat sau calificări sub influenţa alcoolului sau a drogurilor;

5. neconformitatea cu cerinţele operaţionale aplicabile;

6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau

7. performanţe inacceptabile în orice fază a atribuţiilor şi responsabilităţilor care îi revin examinatorului de zbor.

(b) De asemenea, AAC poate limita, suspenda sau revoca un certificat sau o calificare în urma unei solicitări scrise a titularului certificatului.

(c) Toate testele de îndemânare, verificările competenţei sau evaluările competenţei desfăşurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.

[ARA.FCL.250 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SECŢIUNEA III – Examenele teoretice

ARA.FCL.300 Proceduri de examinare

(a) AAC instituie mecanismele şi procedurile necesare pentru a permite solicitanţilor să se supună unor examinări teoretice în conformitate cu cerinţele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

(b) În cazul ATPL, MPL al certificatului de pilot comercial (CPL) şi al calificărilor de zbor instrumental, respectivele proceduri respectă toate condiţiile de mai jos:

1. examenele se realizează în scris sau pe calculator.

2. întrebările de examen se selectează de către AAC din Baza Centrală Europeană de Întrebări (*European Central Question Bank* – ECQB) pe baza unei metode comune care permite acoperirea întregii programe la fiecare subiect. ECQB este o bază de date deţinută de Agenţia Europeană pentru Siguranţă în Aviaţie (EASA), care conţine întrebări cu variante multiple de răspuns;

3. examenul la comunicaţii poate fi separat de examenele la celelalte subiecte. Un solicitant care a promovat anterior unul sau ambele examene de comunicaţii în condiţii VFR (reguli de zbor la vedere) şi în condiţii IFR (reguli de zbor instrumental) nu este reexaminat în secţiunile relevante.

(c) AAC informează solicitanţii cu privire la limbile disponibile pentru examene.

(d) AAC instituie proceduri adecvate pentru a asigura integritatea examenelor.

(e) În cazul în care AAC constată că solicitantul nu respectă procedurile de examinare în timpul examenului, acest fapt se evaluează în vederea nepromovării solicitantului, fie la examenul la un singur subiect, fie la întregul examen.

(f) AAC le interzice solicitanţilor despre care se dovedeşte că au copiat să mai participe la un alt examen pentru o perioadă de cel puţin 12 luni de la data examenului în cursul căruia au fost prinşi copiind.

[ARA.FCL.300 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SUBPARTEA CC – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE LA ECHIPAJUL DE CABINĂ

SECŢIUNEA I – Atestatele de membru al echipajului de cabină

ARA.CC.100 Proceduri pentru atestatele de membru al echipajului de cabină

(a) AAC instituie proceduri pentru eliberarea, evidenţa şi supravegherea atestatelor de membru al echipajului de cabină în conformitate cu ARA.GEN.315, ARA.GEN.220, respectiv, ARA.GEN.300.

(b) Atestatele de membru al echipajului de cabină se eliberează de către AAC, utilizând formatul şi specificaţiile prevăzute în apendicele nr.2 la prezenta Anexă (Partea ARA).

ARA.CC.105 Suspendarea sau revocarea atestatelor de membru al echipajului de cabină

AAC trebuie să ia măsuri în conformitate cu ARA.GEN.355, inclusiv suspendarea sau revocarea unui atestat de membru al echipajului de cabină, cel puţin în următoarele cazuri:

(a) neconformitatea cu Partea CC sau cu cerinţele aplicabile ale Părţii ORO şi ale Părţii CAT din Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.831/2018, în cazurile în care s-a identificat o problemă în materie de siguranţă;

(b) obţinerea sau menţinerea valabilităţii atestatului de membru al echipajului de cabină prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

(c) exercitarea privilegiilor asociate atestatului de membru al echipajului de cabină sub influenţa alcoolului sau a drogurilor; şi

(d) dovedirea unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a atestatului de membru al echipajului de cabină.

SECŢIUNEA II – Organizaţii care furnizează cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină

ARA.CC.200 Aprobarea organizaţiilor în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină

(a) Înainte de a elibera o aprobare unei organizaţii de pregătire sau unui operator de transport aerian comercial în vederea furnizării de cursuri de pregătire pentru membrii echipajului de cabină, AAC trebuie să verifice dacă:

1. desfăşurarea, programa şi programele asociate ale cursurilor de pregătire furnizate de organizaţie respectă cerinţele relevante ale Părţii CC;

2. echipamentele de pregătire utilizate de organizaţie reprezintă în mod realist ambientul compartimentului pentru pasageri al tipului (tipurilor) de aeronavă şi caracteristicile tehnice ale echipamentelor care urmează să fie folosite de membrii echipajului de cabină; şi

3. formatorii şi instructorii care realizează sesiunile de pregătire au experienţă şi calificare adecvate în ceea ce priveşte subiectul de pregătire acoperit.

(b) Organizaţiile de pregătire a membrilor echipajelor de cabină certificate de către autorităţile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, pot fi acceptate de AAC. Procedura simplificată de acceptare a acestor instructori va fi stabilită de AAC.

(c) În cazul organizaţiilor de pregătire a membrilor echipajelor de cabină certificate de către autorităţile aeronautice din statele-membre OACI, procedura corespunzătoare va fi stabilită de AAC.

[ARA.CC.200 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SUBPARTEA ATO – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE

LA ORGANIZAŢIILE DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.ATO.105 Programul de supraveghere

Programul de supraveghere al ATO cuprinde monitorizarea standardelor cursurilor, inclusiv eşantionarea zborurilor de instruire cu studenţii, dacă este adecvată pentru aeronava utilizată.

ARA.ATO.110 Aprobarea listelor echipamentului minim

Atunci când primeşte o cerere de aprobare a unei liste a echipamentului minim în conformitate cu ORO.MLR.105 din Partea ORO şi NCC.GEN.101 din Partea NCC la Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operaţiunile aeriene, AAC acţionează în conformitate cu ARO.OPS.205 din Partea ARO la regulamentul respectiv.

[ARA.ATO.110 introdus prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.ATO.120 Evidenţa documentelor

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidenţă detalii privind cursurile furnizate de ATO şi, dacă este cazul, înregistrări privind FSTD utilizate pentru pregătire.

SUBPARTEA FSTD – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE LA CALIFICAREA ECHIPAMENTELOR DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD)

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.FSTD.100 Procedura de evaluare iniţială

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

1. evaluează FSTD propus în vederea evaluării iniţiale sau a perfecţionării în conformitate cu baza de calificare aplicabilă;

2. evaluează FSTD în privinţa aspectelor esenţiale pentru realizarea cursurilor de pregătire şi a procesului de testare şi de verificare a membrilor echipajului de zbor, după caz;

3. desfăşoară teste obiective, subiective şi funcţionale în conformitate cu baza de calificare şi examinează rezultatele respectivelor teste pentru a elabora ghidul testelor de calificare (QTG); şi

4. verifică dacă organizaţia care exploatează respectivul FSTD este în conformitate cu cerinţele aplicabile. Această prevedere nu se aplică în cazul evaluării iniţiale a echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD).

(b) AAC autorizează QTG numai după finalizarea evaluării iniţiale a FSTD şi atunci când toate discrepanţele din QTG au fost soluţionate într-un mod satisfăcător pentru AAC. QTG rezultat în urma procedurii de evaluare iniţială este QTG principal (MQTG), care reprezintă baza pentru calificarea FSTD şi pentru evaluările periodice ulterioare ale FSTD.

(c) Baza de calificare şi condiţii speciale.

1. AAC poate să prevadă condiţii speciale pentru baza de calificare a FSTD atunci când sunt îndeplinite cerinţele din ORA.FSTD.210 litera (a) şi când s-a demonstrat că respectivele condiţii speciale asigură un nivel de siguranţă echivalent cu cel prevăzut în specificaţia de certificare aplicabilă.

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

(a) După finalizarea unei evaluări a FSTD şi dacă a constatat că FSTD respectă baza de calificare aplicabilă în conformitate cu ORA.FSTD.210 şi că organizaţia care exploatează respectivul FSTD îndeplineşte cerinţele aplicabile de menţinere a calificării FSTD în conformitate cu ORA.FSTD.100, AAC eliberează certificatul de calificare a FSTD pe o durată nelimitată, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.4 la prezenta Anexă (Partea ARA).

(b) AAC poate accepta un certificat de calificare FSTD eliberat de către autorităţile aeronautice din statele-membre ale Uniunii Europene, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011. Procedura simplificată de acceptare a certificatelor de calificare respective va fi stabilită de AAC.

(c) În cazul FSTD certificate de către autorităţile aeronautice din statele-membre OACI, procedura corespunzătoare va fi stabilită de AAC.

[ARA.FSTD.110 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.FSTD.115 Calificarea provizorie a FSTD

(a) În cazul introducerii unor noi programe de aeronave, când nu este posibilă conformitatea cu cerinţele stabilite în prezenta subparte pentru calificarea FSTD, AAC poate elibera un nivel de calificare provizorie a FSTD.

(b) Pentru simulatoarele complete de zbor (FFS), se acordă un nivel de calificare provizorie numai la nivelurile A, B sau C.

(c) Acest nivel de calificare provizorie este valabil până când poate fi acordat un nivel de calificare finală şi nu depăşeşte în niciun caz trei ani.

ARA.FSTD.120 Menţinerea unei calificări a FSTD

(a) AAC monitorizează permanent organizaţia care exploatează FSTD pentru a verifica dacă:

1. seria completă de teste din MQTG se reia progresiv pe o perioadă de 12 luni;

2. rezultatele evaluărilor periodice sunt în continuare conforme cu standardele de calificare şi sunt datate şi păstrate; şi

3. este disponibil un sistem de control al configuraţiei pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului şi software-ului din cadrul FSTD calificat.

(b) AAC realizează evaluări periodice ale FSTD în conformitate cu procedurile detaliate la ARA.FSTD.100. Aceste evaluări au loc:

1. în fiecare an, în cazul unui simulator complet de zbor (FFS), al unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau al unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor şi navigaţie (FNPT). Fiecare interval periodic de 12 luni începe de la data calificării iniţiale. Evaluarea periodică a FSTD are loc în decursul celor 60 de zile care precedă finalul acestui interval periodic de evaluare de 12 luni;

2. la fiecare 3 ani, în cazul unui BITD.

ARA.FSTD.130 Modificări

(a) La primirea unei cereri de modificare a oricărui element al certificatului de calificare a FSTD, AAC respectă elementele aplicabile ale cerinţelor privind procedura de evaluare iniţială descrisă la ARA.FSTD.100 literele (a) şi (b).

(b) AAC poate realiza o evaluare specială în urma unor modificări majore sau dacă un FSTD pare să nu funcţioneze la nivelul său iniţial de calificare.

(c) AAC realizează întotdeauna o evaluare specială înainte de a acorda unui FSTD un nivel de calificare mai înalt.

ARA.FSTD.135 Constatări şi acţiuni corective – certificatul de calificare a FSTD

AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, un certificat de calificare a unui FSTD în conformitate cu ARA.GEN.350 în următoarele situaţii, dar fără a se limita la acestea:

(a) obţinerea certificatului de calificare a FSTD prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

(b) organizaţia care exploatează FSTD nu mai poate demonstra că respectivul FSTD este în conformitate cu baza sa de calificare; sau

(c) organizaţia care exploatează FSTD nu mai îndeplineşte cerinţele aplicabile ale Părţii ORA.

ARA.FSTD.140 Evidenţa documentelor

Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC păstrează şi ţine la zi o listă cu FSTD calificate aflate sub supravegherea sa, cu datele la care trebuie efectuate evaluările şi cu datele la care au fost realizate respectivele evaluări.

SUBPARTEA AeMC – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE LA CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC)

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.AeMC.110 Procedura de certificare iniţială

Procedura de certificare pentru un AeMC respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.310.

ARA.AeMC.150 Constatări şi acţiuni corective – AeMC

Fără a aduce atingere dispoziţiilor de la ARA.GEN.350, constatările de nivel 1 includ următoarele cazuri, dar nu se limitează la acestea:

(a) nedesemnarea unui şef al AeMC;

(b) neasigurarea confidenţialităţii medicale a dosarelor aeromedicale; şi

(c) nefurnizarea datelor medicale şi statistice către AAC în scopuri de supraveghere.

SUBPARTEA MED – CERINŢE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA AEROMEDICALĂ

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ARA.MED.120 Examinatori medicali

AAC desemnează unul sau mai mulţi examinatori medicali care să îndeplinească sarcinile descrise în prezenta secţiune. Examinatorul medical are diplomă de licenţă în medicină (studii integrate), este calificat în medicină şi deţine:

(a) o experienţă de muncă postuniversitară în medicină de cel puţin 5 ani;

(b) cunoştinţe specifice şi experienţă în domeniul medicinei aeronautice; şi

(c) pregătire specifică în domeniul certificării medicale.

ARA.MED.125 Direcţionarea către AAC

Atunci când un AeMC sau un examinator aeromedical (AME) a înaintat decizia cu privire la aptitudinea din punct de vedere medical a unui solicitant către AAC:

(a) examinatorul medical sau personalul medical desemnat de AAC evaluează documentaţia medicală relevantă şi solicită documente, examinări şi analize medicale suplimentare dacă este necesar; şi

(b) examinatorul medical determină aptitudinea solicitantului pentru eliberarea unui certificat medical cu una sau mai multe limitări, după caz.

ARA.MED.130 Formatul certificatului medical

Certificatul medical respectă următoarele specificaţii:

(a) Cuprins

1. statul în care s-a eliberat certificatul de pilot sau s-a solicitat eliberarea acestuia (I);

2. clasa certificatului medical (II);

3. numărul certificatului începând cu codul de ţară ONU al Republicii Moldova, urmat de un cod format din numere şi/sau litere scris cu cifre arabe şi caractere latine (III);

4. numele titularului (IV);

5. naţionalitatea titularului (VI);

6. data naşterii titularului (zz/ll/aaaa) (XIV);

7. semnătura titularului (VII);

8. limitare (limitări) (XIII);

9. data expirării certificatului medical (IX) pentru:

(i) clasa 1 operaţiuni comerciale de transport călători cu un singur pilot;

(ii) clasa 1 alte operaţiuni comerciale;

(iii) clasa 2;

(iv) LAPL;

10. data examenului medical;

11. data ultimei electrocardiograme;

12. data ultimei audiograme;

13. data eliberării şi semnătura AME sau a examinatorului medical care a eliberat certificatul;

14. sigiliul sau ştampila (XI).

(b) Material: hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidenţieze clar orice modificări sau ştersături. Orice înregistrare sau ştersătură în formular trebuie autorizată în mod clar de AAC.

(c) Limba: certificatele se redactează în limba de stat şi limba engleză.

(d) Toate datele care figurează în certificatul medical se scriu în formatul „zz/ll/aaaa”.

ARA.MED.135 Formulare de medicină aeronautică

AAC utilizează formulare pentru:

(a) formularul de cerere de certificat medical;

(b) formularul raportului de examinare pentru solicitanţii de certificate medicale clasa 1 şi clasa 2; şi

(c) formularul raportului de examinare pentru solicitanţii de certificate de pilot de aeronave uşoare (LAPL).

ARA.MED.150 Evidenţa documentelor

(a) Pe lângă înregistrările impuse de ARA.GEN.220, AAC include în sistemul său de evidenţă detalii privind examinările şi evaluările aeromedicale trimise de AME sau AeMC.

(b) Toate dosarele aeromedicale ale titularilor de certificate se păstrează pentru o perioadă minimă de 10 ani după expirarea ultimului lor certificat medical.

(c) În scopul evaluării aeromedicale şi al standardizării, dosarele aeromedicale se pun la dispoziţie, în urma obţinerii consimţământului scris al solicitantului/titularului certificatului:

1. unui AeMC sau AME, în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

2. unui comitet de examinare medicală, care poate fi înfiinţat de AAC în scopul reexaminării cazurilor neconcludente;

3. unor medici specialişti în scopul realizării unei evaluări aeromedicale;

4. examinatorului medical al autorităţii competente a unui stat, în urma unei solicitări scrise din partea solicitantului/titularului certificatului;

5. solicitantului/titularului certificatului în cauză, în urma unei solicitări scrise din partea acestuia; şi

6. după eliminarea elementelor de identificare ale solicitantului/titularului certificatului, organizaţiilor care desfăşoară inspecţii de standardizare.

(d) AAC poate pune la dispoziţie dosarele aeromedicale în alte scopuri decât cele menţionate la litera (c), sub rezerva respectării legislaţiei aplicabile cu privire la protecţia datelor cu caracter personal.

(e) AAC ţine o listă a tuturor AME titulari al unui certificat valabil eliberat de AAC şi care poate fi transmisă, la cerere, altor autorităţi competente în domeniul aviaţiei civile.

ARA.MED.160 Schimbul de informaţii cu privire la certificatele medicale prin intermediul unei baze de date centralizate

(a) AAC va crea şi gestiona o bază de date centralizată compatibilă cu Fişierul european de date aeromedicale (European Aero-Medical Repository – EAMR).

(b) În scopul certificării medicale şi al supravegherii solicitanţilor şi titularilor de certificate medicale clasa 1 şi în scopul supravegherii AME şi AeMC, persoanele menţionate la litera (c) schimbă următoarele informaţii prin intermediul bazei de date centralizate:

1. date de bază cu privire la solicitant sau la titularul unui certificat medical clasa 1: AAC; numele şi prenumele; data naşterii; naţionalitatea; adresa de e-mail şi numărul unuia sau al mai multor documente de identificare (buletin de identitate sau paşaport) furnizate de solicitant;

2. date cu privire la certificatele medicale clasa 1: data examenului medical sau, în cazul în care examenul medical nu s-a încheiat, data de începere a examenului medical; data eliberării şi data expirării certificatului medical clasa 1; locul în care s-a efectuat examenul; statutul limitărilor; statutul certificatului respectiv (nou, eliberat, suspendat sau revocat); numărul unic de referinţă al examinatorului medical al AAC; AME sau AeMC care a eliberat certificatul respectiv.

(c) În scopul aplicării dispoziţiilor de la litera (b), următoarele persoane au acces la baza de date şi la informaţiile pe care acesta le conţine:

1. examinatorii medicali ai AAC, precum şi orice alt membru autorizat corespunzător al AAC responsabil de crearea sau gestionarea dosarului solicitantului sau al titularului, conform cerinţelor prezentului Regulament;

2. AME şi personalul autorizat corespunzător al AeMC căruia solicitantul sau titularul i-a furnizat o declaraţie în conformitate cu punctul MED.A.035 litera (b) subpunctul 2;

3. orice membru autorizat corespunzător al personalului AAC responsabil de supravegherea AME sau AeMC care efectuează evaluarea aeromedicală a respectivilor solicitanţi sau titulari.

SECŢIUNEA II – Examinatori aeromedicali (AME)

ARA.MED.200 Procedura pentru eliberarea, revalidarea, reînnoirea sau modificarea unui certificat de AME

(a) Procedura de certificare a unui AME respectă prevederile stabilite la ARA.GEN.315. Înainte de a elibera certificatul, AAC se asigură că cabinetul AME este echipat complet pentru efectuarea examinării aeromedicale în cadrul sferei certificatului de AME solicitat.

(b) Atunci când consideră că AME este în conformitate cu cerinţele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoieşte sau modifică certificatul de AME pentru o perioadă de cel mult 3 ani, utilizând formularul prevăzut în apendicele nr.6 la prezenta Anexă (Partea ARA).

ARA.MED.245 Supravegherea continuă a AME

La elaborarea programului de supraveghere continuă menţionat la ARA.GEN.305, AAC ţine cont de numărul de AME desemnaţi de AAC.

ARA.MED.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea unui certificat de AME

(a) AAC limitează, suspendă sau revocă un certificat de AME în următoarele cazuri:

1. AME nu se mai conformează cerinţelor aplicabile;

2. neîndeplinirea criteriilor de certificare sau de prelungire a certificării;

3. deficienţe în evidenţa dosarelor aeromedicale sau prezentarea de date sau informaţii eronate;

4. falsificarea fişelor, a certificatelor sau a documentelor medicale;

5. tăinuirea unor fapte privind o cerere de certificat medical sau titularul unui certificat medical sau declaraţii false ori frauduloase în relaţia cu AAC;

6. neremedierea constatărilor din cadrul auditului la care este supus cabinetul AME; şi

7. la cererea deţinătorului de certificat AME.

(b) Certificatul unui AME se revocă automat în cazul interdicţiei de a exercita profesiunea de medic.

ARA.MED.255 Măsuri executorii

Dacă, în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate a unui AeMC sau AME, AAC trebuie să dispună de un proces pentru revizuirea certificatelor medicale eliberate de acel AeMC sau AME şi le va anula în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura siguranţa zborului.

SECŢIUNEA III – Certificarea medicală

ARA.MED.315 Analiza rapoartelor de examinare

AAC trebuie să dispună de un proces prin care:

(a) analizează rapoartele de examinare şi de evaluare primite de la AeMC şi AME, şi îi informează pe aceştia cu privire la orice inconsecvenţe, greşeli sau erori făcute în cadrul procesului de evaluare; şi

(b) la cerere, sprijină AME şi AeMC în luarea de decizii cu privire la aptitudinea din punct de vedere aeromedical în cazurile litigioase.

ARA.MED.325 Procedura unei a doua analize

AAC instituie o procedură pentru analiza cazurilor neconcludente şi a celor litigioase cu consultanţi medicali independenţi, experimentaţi în practicarea medicinei aeronautice, care să

analizeze şi să ofere consultanţă cu privire la caracterul apt al unui solicitant de a primi o certificare medicală.

ARA.MED.330 Circumstanţe medicale speciale

(a) Atunci când sunt identificate noi tehnologii medicale, medicamente sau proceduri care pot justifica o evaluare a aptitudinii solicitanţilor care nu se conformează altminteri cerinţelor, se pot efectua cercetări pentru a acumula dovezi privind exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor aferente certificatului.

(b) În vederea efectuării de cercetări, AAC poate elabora şi evalua un protocol de evaluare medicală pe baza căruia AAC poate elibera un număr determinat de certificate medicale pentru piloţi, cu limitări adecvate.

(c) Protocolul include cel puţin următoarele elemente:

1. o evaluare a riscurilor;

2. o analiză şi o evaluare a literaturii de specialitate, vizând furnizarea de dovezi în sprijinul ideii că eliberarea unui certificat medical pe baza protocolului de cercetare nu ar pune în pericol exercitarea în condiţii de siguranţă a privilegiilor aferente certificatului;

3. criterii detaliate de selecţie pentru acceptarea piloţilor în protocol;

4. limitările care vor fi înscrise pe certificatul medical;

5. procedurile de monitorizare;

6. stabilirea criteriilor finale pentru încheierea protocolului.

(d) Protocolul se conformează principiilor etice relevante.

(e) Exercitarea privilegiilor aferente certificatelor de către titularii acestora care deţin un certificat medical eliberat pe baza protocolului este limitată la zborurile pe aeronave înmatriculate în statele implicate în protocolul de cercetare. Această limitare se menţionează în certificatul medical.

(f) Prezintă AeMC şi AME din jurisdicţia lor detalii privind protocolul înainte de punerea în aplicare, în scop informativ.

SUBPARTEA DTO – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA ORGANIZAŢIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO)

ARA.DTO.100 Declararea la AAC

(a) La primirea unei declaraţii din partea unei DTO, AAC trebuie să verifice dacă declaraţia conţine toate informaţiile specificate la punctul DTO.GEN.115 din Anexa nr.8 (Partea DTO) şi să confirme primirea declaraţiei, inclusiv atribuirea unui număr de referinţă individual pentru DTO reprezentantului respectivei DTO.

(b) În cazul în care declaraţia nu conţine informaţiile solicitate sau conţine informaţii care indică o neconformitate cu cerinţele esenţiale prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) şi din Anexa nr.8 (Partea DTO) sau cu cerinţele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, AAC acţionează în conformitate cu ARA.GEN.350 litera (da).

[ARA.DTO.100 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ARA.DTO.105 Modificările aduse declaraţiilor

La primirea unei notificări de modificare a informaţiilor cuprinse în declaraţia depusă de o DTO, AAC acţionează în conformitate cu punctul ARA.DTO.100.

ARA.DTO.110 Verificarea conformităţii programului de pregătire

(a) La primirea programelor de pregătire ale unei DTO şi a oricăror modificări aduse acestora care îi sunt notificate în conformitate cu DTO.GEN.115 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) sau la primirea unei cereri de aprobare a programelor de pregătire ale unei DTO care îi este prezentată în conformitate cu DTO.GEN.230 litera (c) din anexa menţionată, AAC verifică dacă respectivele programe de pregătire respectă cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.

(b) Dacă are certitudinea că programul de pregătire al DTO şi orice modificări ulterioare aduse acestuia sunt în conformitate cu cerinţele respective, AAC informează în scris reprezentantul DTO sau, în cazul menţionat la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO), aprobă programul de pregătire. Pentru o astfel de aprobare, AAC trebuie să utilizeze formularul prevăzut în apendicele nr.8 la prezenta Anexă (Partea ARA).

(c) În cazul constatării oricărei neconformităţi, AAC acţionează în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) sau, în cazul menţionat la punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO), respinge cererea de aprobare a programului de pregătire.

[ARA.DTO.110 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.1
la Partea ARA

Certificat de echipaj de zbor

Certificatul de echipaj de zbor eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor trebuie să respecte următoarele specificaţii:

(a) Cuprinsul. Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asociere cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detaşabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detaşabilă este clar identificabilă ca parte a certificatului.

1. Elemente permanente:

(I) statul emitent al certificatului;

(II) titlul certificatului;

(III) numărul de serie al certificatului începând cu codul de ţară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL”, „BFCL” sau „SFCL”, după caz, şi un cod format din numere şi/sau litere scris cu cifre arabe şi caractere latine;

(IV) numele titularului;

(IVa) data naşterii;

(V) adresa titularului;

(VI) naţionalitatea titularului;

(VII) semnătura titularului;

(VIII) AAC şi, acolo unde este necesar, condiţiile pe baza cărora a fost eliberat certificatul;

(IX) certificarea valabilităţii şi autorizarea pentru privilegiile acordate;

(X) semnătura funcţionarului care eliberează certificatul şi data eliberării; şi

(XI) sigiliul sau ştampila AAC.

2. Elemente variabile:

(XII) calificări şi certificate şi, în cazul baloanelor şi al planoarelor, privilegii: calificări de clasă, calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz. Privilegiile de radiotelefonie (R/T) pot figura pe certificat sau pe un certificat separat;

(XIII) observaţii: atestări speciale referitoare la limitări şi atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenţei lingvistice, observaţii cu privire la validarea automată a certificatului şi calificărilor din Anexa nr.2, atunci când sunt utilizate pentru transportul aerian comercial; şi

(XIV) orice alte detalii solicitate de AAC (de exemplu, locul naşterii/locul de origine).

(b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidenţieze clar orice modificări sau ştersături. Orice înregistrare sau ştergere în formular trebuie autorizată în mod clar de AAC.

(c) Limba. Certificatele se scriu în limba de stat şi în limba engleză.

Copertă

Numele şi sigla autorităţii competente [limba engleză şi limba de stat] **CERTIFICAT DE ECHIPAJ DE ZBOR** [limba engleză şi limba de stat] Eliberat în conformitate cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (eliminaţi opţiunile care nu se aplică) Prezentul certificat este conform cu standardele OACI, cu excepţia privilegiilor LAPL şi BIR sau a cazului în care este însoţit de un certificat medical LAPL Formular AAC 141 Versiunea 1		Cerinţe Dimensiunea fiecărei pagini este o optime de A4

Pagina 2

I	Statul emitent		Cerinţe
III	Numărul certificatului		Numărul de serie al certificatului va începe întotdeauna cu codul de ţară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FCL.”, „BFCL.” sau „SFCL.”, după caz
IV	Numele şi prenumele titularului		

IVa	Data naşterii (vezi instrucţiunile)		Trebuie utilizat un format standard al datei, adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de exemplu, 21/01/1995)
XIV	Locul naşterii		
V	Adresa titularului: strada, oraşul, zona, codul poştal		
VI	Naţionalitatea		
VII	Semnătura titularului		
VIII	Autoritatea competentă emitentă (de exemplu, prezenta CPL(A) a fost eliberată pe baza unui ATPL eliberate de (un stat membru OACI)		
X	Semnătura funcţionarului care a eliberat-o şi data		
XI	Sigiliul sau ştampila AAC		

II	Titlurile certificatelor, data eliberării iniţiale şi codul ţării		Abrevierile utilizate sunt aceleaşi cu cele utilizate în Partea FCL [de exemplu, PPL(H), ATPL(A) etc.], în Partea BFCL şi în Partea SFCL. Trebuie utilizat un format standard al datei, adică ziua/luna/anul, scrise în întregime (de exemplu, 21/01/1995)
IX	Valabilitatea: Privilegiile certificatului se exercită numai dacă titularul deţine un certificat medical valabil pentru privilegiul cerut. _____ Titularul certificatului poartă asupra sa un document care conţine o fotografie, în scopul identificării sale.		Acest document nu este specificat, însă atunci când se călătoreşte în afara Republicii Moldova este suficient un paşaport.
XII	Privilegii de radiotelefonie: Titularul prezentului certificat a demonstrat competenţe de operare a echipamentelor R/T la bordul aeronavelor în _____) a se specifica limba (limbile)		
XIII	Observaţii: Competenţă lingvistică: [limba (limbile)/nivelul/data de valabilitate]		Aici se introduc toate informaţiile suplimentare necesare referitoare la certificat şi privilegiile prevăzute de OACI Se includ atestarea (atestările) competenţei lingvistice, nivelul şi data de valabilitate. În cazul LAPL: LAPL care nu au fost eliberate în conformitate cu standardele OACI. În cazul SPL, cu excepţia cazurilor menţionate în articolul 3b punctul 2 litera (b) din Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor: privilegii de zbor acrobatic şi de zbor în nori cu planorul şi privilegii pentru metode de lansare care urmează să

			fie exercitate în conformitate cu SFCL.155, SFCL.200 şi SFCL.215 din Partea SFCL la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.

Pagini suplimentare – Cerinţe

Paginile adaptate suplimentare, care conţin tabele şi care includ cel puţin următoarele informaţii:

- calificări, certificate, atestări şi privilegii;
- data expirării calificărilor şi a privilegiilor certificatului de examinator şi de instructor;
- data testului sau a verificării;
- observaţii şi restricţii (limitări operaţionale);
- câmpuri pentru numărul de certificat al examinatorului şi/sau instructorului, după caz;
- abrevieri.

Aceste pagini suplimentare sunt destinate pentru a fi utilizate de AAC în mod expres.

Eliberarea iniţială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de AAC.

Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către AAC în mod expres.

Limitările operaţionale se introduc la rubrica „Observaţii şi restricţii” în dreptul privilegiului restricţionat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susţinut cu un copilot, privilegii de instructaj restricţionate la un tip de aeronavă.

Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din certificat.

Pagina 4

XII Calificări, certificate şi privilegii Calificări de revalidat	
Clasă/Tip/IR	**Observaţii şi restricţii**
Instructori	
Examinatori	

Paginile 5, 6 şi 7

Calificările nevalidate se elimină din certificat de către AAC nu mai târziu de cinci ani de la ultima revalidare.

XII/XIII

Atestarea certificatului de calificare	Data testului de calificare	Data testului IR	Valabil până la	Numărul certificatului de examinator	Semnătura inspectorului AAC

Pagina 8

Abrevieri utilizate în prezentul certificat			
			De exemplu, ATPL (certificat de pilot de linie), CPL (certificat de pilot comercial), IR (calificare de zbor instrumental), R/T (radiotelefonie), MEP (avioane multimotor cu piston), FI (instructor de zbor), TRE (examinator pentru calificare de tip) etc.

FORMULAR AAC 141 Versiunea 1

[Apendicele nr.1 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.2
la Partea ARA

Formatul AAC pentru atestatele de membru al echipajului de cabină

Atestatele de membru al echipajului de cabină eliberate de AAC în conformitate cu Partea CC respectă următoarelor specificaţii:

1. ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ
Eliberat în conformitate cu Partea CC

2. Număr de referinţă:
3. Stat emitent:
4. Numele complet al titularului:
5. Data şi locul naşterii:
6. Naţionalitate:
7. Semnătura titularului

8. Autoritate competentă: 9. Organism emitent: Sigiliul sau, ştampila 10. Semnătura funcţionarului care l-a eliberat: 11. Data eliberării: 12. Titularul poate exercita privilegiile de a acţiona ca membru al echipajului de cabină pe aeronave utilizate în operaţiuni de transport aerian comercial numai dacă respectă cerinţele din Partea CC privind aptitudinea continuă şi calificările valabile pentru tipul de aeronavă. Formular AAC 142 Versiunea 1

Instrucţiuni:

a. Atestatul de membru al echipajului de cabină include toate elementele specificate în formularul AAC 142 în conformitate cu elementele 1-12 de mai jos.

b. Dimensiunea trebuie să fie o optime de A4, iar materialul utilizat trebuie să împiedice sau să evidenţieze clar orice modificări sau ştersături.

c. Documentul se tipăreşte în engleză şi în limba de stat.

d. Documentul se eliberează de AAC.

Elementul 1: Titlul „ATESTAT DE MEMBRU AL ECHIPAJULUI DE CABINĂ" şi trimiterea la Partea CC

Elementul 2: Numărul de referinţă al atestatului începe cu codul de ţară ONU atribuit Republicii Moldova, urmat de cel puţin ultimele 2 cifre ale anului de eliberare şi de o referinţă individuală/un număr individual conform unui cod stabilit de AAC (de exemplu, MD-08-xxxx)

Elementul 3: Statul în care s-a eliberat atestatul.

Elementul 4: Numele complet (nume şi prenume) aşa cum apare în documentul de identitate oficial al titularului.

Elementele 5 şi 6: Data şi locul naşterii, precum şi naţionalitatea, aşa cum apar în documentul de identitate oficial al titularului.

Elementul 7: Semnătura titularului.

Elementul 8: Aici se introduc detaliile de identificare ale AAC, acestea cuprinzând numele complet al AAC, adresa poştală, sigiliul oficial şi sigla, în funcţie de caz.

Elementul 9: AAC este organismul emitent şi sigiliul oficial va fi înscris în cadrul elementului 8.

Elementul 10: Semnătura funcţionarului care acţionează în numele organismului emitent.

Elementul 11: Se utilizează formatul standard al datei, adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de exemplu, 22/02/2008).

Element 12: Aceeaşi propoziţie în limba engleză şi traducerea completă şi exactă a acesteia în limba de stat.

Apendicele nr.3
la Partea ARA

CERTIFICAT PENTRU ORGANIZAŢII DE PREGĂTIRE APROBATE (ATO)

AAC

CERTIFICAT DE ORGANIZAŢIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ

NUMĂR/REFERINŢĂ CERTIFICAT

În temeiul Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă [şi al Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor/Regulamentului de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor] (se va adapta după caz) şi sub rezerva îndeplinirii condiţiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că

[NUMELE ORGANIZAŢIEI DE PREGĂTIRE]

[ADRESA ORGANIZAŢIEI DE PREGĂTIRE]

este o organizaţie de pregătire certificată conform Părţii ORA, cu privilegiul de a furniza cursuri de pregătire conforme cu Partea FCL, inclusiv de a utiliza FSTD-uri, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată/cursurilor de pregătire în conformitate cu Partea BFCL/cursurilor de pregătire în conformitate cu Partea SFCL (se va adapta după caz).

CONDIŢII:

Prezentul certificat este limitat la privilegiile şi la sfera furnizării de cursuri de pregătire, inclusiv a utilizării de FSTD, în conformitate cu lista din aprobarea cursurilor de pregătire anexată.

Prezentul certificat este valabil atât timp cât organizaţia aprobată continuă să respecte Partea ORA, Partea FCL, Partea BFCL, Partea SFCL (se va adapta după caz) şi alte reglementări aplicabile.

Sub rezerva conformităţii cu condiţiile de mai sus, prezentul certificat rămâne valabil cu excepţia cazurilor în care certificatul a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori s-a renunţat la acesta.

Data eliberării:
Semnătură: AAC

CERTIFICAT DE ORGANIZAŢIE DE PREGĂTIRE APROBATĂ

APROBARE CURSURI DE PREGĂTIRE

Anexă la certificatul ATO numărul:

[NUMĂR/REFERINŢĂ CERTIFICAT]

[NUMELE ORGANIZAŢIEI DE PREGĂTIRE]

a obţinut privilegiul de a furniza şi de a desfăşura următoarele cursuri de pregătire conforme cu Partea FCL/Partea BFCL/Partea SFCL (se va adapta după caz) şi de a utiliza următoarele FSTD:

Curs de pregătire	FSTD utilizat(e), inclusiv codul alfabetic (*)

(*) Indicat în certificatul de calificare

Prezenta aprobare a cursurilor de pregătire este valabilă atât timp cât:

(a) certificatul ATO nu a fost înlocuit, limitat, suspendat sau revocat ori nu s-a renunţat la acesta; şi

(b) toate operaţiunile sunt desfăşurate în conformitate cu Partea ORA, cu Partea FCL, cu Partea BFCL, cu Partea SFCL (se va adapta după caz), cu alte reglementări aplicabile şi, dacă este cazul, cu procedurile din documentaţia organizaţiei conform prevederilor Părţii ORA.

Data eliberării:

Semnătură: AAC

Pentru Republica Moldova/AAC

Formular AAC 143 Versiunea 2 – pagina 2/2

[Anexa nr.3 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.4
la Partea ARA

CERTIFICAT DE CALIFICARE A ECHIPAMENTULUI DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR

Introducere

Pentru certificatul de calificare a FSTD, se utilizează formularul AAC 145. Prezentul document conţine specificaţiile FSTD, inclusiv orice limitare (limitări) şi autorizaţie (autorizaţii) sau aprobare (aprobări) specială (speciale) care se aplică FSTD în cauză. Certificatul de calificare se tipăreşte în limba engleză şi în limba de stat.

FSTD convertibile dispun de un certificat de calificare separat pentru fiecare tip de aeronavă. Montarea de motoare şi echipamente diferite pe un FSTD nu necesită certificate de calificare separate. Toate certificatele de calificare sunt prevăzute cu un număr de serie precedat de un cod format din litere, care este specific respectivului FSTD. Codul alfabetic este specific autorităţii competente emitente.

AAC

CERTIFICAT DE CALIFICARE A ECHIPAMENTULUI DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR

REFERINŢĂ:

în temeiul Regulamentului de stabilire cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă şi sub rezerva îndeplinirii condiţiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că

FSTD [TIPUL ŞI CODUL ALFABETIC]

amplasat la [NUMELE ŞI ADRESA ORGANIZAŢIEI]

a îndeplinit cerinţele de calificare prevăzute în Partea ORA, sub rezerva îndeplinirii condiţiilor din specificaţiile FSTD anexate.

Prezentul certificat de calificare rămâne valabil cu condiţia ca FSTD şi titularul certificatului de calificare să respecte în continuare cerinţele aplicabile ale Părţii ORA, cu excepţia cazurilor în care certificatul a fost înlocuit, suspendat sau revocat, ori s-a renunţat la acesta.

Data eliberării:_____

Semnătură:_____

Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 1/2

AAC

CERTIFICAT DE CALIFICARE A FSTD: [Referinţă]

SPECIFICAŢIILE FSTD

A. Tip sau variantă de aeronavă:

B. Nivelul de calificare al FSTD:

C. Document de referinţă principal:

D. Sistem de vizualizare:

E. Sistem de simulare a mişcărilor:

F. Motor simulat:

G. Panou de instrumente simulat:

H. ACAS simulat:

I. Vânt de forfecare:

J. Capacităţi suplimentare:

K. Restricţii sau limitări:

L. Informaţii orientative de avut în vedere la pregătire, testare şi verificare					
CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III (cea mai joasă valoare minimă)/(lowest minimum)	RVR	m	DH	ft	
LVTO	RVR	m			
Experienţă recentă/Recency					
IFR – pregătire/verificare/IFR training/check					
Calificare de tip/Type rating					

Verificări ale competenţei/Proficiency checks	
Apropiere cu sistemul automat cuplat/Autocoupled approach	
Aterizare automată/sistem de ghidare la rulare/Autoland/roll out guidance	
ACAS I/II	
Sistem de avertizare la vânt de forfecare/vânt de forfecare previzibil/ Windshear warning system/predictive windshear	
Radar WX/WX-radar	
HUD/HUGS	
FANS	
GPWS/EGPWS	
Capacitate ETOPS/ETOPS capability	
GPS	
Altele/Other	

Data eliberării: _____

Semnătură:_____

Formular AAC 145 Versiunea 1 – pagina 2/2

Apendicele nr.5
la Partea ARA

CERTIFICAT PENTRU CENTRELE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ (AeMC)

AAC

CERTIFICAT DE CENTRU DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

REFERINŢĂ

în temeiul Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă şi sub rezerva îndeplinirii condiţiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că

[NUMELE ORGANIZAŢIEI]

[ADRESA ORGANIZAŢIEI]

este un centru de medicină aeronautică certificat în conformitate cu Partea ORA, cu privilegiile şi sfera de activitate prevăzute în condiţiile de aprobare anexate.

CONDIŢII:

Prezentul certificat este limitat la cele specificate în secţiunea referitoare la sfera aprobării din manualul organizaţiei aprobate.

Prezentul certificat impune respectarea procedurilor specificate în documentaţia organizaţiei, în conformitate cu prevederile Părţii ORA.

Prezentul certificat rămâne valabil, sub rezerva conformităţii, cu cerinţele din Partea ORA, cu excepţia cazurilor în care a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat.

_____ _____
Data eliberării Semnătură

Formular AAC 146 Versiunea 1

Apendicele nr.6
la Partea ARA

CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME)

AAC

CERTIFICAT DE EXAMINATOR AEROMEDICAL

NUMĂR/REFERINŢĂ CERTIFICAT;

în temeiul Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă şi sub rezerva îndeplinirii condiţiilor specificate mai jos, AAC certifică prin prezenta că

[NUMELE EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

[ADRESA EXAMINATORULUI AEROMEDICAL]

este examinator aeromedical

CONDIŢII:

1. Prezentul certificat este limitat la privilegiile prevăzute în anexa la prezentul certificat de AME.
2. Prezentul certificat impune respectarea normelor de aplicare şi a procedurilor specificate în Partea MED.
3. Prezentul certificat rămâne valabil pe o perioadă de trei ani până la [xx/yy/zzzz(*)] sub rezerva conformităţii cu cerinţele din Partea MED cu excepţia cazurilor în care a fost restituit, înlocuit, suspendat sau revocat.

_____ _____
Data eliberării Semnătură

(*) Data eliberării este data la care s-a eliberat şi semnat certificatul
Formular AAC 148 Versiunea 1

CERTIFICAT PENTRU EXAMINATORII AEROMEDICALI (AME)

Anexă la certificatul de AME numărul:

PRIVILEGII ŞI SFERA DE ACTIVITATE

[Numele şi titlul academic al examinatorului aeromedical] a obţinut privilegiul (privilegiile) de a realiza examinări şi evaluări aeromedicale în vederea eliberării de

certificate medicale şi rapoarte medicale în conformitate cu tabelul de mai jos şi de a elibera aceste certificate şi rapoarte medicale pentru:

LAPL	[da/data]
Clasa 2	[da/data]
Membru al echipajului de cabină	[da/data]
Clasa 1 revalidare/reînnoire	[da/data]/ [nu]
Clasa 3 revalidare/reînnoire	[da/data]/ [nu]

_____ Data eliberării:

_____ Semnătura:

Apendicele nr.7
la Partea ARA

Aprobarea programului de pregătire pentru o organizaţie de pregătire declarată (DTO)

AAC

AAC:		
Denumirea DTO:		
Numărul de referinţă al DTO:		
Programul (programele) de pregătire aprobat(e): Standardizare examinatori – FE(S), FE(B) (**) Curs de reîmprospătare a cunoştinţelor pentru examinatori – FE(S), FE(B) (**)	Referinţă doc.:	Observaţii:
Programul sau programele de pregătire menţionate au fost verificate de AAC şi considerate conforme cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă, Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor		
Data eliberării:		
Semnătură: AAC [ ]		
(*1) Se va adapta după caz. Formularul AAC Versiunea 2 – pagina 1/1		

[Anexa nr.7 în redacţia Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

Apendicele nr.8
la Partea ARA

ICAO attachment in electronic or paper format is the following:

Republic of Moldova
ICAO attachment to automatically validate licences
(Issue 1)

issued in accordance with Regulation laying down technical requirements and administrative procedures related to civil aviation aircrew, ARA.FCL.200, Annex 6 Part-ARA

The licence is automatically validated by all the ICAO States listed in point (2) under an agreement registered with ICAO. The ICAO Registration Number is: XXXX.
The ICAO Contracting States that automatically validate this licence are: *
Civil Aviation Authority of the Republic of Moldova Date of issue: _____

* Please input the applicable ICAO Contracting States

Anexa nr.7
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

CERINŢE APLICABILE ORGANIZAŢIILOR PENTRU PERSONALUL NAVIGANT [PARTEA ORA]

SUBPARTEA GEN – *CERINŢE GENERALE*

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ORA.GEN.105 Autoritatea competentă

Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea competentă care exercită supravegherea organizaţiilor supuse unei obligaţii de certificare.

ORA.GEN.115 Solicitarea unui certificat de organizaţie

(a) Cererea de certificat de organizaţie sau de modificare a unui certificat existent se realizează în forma şi modul stabilite de AAC ţinând cont de cerinţele aplicabile din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare.

(b) Solicitanţii unui prim certificat furnizează AAC o documentaţie care demonstrează modul în care aceştia se vor conforma cerinţelor stabilite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare. O astfel de documentaţie include o procedură care descrie modul în care se vor gestiona schimbările ce nu necesită o aprobare prealabilă şi cum se vor notifica acestea AAC.

ORA.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) Pentru a obţine conformitatea cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, o organizaţie poate utiliza mijloace de conformitate alternative la AMC adoptate de AAC.

(b) Atunci când o organizaţie doreşte să utilizeze un mijloc de conformitate alternativ, înainte de a-l implementa, aceasta furnizează AAC o descriere completă a mijlocului de conformitate alternativ. Descrierea include orice revizuiri ale manualelor sau procedurilor care ar putea fi relevante, precum şi o evaluare care demonstrează că se respectă Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare.

Organizaţia poate pune în aplicare aceste mijloace de conformitate alternative sub rezerva aprobării prealabile de către AAC şi la primirea informării prevăzute la ARA.GEN.120 litera (d).

ORA.GEN.125 Condiţii de aprobare şi privilegiile unei organizaţii

O organizaţie certificată respectă sfera şi privilegiile definite în condiţiile de aprobare anexate la certificatul organizaţiei.

ORA.GEN.130 Schimbările aduse organizaţiilor

(a) Orice schimbare care afectează:

1. sfera certificatului sau condiţiile de aprobare ale unei organizaţii; sau

2. oricare dintre elementele sistemului de management al organizaţiei prevăzut la ORA.GEN.200 litera (a) punctele 1 şi 2 necesită aprobarea prealabilă a autorităţii competente.

(b) Pentru orice schimbări care necesită o aprobare prealabilă în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, organizaţia solicită şi obţine o aprobare din partea AAC. Cererea se face înainte ca orice astfel de schimbare să aibă loc, pentru a permite AAC să determine menţinerea conformităţii cu Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi cu normele sale de aplicare şi să modifice, dacă este necesar, certificatul organizaţiei şi condiţiile de aprobare asociate anexate la acesta.

Organizaţia furnizează AAC documentaţia relevantă.

Schimbarea se realizează numai la primirea aprobării oficiale a AAC în conformitate cu ARA.GEN.330.

În timpul acestor schimbări, organizaţia îşi desfăşoară activitatea în condiţiile prevăzute de AAC.

(c) Toate schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă se gestionează şi se notifică AAC în modul definit în procedura aprobată de AAC în conformitate cu ARA.GEN.310 litera (c).

ORA.GEN.135 Menţinerea valabilităţii

(a) Certificatul organizaţiei rămâne valabil cu condiţia ca:

1. organizaţia să respecte în continuare cerinţele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, ţinând cont de prevederile referitoare la tratarea constatărilor, conform punctului ORA.GEN.150;

2. AAC să i se acorde acces la organizaţie, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menţine conformitatea cu cerinţele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare; şi

3. certificatul să nu fie revocat sau să nu se renunţe la acesta.

(b) În cazul revocării sau al renunţării, certificatul se înapoiază AAC fără întârziere.

ORA.GEN.140 Accesul

În scopul stabilirii conformităţii cu cerinţele relevante din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentul Regulament şi normele sale de aplicare, organizaţia acordă acces la întreaga bază materială, la toate aeronavele, documentele, evidenţele, datele, procedurile sau la alte materiale relevante pentru activitatea sa care face obiectul certificării, fie că este contractată sau nu, oricărei persoane autorizate de AAC.

ORA.GEN.150 Constatări

După primirea unei notificări a constatărilor, organizaţia:

(a) determină cauza care stă la baza neconformităţii;

(b) defineşte un plan de acţiuni corective; şi

(c) demonstrează implementarea acţiunilor corective într-un mod satisfăcător pentru AAC, într-un termen convenit cu AAC, definit la ARA.GEN.350 litera (d).

ORA.GEN.155 Reacţia imediată la o problemă de siguranţă

Organizaţia pune în aplicare:

(a) orice măsură de siguranţă impusă de AAC în conformitate cu ARA.GEN.135 litera (b); şi

(b) orice informaţie obligatorie relevantă în materie de siguranţă emisă de AAC, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

ORA.GEN.160 Raportarea evenimentelor

(a) În cadrul sistemului său de management, organizaţia trebuie să instituie şi să menţină un sistem de raportare a evenimentelor care să includă raportarea obligatorie şi voluntară.

(b) Organizaţia trebuie să raporteze autorităţii de investigare şi AAC orice eveniment sau situaţie în materie de siguranţă care pune în pericol sau care, dacă nu se remediază sau abordează, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanţii acesteia sau oricare altă persoană şi, în special, să raporteze orice accident sau incident grav.

(c) Fără a aduce atingere literei (a), organizaţia raportează AAC şi titularului aprobării de proiect al aeronavei orice incident, funcţionare defectuoasă, defect tehnic, depăşire a limitelor tehnice, eveniment care ar atrage atenţia asupra existenţei unor informaţii incorecte, incomplete sau ambigue în datele stabilite în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr.468/2019 sau orice altă circumstanţă anormală care a pus sau se poate să fi pus în pericol o aeronavă, ocupanţii acesteia sau oricare altă persoană şi care nu a dus la producerea unui accident sau a unui incident grav.

(d) Fără a aduce atingere prevederilor RAC-RAASEAC, rapoartele în conformitate cu litera (c) trebuie:

1. să fie întocmite cât mai curând posibil, însă în orice caz în termen de 72 de ore de la momentul identificării de către organizaţie a evenimentului sau a situaţiei la care face referire raportul, cu excepţia cazului în care există circumstanţe excepţionale care împiedică acest lucru;

2. să fie întocmite în forma şi în modul stabilite de AAC/autoritatea de investigare, astfel cum se defineşte la ORA.GEN.105;

3. să conţină toate informaţiile pertinente despre situaţia sesizată de organizaţie.

(e) Acolo unde este cazul, organizaţia întocmeşte un raport asupra acţiunilor subsecvente pentru a furniza detalii despre măsurile pe care organizaţia intenţionează să le ia pentru a preveni evenimente similare pe viitor, imediat ce aceste măsuri au fost identificate. Acest raport se realizează în forma şi în modul stabilite de AAC şi se prezintă autorităţii de investigare şi AAC.

[ORA.GEN.160 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

SECŢIUNEA II – Managementul

ORA.GEN.200 Sistemul de management

(a) Organizaţia instituie, pune în aplicare şi menţine un sistem de management care include:

1. responsabilităţi şi răspunderi clar definite pentru întreaga organizaţie, inclusiv răspunderea directă în materie de siguranţă a conducătorului responsabil;

2. descrierea filozofiilor şi principiilor generale ale organizaţiei în materie de siguranţă, denumite generic „politica de siguranţă”;

3. identificarea pericolelor care ameninţă siguranţa aviaţiei, generate de activităţile organizaţiei, evaluarea acestora şi managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri în vederea reducerii riscului şi a verificării eficacităţii acestora;

4. menţinerea nivelului de pregătire şi de competenţă a personalului pentru a-i permite acestuia să îşi execute sarcinile;

5. documentarea tuturor proceselor-cheie ale sistemului de management, inclusiv un proces menit să facă personalul conştient de responsabilităţile sale şi procedura de modificare a acestei documentaţii;

6. o funcţie de monitorizare a conformităţii organizaţiei cu cerinţele relevante. Monitorizarea conformităţii cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor către conducătorul responsabil în vederea asigurării implementării efective a unor acţiuni corective, după caz; şi

7. toate cerinţele suplimentare relevante prevăzute în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 şi în RAC-RAASEAC, precum şi în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora.

(b) Sistemul de management corespunde mărimii organizaţiei şi naturii, precum şi complexităţii activităţilor sale, ţinând cont de pericolele şi riscurile asociate inerente acestor activităţi.

(c) Fără a se aduce atingere literei (a), într-o organizaţie care furnizează pregătire numai pentru LAPL, PPL, SPL sau BPL şi pentru calificările sau certificatele aferente, managementul riscurilor la adresa siguranţei şi monitorizarea conformităţii definite la litera (a) punctele 3 şi 6 pot fi realizate printr-un bilanţ organizaţional care trebuie efectuat cel puţin o dată pe an calendaristic. Organizaţia informează fără întârzieri nejustificate AAC în privinţa rezultatelor acestui bilanţ.

[ORA.GEN.200 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ORA.GEN.205 Activităţi contractate

(a) Activităţile contractate includ toate activităţile din sfera aprobării organizaţiei care sunt desfăşurate de o altă organizaţie care este certificată la rândul ei să desfăşoare astfel de activităţi sau, dacă nu este certificată, îşi desfăşoară activitatea în temeiul aprobării organizaţiei contractante. Atunci când contractează sau achiziţionează orice parte a activităţii sale, organizaţia se asigură că serviciul sau produsul contractat sau achiziţionat respectă cerinţele aplicabile.

(b) Atunci când organizaţia certificată externalizează orice parte a activităţii sale către o organizaţie care nu este la rândul său certificată în conformitate cu prezenta Anexă (Partea ORA) să desfăşoare o astfel de activitate, organizaţia contractată îşi desfăşoară activitatea în temeiul aprobării organizaţiei contractante. Organizaţia contractantă se asigură că AAC i se acordă acces la organizaţia contractată pentru a determina menţinerea conformităţii cu cerinţele aplicabile.

ORA.GEN.210 Cerinţe privind personalul

(a) Organizaţia numeşte un conducător responsabil, care deţine autoritatea în ceea ce priveşte asigurarea faptului că toate activităţile pot fi finanţate şi executate în conformitate cu cerinţele aplicabile. Conducătorul responsabil poartă răspunderea pentru instituirea şi menţinerea unui sistem de management eficace.

(b) Organizaţia desemnează o persoană sau un grup de persoane care au răspunderea de a se asigura că organizaţia respectă în continuare cerinţele aplicabile. Respectiva persoană sau respectivele persoane răspund în ultimă instanţă în faţa conducătorului responsabil. Aceste persoane trebuie să fie supuse procedurii de acceptare de către AAC.

(c) Organizaţia deţine suficient personal calificat pentru sarcinile planificate şi pentru activităţile care trebuie desfăşurate în conformitate cu cerinţele aplicabile.

(d) Organizaţia ţine evidenţe corespunzătoare privind experienţa, calificarea şi pregătirea personalului pentru a dovedi conformitatea cu litera (c).

(e) Organizaţia se asigură că întregul personal cunoaşte normele şi procedurile relevante pentru executarea atribuţiilor sale.

ORA.GEN.215 Cerinţe privind baza materială

Organizaţia deţine o bază materială care să permită desfăşurarea şi managementul tuturor sarcinilor planificate şi al activităţilor în conformitate cu cerinţele aplicabile.

ORA.GEN.220 Evidenţa documentelor

(a) Organizaţia instituie un sistem de evidenţă a documentelor care permite stocarea adecvată şi trasabilitatea sigură a tuturor activităţilor desfăşurate şi care acoperă în special toate elementele indicate la ORA.GEN.200.

(b) Formatul evidenţelor se specifică în procedurile organizaţiei.

(c) Documentele păstrate în evidenţă se stochează într-un mod care asigură protecţia împotriva deteriorării, alterării şi furtului.

SUBPARTEA ATO – ORGANIZAŢII DE PREGĂTIRE APROBATE

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ORA.ATO.100 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabileşte cerinţele ce trebuie îndeplinite de organizaţiile care furnizează cursuri de pregătire pentru certificate de pilot şi pentru calificările şi certificatele asociate.

ORA.ATO.105 Depunerea cererilor

(a) Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de organizaţie de pregătire aprobată (ATO) furnizează AAC:

1. următoarele informaţii:

(i) denumirea şi adresa organizaţiei de pregătire;

(ii) data la care se intenţionează începerea activităţii;

(iii) detaliile personale şi calificările responsabilului cu pregătirea (HT), ale instructorului (instructorilor) de zbor, ale instructorilor care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor şi ale instructorului (instructorilor) care asigură pregătirea teoretică;

(iv) numele şi adresa (adresele) aerodromului (aerodromurilor) şi/sau ale bazei (bazelor) de operare unde se desfăşoară pregătirea;

(v) lista aeronavelor care urmează să fie exploatate în cadrul pregătirii, inclusiv categoria, clasa sau tipul, numărul de înmatriculare, proprietarii şi categoria certificatului de navigabilitate ale acestora, după caz;

(vi) lista echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) pe care organizaţia de pregătire intenţionează să le utilizeze, după caz;

(vii) tipul de pregătire pe care organizaţia de pregătire doreşte să îl furnizeze şi programul de pregătire corespunzător; şi

2. manualele de operaţiuni şi de pregătire.

(b) Organizaţiile de pregătire pentru zbor de încercare. Fără a aduce atingere literei (a) punctul 1 subpunctele (iv) şi (v), organizaţiile de pregătire care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare trebuie să furnizeze doar:

1. numele şi adresa (adresele) aerodromurilor şi/sau ale bazei (bazelor) de operare principale unde se desfăşoară pregătirea; şi

2. o listă a tipurilor sau categoriilor de aeronavă care urmează să fie utilizate în cadrul pregătirii pentru zbor de încercare.

(c) În cazul unei modificări a certificatului, solicitanţii furnizează AAC părţile relevante din informaţiile şi documentele menţionate la litera (a).

ORA.ATO.110 Cerinţe privind personalul

(a) Se desemnează un HT. HT dispune de o experienţă vastă ca instructor în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO şi de bune capacităţi manageriale.

(b) Responsabilităţile HT includ:

1. asigurarea faptului că pregătirea furnizată este conformă cu Anexa nr.1 (Partea FCL), cu Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, cu Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, şi, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, a faptului că cerinţele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr.468/2019 şi programul de pregătire au fost stabilite;

2. asigurarea integrării satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) şi a instruirii teoretice; şi

3. supravegherea progresului fiecărui student în parte.

(c) Instructorii care asigură pregătirea teoretică dispun de:

1. experienţă practică în aviaţie în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată şi au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instruire; sau

2. experienţă anterioară în furnizarea de instruire teoretică şi o pregătire teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza instruirea teoretică.

(d) Instructorii de zbor şi instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor deţin calificările prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL), în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi în Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.

[ORA.ATO.110 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ORA.ATO.120 Evidenţa documentelor

Următoarele evidenţe se păstrează pe toată durata cursului de pregătire şi timp de 3 ani de la absolvirea cursului de pregătire:

(a) detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor şi în simulatoare de zbor de care a beneficiat fiecare student;

(b) rapoartele de progres periodice şi detaliate întocmite de instructori, inclusiv evaluările, zborurile de încercare periodice în vederea evaluării progresului şi examinările la sol; şi

(c) informaţiile privind certificatele şi calificările şi certificatele asociate ale studenţilor, inclusiv datele la care expiră certificatele medicale şi calificările.

ORA.ATO.125 Programul de pregătire

(a) Se elaborează un program de pregătire pentru fiecare tip de curs oferit.

(b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor, din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz, şi, în cazul pregătirii pentru zbor de încercare, cerinţele relevante din Partea 21 din Hotărârea Guvernului nr.468/2019.

[ORA.ATO.125 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ORA.ATO.130 Manualul de pregătire şi manualul de operaţiuni

(a) ATO elaborează şi menţine un manual de pregătire şi un manual de operaţiuni cuprinzând informaţii şi instrucţiuni care să permită personalului să îşi execute atribuţiile şi care să ofere îndrumări studenţilor privind modul în care trebuie respectate cerinţele cursului.

(b) ATO pune la dispoziţia personalului său şi, după caz, la dispoziţia studenţilor informaţiile conţinute în manualul de pregătire, în manualul de operaţiuni şi în documentaţia de aprobare a ATO.

(c) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, manualul de operaţiuni respectă cerinţele privind manualul de operaţiuni pentru zbor de încercare prevăzut în Partea 21.

(d) Manualul de operaţiuni stabileşte sisteme de limitare a timpului de zbor pentru instructorii de zbor, inclusiv numărul maxim de ore de zbor, numărul maxim de ore de zbor în serviciu şi timpul de odihnă minim între sesiunile de instruire în conformitate cu Partea ORO.

ORA.ATO.135 Aeronave de antrenament şi FSTD

(a) ATO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerinţele definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017. Aeronavele care intră sub incidenţa dispoziţiilor de la punctele 1, 2, 3 sau 4 din Anexa nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condiţiile următoare:

1. în timpul unui proces de evaluare, AAC a confirmat un nivel de siguranţă comparabil cu cel definit de toate cerinţele esenţiale prevăzute în Anexa nr.1 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017;

2. AAC a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul ATO.

(b) ATO furnizează cursuri de pregătire în FSTD dacă demonstrează AAC:

1. concordanţa între specificaţiile FSTD şi programul de pregătire asociat;

2. că FSTD utilizate respectă cerinţele relevante ale părţii FCL;

3. în cazul simulatoarelor complete de zbor (FFS), FFS reprezintă în mod adecvat tipul de aeronavă relevant; şi

4. că a instituit un sistem pentru a monitoriza în mod adecvat schimbările aduse FSTD şi pentru a se asigura că respectivele schimbări nu afectează gradul de adecvare al programului de pregătire.

(c) Dacă aeronava utilizată pentru testul de îndemânare este de un alt tip decât FFS utilizat pentru pregătirea practică la vedere, creditul maxim se limitează la cel alocat pentru echipamentul de pregătire pentru procedurile de zbor şi navigaţie II (FNPT II) pentru avioane şi FNPT II/III pentru elicoptere în programul relevant de pregătire practică.

(d) Organizaţiile de pregătire pentru zbor de încercare. Aeronavele utilizate pentru cursurile de pregătire pentru zbor de încercare se echipează în mod corespunzător cu instrumente pentru zborurile de încercare, în funcţie de obiectivul pregătirii.

[ORA.ATO.135 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

ORA.ATO.140 Aerodromuri şi baze de operare

Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, ATO utilizează aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările şi caracteristicile adecvate pentru a

permite antrenamentul la manevrele relevante, ţinând cont de pregătirea furnizată şi de categoria şi tipul de aeronavă utilizat.

ORA.ATO.145 Condiţii prealabile pentru pregătire

(a) ATO se asigură că participanţii la cursuri îndeplinesc toate condiţiile prealabile pentru pregătire stabilite în Partea MED, în Partea FCL şi, dacă este cazul, astfel cum sunt definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operaţională instituite în conformitate cu Partea 21.

(b) În cazul ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, participanţii la cursuri îndeplinesc toate condiţiile prealabile pentru pregătire stabilite în conformitate cu Partea 21.

ORA.ATO.150 Pregătirea în alte ţări

Atunci când ATO este aprobată pentru furnizarea de cursuri de pregătire pentru calificarea de zbor instrumental (IR) în alte state membre OACI:

(a) programul de pregătire include zboruri de aclimatizare în Republica Moldova înainte de susţinerea testului de îndemânare IR; şi

(b) testul de îndemânare IR se susţine în Republica Moldova.

SECŢIUNEA II – Cerinţe suplimentare aplicabile ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru CPL, MPL şi ATPL şi pentru calificările şi certificatele asociate

ORA.ATO.210 Cerinţe privind personalul

(a) *Responsabilul cu pregătirea (HT)*. Cu excepţia ATO care furnizează cursuri de pregătire pentru zbor de încercare, HT desemnat dispune de o experienţă vastă în domeniul pregătirii în calitate de instructor pentru obţinerea certificatelor de pilot profesionist şi a calificărilor sau certificatelor asociate.

(b) *Instructor şef de zbor (CFI)*. ATO care furnizează instruire practică desemnează un CFI responsabil cu supravegherea instructorilor de zbor şi a instructorilor de pregătire sintetică, precum şi cu standardizarea întregii instruiri practice şi sintetice pentru zbor. CFI deţine certificat de pilot profesionist de cel mai înalt grad şi calificările asociate sub raportul cursurilor de pregătire practică realizate şi deţine un certificat de instructor cu privilegiul de a asigura instruire pentru cel puţin unul dintre cursurile de pregătire furnizate.

(c) *Instructor şef de pregătire teoretică (CTKI)*. ATO care furnizează instruire teoretică desemnează un CTKI care este responsabil cu supravegherea tuturor instructorilor ce asigură pregătirea teoretică şi cu standardizarea întregii instruiri teoretice. CTKI dispune de o experienţă vastă ca instructor de pregătire teoretică în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată de ATO.

ORA.ATO.225 Programul de pregătire

(a) Programul de pregătire include structura instruirii practice şi teoretice, prezentată pe săptămâni sau pe etape, o listă a exerciţiilor standard şi un rezumat al programei.

(b) Conţinutul şi modul de organizare al programului de pregătire se specifică în manualul de pregătire.

ORA.ATO.230 Manualul de pregătire şi manualul de operaţiuni

(a) Manualul de pregătire specifică standardele, obiectivele şi scopurile pregătirii pentru fiecare etapă a acesteia care trebuie respectate de studenţi şi abordează următoarele subiecte:

- planul de pregătire;
- sesiunile de informare (briefing) şi exerciţiile de zbor;
- pregătirea pentru zbor într-un FSTD, dacă este cazul;
- instruirea teoretică.

(b) Manualul de operaţiuni furnizează informaţii relevante pentru anumite grupuri de personal, precum instructorii de zbor, instructorii de pregătire sintetică pentru zbor, instructorii de pregătire teoretică, personalul operaţional şi personalul de întreţinere, şi cuprinde informaţii generale, tehnice, informaţii privind rutele şi informaţii privind pregătirea angajaţilor.

SECŢIUNEA III – Cerinţe suplimentare aplicabile ATO care furnizează tipuri specifice de pregătire

Capitolul 1 – Curs la distanţă

ORA.ATO.300 Generalităţi

ATO poate primi aprobarea să desfăşoare programe de cursuri modulare utilizând învăţarea la distanţă în următoarele cazuri:

(a) cursuri modulare de instruire teoretică;

(b) cursuri de instruire teoretică suplimentară pentru o calificare de clasă sau de tip; sau

(c) cursuri de instruire teoretică pregătitoare aprobată pentru obţinerea unei prime calificări de tip pentru un elicopter multimotor.

ORA.ATO.305 Instruire în sala de curs

(a) Toate subiectele cursurilor modulare de învăţare la distanţă includ un element de instruire în sala de curs.

(b) Durata de timp petrecută cu instruirea efectivă în sala de curs nu trebuie să reprezinte mai puţin de 10% din durata totală a cursului.

(c) În acest scop, trebuie să fie disponibile săli de curs fie la sediul principal al activităţii ATO, fie în cadrul unui spaţiu adecvat situat altundeva.

ORA.ATO.310 Instructori

Toţi instructorii sunt pe deplin familiarizaţi cu cerinţele programului de cursuri la distanţă.

Capitolul 2 – Cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă

ORA.ATO.330 Generalităţi

(a) Aprobarea pentru cursuri de pregătire fără ore de zbor pe aeronavă (ZFTT), după cum se specifică în partea FCL, se acordă numai ATO care deţin şi privilegiile de a desfăşura operaţiuni de transport comercial aerian sau ATO care au înţelegeri specifice cu operatori de transport comercial aerian.

(b) Aprobarea pentru cursurile ZFTT se acordă numai dacă operatorul dispune de cel puţin 90 de zile de experienţă în exploatare pe respectivul tip de avion.

(c) În cazul cursurilor ZFTT furnizate de o ATO care are o înţelegere specifică cu un operator, cerinţele privind cele 90 de zile de experienţă în exploatare nu se aplică dacă instructorul pentru calificarea de tip [TRI(A)] implicat în decolările şi aterizările suplimentare, în conformitate cu Partea ORO, deţine experienţă în exploatare pe respectivul tip de avion.

ORA.ATO.335 Simulator complet de zbor

(a) FSS autorizat pentru ZFTT trebuie să fie funcţional în conformitate cu criteriile sistemului de management al ATO.

(b) Sistemul de simulare a mişcărilor şi sistemul de vizualizare ale FFS trebuie să fie complet funcţionale, în conformitate cu specificaţiile de certificare aplicabile pentru FSTD menţionate în ORA.FSTD.205.

Capitolul 3 – Cursuri pentru certificat de pilot de aeronave cu echipaj multiplu (MPL)

ORA.ATO.350 Generalităţi

Privilegiile de a desfăşura cursuri integrate de pregătire MPL şi cursuri de instructor MPL se acordă unei ATO numai dacă aceasta are şi privilegiul de a desfăşura operaţiuni de transport comercial aerian sau dacă are o înţelegere specifică cu un operator de transport comercial aerian.

Capitolul 4 – Pregătirea pentru zbor de încercare

ORA.ATO.355 Organizaţii de pregătire pentru zbor de încercare

(a) ATO care a fost aprobată să furnizeze cursuri de pregătire pentru zbor de încercare pentru eliberarea unei calificări de pilot de încercare de categoria 1 sau 2 în conformitate cu Partea FCL poate beneficia de o extindere a privilegiilor sale la furnizarea de cursuri de pregătire pentru alte categorii de zbor de încercare şi alte categorii de personal pentru zbor de încercare, cu condiţia ca:

1. cerinţele relevante din Partea 21 să fie îndeplinite; şi

2. să existe o înţelegere specifică între ATO şi organizaţia conformă cu Partea 21 care angajează sau intenţionează să angajeze astfel de personal.

(b) Evidenţa procesului de pregătire include rapoartele scrise ale studentului impuse de programul de pregătire, inclusiv, dacă e cazul, prelucrarea şi analizarea datelor aferente parametrilor înregistraţi relevanţi pentru tipul de zbor de încercare.

SUBPARTEA FSTD – CERINŢE PRIVIND ORGANIZAŢIILE CARE EXPLOATEAZĂ ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR (FSTD) ŞI CALIFICAREA FSTD

SECŢIUNEA I – Cerinţe privind organizaţiile care exploatează FSTD

ORA.FSTD.100 Generalităţi

(a) Solicitantul unui certificat de calificare a unui FSTD dovedeşte AAC că a instituit un sistem de management în conformitate cu ORA.GEN secţiunea II. Această dovadă asigură faptul că solicitantul deţine, în mod direct sau prin contract, capacitatea de a menţine performanţa, funcţiile şi alte caracteristici specificate pentru nivelul de calificare al FSTD şi de a controla instalaţia FSTD.

(b) Dacă solicitantul este titularul unui certificat de calificare eliberat în conformitate cu prezenta Anexă (Partea ORA), specificaţiile FSTD se detaliază:

1. în condiţiile din certificatul ATO; sau

2. în cazul titularului unui AOC, în manualul de pregătire.

ORA.FSTD.105 Menţinerea calificării FSTD

(a) Pentru a menţine calificarea FSTD, titularul unui certificat de calificare a unui FSTD realizează seria completă de teste cuprinse în ghidul principal al testelor de calificare (MQTG), precum şi teste funcţionale şi subiective progresiv pe o perioadă de 12 luni.

(b) Rezultatele se datează, se marchează ca analizate şi evaluate şi se păstrează în conformitate cu ORA.FSTD.240, pentru a demonstra că se menţin standardele FSTD.

(c) Se instalează un sistem de control al configuraţiei pentru a asigura integritatea permanentă a hardware-ului şi software-ului din cadrul FSTD calificat.

ORA.FSTD.110 Modificări

(a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD instituie şi menţine un sistem pentru identificarea, evaluarea şi încorporarea oricăror modificări importante în FSTD pe care le exploatează, în special:

1. orice modificare adusă aeronavelor care este esenţială pentru pregătire, testare şi verificare, fie că este sau nu este impusă de o directivă privind navigabilitatea; şi

2. orice modificare a unui FSTD, inclusiv sistemul de simulare a mişcărilor şi sistemul de vizualizare, dacă este esenţială pentru pregătire, testare şi verificare, ca în cazul revizuirilor datelor.

(b) Modificările hardware-ului şi software-ului FSTD care afectează manevrarea, performanţa şi operarea sistemului sau orice modificare majoră a sistemului de simulare a mişcărilor sau a sistemului de vizualizare se evaluează pentru a se determina impactul asupra criteriilor de calificare originale. Organizaţia elaborează modificări pentru orice test de validare afectat. Organizaţia testează FSTD pe baza noilor criterii.

(c) Organizaţia informează autoritatea competentă înaintea oricăror schimbări majore pentru a se stabili dacă testele efectuate sunt satisfăcătoare. AAC stabileşte dacă este necesară o evaluare specială a FSTD înainte de a-l reintegra în programul de pregătire în urma modificării.

ORA.FSTD.115 Instalaţii

(a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD se asigură că:

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

2. toţi ocupanţii FSTD şi personalul de întreţinere sunt informaţi cu privire la siguranţa FSTD pentru a se asigura că aceştia sunt familiarizaţi cu întregul echipament de siguranţă şi cu toate procedurile de siguranţă din FSTD în cazul unei urgenţe; şi

3. FSTD şi instalaţiile sale sunt conforme cu reglementările locale privind sănătatea şi siguranţa.

(b) Caracteristicile de siguranţă ale FSTD, precum opririle de urgenţă şi iluminatul de urgenţă se verifică cel puţin anual şi se consemnează.

ORA.FSTD.120 Echipamente suplimentare

În cazul în care la FSTD s-au adăugat echipamente suplimentare, chiar dacă nu sunt necesare pentru calificare, acestea vor fi evaluate de AAC pentru a se asigura că nu afectează în mod negativ calitatea pregătirii.

SECŢIUNEA II – Cerinţe privind calificarea FSTD

ORA.FSTD.200 Solicitarea unei calificări a FSTD

(a) Cererea de certificat de calificare a unui FSTD se realizează în forma şi modul stabilite de AAC:

1. în cazul echipamentelor de pregătire instrumentală de bază (BITD), de către producătorul BITD;

2. în toate celelalte cazuri – de către organizaţia care intenţionează să opereze FSTD.

(b) Solicitanţii unei calificări iniţiale furnizează AAC o documentaţie care demonstrează modul în care aceştia se vor conforma cerinţelor stabilite în prezentul Regulament. O astfel de documentaţie include procedura stabilită pentru a asigura conformitatea cu ORA.GEN.130 şi ORA.FSTD.230.

ORA.FSTD.205 Specificaţii de certificare pentru FSTD

(a) AAC aprobă, în conformitate cu prevederile Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, specificaţii de certificare ca mijloace standard de demonstrare a conformităţii FSTD cu cerinţele esenţiale din Anexa nr.4 la Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017.

(b) Aceste specificaţii de certificare sunt suficient de detaliate şi specifice pentru a indica solicitanţilor condiţiile în care se vor elibera calificările.

ORA.FSTD.210 Baza de calificare

(a) Baza de calificare pentru eliberarea unui certificat de calificare a FSTD cuprinde:

1. specificaţiile de certificare aplicabile stabilite AAC, care sunt valabile la data cererii de calificare iniţială;

2. datele de validare ale aeronavelor, definite în partea obligatorie a datelor privind conformitatea operaţională aprobate în conformitate cu Partea 21, dacă este cazul; şi

3. orice condiţii speciale, dacă specificaţiile de certificare asociate nu cuprind standarde adecvate sau corespunzătoare pentru FSTD, deoarece FSTD dispune de caracteristici inovatoare sau diferite de acelea pe care sunt bazate specificaţiile de certificare aplicabile.

(b) Baza de calificare este aplicabilă pentru viitoarele calificări periodice ale FSTD, cu excepţia cazului în care acesta este inclus în altă categorie.

ORA.FSTD.225 Durata şi menţinerea valabilităţii

(a) Calificarea unui simulator complet de zbor (FFS), a unui echipament de pregătire pentru zbor (FTD) sau a unui echipament de pregătire pentru procedurile de zbor şi navigaţie (FNPT) rămâne valabilă cu condiţia ca:

1. FSTD şi organizaţia care îl exploatează să respecte în continuare cerinţele aplicabile;

2. AAC să i se acorde acces la organizaţie, în conformitate cu ORA.GEN.140, pentru a determina dacă se menţine conformitatea cu cerinţele relevante Codului aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, prezentului Regulament şi normele sale de aplicare; şi

3. certificatul de calificare să nu fie revocat sau să nu se renunţe la acesta.

(b) Intervalul de 12 luni prevăzut la ARA.FSTD.120 litera (b) punctul 1 poate fi extins până la maximum 36 de luni în următoarele circumstanţe:

1. FSTD a fost supus unei evaluări iniţiale şi cel puţin unei evaluări periodice care a stabilit conformitatea sa cu baza de calificare;

2. titularul certificatului de calificare a FSTD are antecedente satisfăcătoare în ceea ce priveşte trecerea cu succes de evaluările regulamentare ale FSTD în cele 36 de luni premergătoare;

3. AAC realizează, la fiecare 12 luni, un audit formal al sistemului de monitorizare a conformităţii deţinut de organizaţie şi definit la ORA.GEN.200 litera (a) punctul 6; şi

4. o persoană desemnată de organizaţie, care dispune de o experienţă adecvată, revizuieşte reluarea periodică a testelor din ghidul testelor de calificare (QTG), efectuează testele funcţionale şi subiective relevante la fiecare 12 luni şi trimite AAC un raport cu privire la rezultate.

(c) O calificare a unui BITD rămâne valabilă sub rezerva unei evaluări periodice a conformităţii cu baza de calificare aplicabilă efectuată de către AAC în conformitate cu ARA.FSTD.120.

(d) În cazul renunţării sau al revocării, certificatul de calificare a FSTD se înapoiază AAC.

ORA.FSTD.230 Schimbări aduse unui FSTD calificat

(a) Titularul unui certificat de calificare a FSTD informează AAC cu privire la orice schimbare propusă a FSTD, precum:

1. modificări majore;

2. mutarea FSTD; şi

3. orice dezactivare a FSTD.

(b) În cazul ridicării nivelului de calificare al FSTD, organizaţia solicită AAC o evaluare a acestei ridicări de nivel. Organizaţia efectuează toate testele de validare pentru nivelul de calificare solicitat. Rezultatele evaluărilor anterioare nu se utilizează pentru validarea performanţei FSTD în cazul ridicării de nivel curente.

(c) Când un FSTD este mutat într-un loc nou, organizaţia informează AAC înaintea activităţii planificate comunicând şi programarea evenimentelor asociate.

Înainte de repunerea în funcţiune a FSTD în locul nou, organizaţia efectuează cel puţin o treime din testele de validare, precum şi teste funcţionale şi subiective pentru a se asigura că performanţa FSTD respectă standardul de calificare original. O copie a documentaţiei de testare şi evidenţele FSTD se păstrează pentru a fi analizate de către AAC.

AAC poate realiza o evaluare a FSTD după mutare. Evaluarea se realizează în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD.

(d) Dacă o organizaţie plănuieşte să dezactiveze un FSTD pe perioade îndelungate, se informează AAC şi se instituie controale adecvate în perioada în care FSTD este inactiv.

Organizaţia convine cu AAC asupra unui plan pentru dezactivare şi pentru orice depozitare şi reactivare pentru a se asigura că FSTD poate fi reactivat la nivelul său de calificare original.

ORA.FSTD.235 Transferabilitatea unei calificări a FSTD

(a) Când are loc o schimbare a organizaţiei care exploatează un FSTD, noua organizaţie informează AAC în prealabil pentru a conveni asupra unui plan de transferare a FSTD.

(b) AAC poate realiza o evaluare în conformitate cu baza de calificare originală a FSTD.

(c) Atunci când FSTD nu mai este conform cu baza sa de calificare iniţială, organizaţia solicită un nou certificat de calificare a FSTD.

ORA.FSTD.240 Evidenţa documentelor

Titularul unui certificat de calificare a FSTD ţine evidenţa:

(a) tuturor documentelor care descriu şi dovedesc baza de calificare iniţială şi nivelul FSTD pe întreaga durată de viaţă a FSTD; şi

(b) oricăror documente şi rapoarte periodice referitoare la fiecare FSTD şi la activităţile de monitorizare a conformităţii pentru o perioadă de cel puţin 5 ani.

SUBPARTEA AeMC – CENTRE DE MEDICINĂ AERONAUTICĂ

SECŢIUNEA I – Generalităţi

ORA.AeMC.105 Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabileşte cerinţele suplimentare care trebuie îndeplinite de o organizaţie pentru a se califica pentru eliberarea sau menţinerea unui certificat de a elibera certificate medicale, în calitate de centru de medicină aeronautică (AeMC), inclusiv certificate medicale iniţiale de clasa 1;

ORA.AeMC.115 Procedura de solicitare

Solicitanţii unui certificat de AeMC:

(a) respectă MED.D.005; şi

(b) pe lângă documentaţia pentru aprobarea unei organizaţii prevăzută la ORA.GEN.115, furnizează detalii privind afilierea la anumite spitale sau institute medicale sau legătura cu acestea în scopul realizării examenelor medicale de specialitate.

ORA.AeMC.135 Menţinerea valabilităţii

Certificatul de AeMC se eliberează pe o durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiţia ca titularul şi examinatorii aeromedicali ai organizaţiei:

(a) să respecte MED.D.030; şi

(b) să îşi asigure experienţa continuă prin executarea unui număr adecvat de examene medicale pentru clasa 1 în fiecare an.

SECŢIUNEA II – Managementul

ORA.AeMC.200 Sistemul de management

AeMC instituie şi menţine un sistem de management care include elementele vizate de ORA.GEN.200 şi, în plus, procese:

(a) pentru certificarea medicală în conformitate cu Partea MED; şi

(b) pentru asigurarea permanentă a confidenţialităţii medicale.

ORA.AeMC.210 Cerinţe privind personalul

(a) AeMC:

1. dispune de un examinator aeromedical (AME) desemnat ca şef al AeMC, cu privilegii de eliberare a unor certificate medicale de clasa 1 şi cu suficientă experienţă în medicina aeronautică pentru îndeplinirea atribuţiilor care îi revin; şi

2. dispune de un număr adecvat de AME complet calificaţi, precum şi de alt personal tehnic şi experţi.

(b) Şeful AeMC este responsabil cu coordonarea evaluării rezultatelor examinărilor şi cu semnarea rapoartelor, a certificatelor şi a certificatelor medicale iniţiale de clasa 1.

ORA.AeMC.215 Cerinţe privind baza materială

AeMC este echipat cu mijloacele medicale şi tehnice adecvate pentru realizarea examinărilor aeromedicale necesare pentru exercitarea privilegiilor incluse în sfera de autorizare.

ORA.AeMC.220 Evidenţa documentelor

Pe lângă evidenţele impuse de ORA.GEN.220, AeMC:

(a) păstrează înregistrări cu detaliile examinărilor şi evaluărilor medicale realizate în vederea eliberării, revalidării sau reînnoirii certificatelor medicale şi cu rezultatele acestora, pe o perioadă de minimum 10 ani de la data ultimei examinări; şi

(b) păstrează toate fişele medicale într-un mod care asigură permanent respectarea confidenţialităţii medicale.

Anexa nr.8
la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice
şi a procedurilor administrative referitoare
la personalul navigant din aviaţia civilă

CERINŢE PENTRU ORGANIZAŢIILE DE PREGĂTIRE DECLARATE (DTO) [PARTEA DTO]

DTO.GEN.100 Cerinţe generale

În conformitate cu punctul 43 din prezentul Regulament, Anexa nr.8 (Partea DTO) stabileşte cerinţele aplicabile organizaţiilor de pregătire a piloţilor care furnizează cursurile de pregătire menţionate la punctul DTO.GEN.110 pe baza unei declaraţii făcute în conformitate cu punctul DTO.GEN.115.

DTO.GEN.105 Autoritatea competentă

În sensul prezentei Anexe (Partea DTO), autoritatea competentă în ceea ce priveşte o DTO este AAC, iar sediul principal al activităţii DTO se află pe teritoriul Republicii Moldova.

DTO.GEN.110 Sfera pregătirii

(a) DTO are dreptul să furnizeze următoarele cursuri de pregătire, cu condiţia să fi depus o declaraţie în conformitate cu punctul DTO.GEN.115:

1. pentru avioane:

(a) pregătire teoretică pentru LAPL(A) şi PPL(A);

(b) instruire practică pentru LAPL(A) şi PPL(A);

(c) pregătire în vederea obţinerii calificării de clasă pentru SEP (aterizare pe uscat), SEP (aterizare pe mare) şi TMG;

(d) pregătire în vederea obţinerii calificărilor suplimentare: zbor pe timp de noapte, zbor acrobatic, zbor în munţi, tractare planoare sau bannere;

2. pentru elicoptere:

(a) pregătire teoretică pentru LAPL(H) şi PPL(H);

(b) instruire practică pentru LAPL(H), PPL(H);

(c) calificare de tip monomotor pentru elicoptere având o configuraţie certificată de maximum cinci locuri;

(d) pregătire în vederea obţinerii calificării de zbor pe timp de noapte;

3. pentru planoare, în conformitate cu cerinţele din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor:

(a) instruire teoretică pentru SPL;

(b) instruire practică pentru SPL;

(c) pregătire în vederea extinderii privilegiilor la planoare sau la TMG în conformitate cu SFCL.150;

(d) pregătire pentru alte metode de lansare în conformitate cu SFCL.155;

(e) pregătire în vederea obţinerii unor noi calificări şi privilegii: privilegii de zbor acrobatic nivel elementar şi avansat, calificarea de tractare planoare şi bannere, calificarea de zbor pe timp de noapte pentru TMG şi privilegii de zbor în nori cu planorul;

(f) pregătire în vederea obţinerii certificatului de instructor de zbor pentru planoare [FI(S)];

(g) curs de reîmprospătare a cunoştinţelor FI(S);

4. pentru baloane, în conformitate cu cerinţele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor:

(a) instruire teoretică pentru BPL;

(b) instruire practică pentru BPL;

(c) pregătire în vederea extinderii la o altă clasă sau grupă în conformitate cu BFCL.150;

(d) pregătire în vederea obţinerii unor noi calificări: calificarea de zbor captiv cu baloane cu aer cald, calificarea de zbor pe timp de noapte şi calificarea de operaţiuni comerciale;

(e) pregătire în vederea obţinerii certificatului de instructor de zbor pentru baloane [FI(B)];

(f) curs de reîmprospătare a cunoştinţelor FI(B).

(b) O DTO are dreptul să furnizeze, de asemenea, cursurile pentru examinatori menţionate la BFCL.430 şi la BFCL.460 litera (b) punctul 1 din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor pentru FE(B), precum şi la SFCL.430 şi la SFCL.460 litera (b) punctul 1 din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru FE(S), cu condiţia ca DTO să fi depus o declaraţie în conformitate cu DTO.GEN.115, iar AAC să fi aprobat programul de pregătire în conformitate cu DTO.GEN.230 litera (c).

[DTO.GEN.110 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

DTO.GEN.115 Declaraţia

(a) Înainte de a furniza unul dintre cursurile de pregătire menţionate la punctul DTO.GEN.110, o organizaţie care intenţionează să furnizeze o astfel de pregătire trebuie să depună o declaraţie la AAC. Declaraţia trebuie să conţină cel puţin următoarele informaţii:

1. denumirea DTO;

2. datele de contact ale sediului principal al activităţii DTO şi, dacă este cazul, datele de contact ale aerodromurilor şi ale bazelor de operare ale DTO;

3. numele şi datele de contact ale următoarelor persoane:

(i) reprezentantul DTO;

(ii) responsabilul cu pregătirea în cadrul DTO; precum şi

(iii) toţi adjuncţii responsabilului cu pregătirea în cadrul DTO, dacă este necesar conform punctului DTO.GEN.250 litera (b) punctul 1;

4. tipul de pregătire, aşa cum se specifică la punctul DTO.GEN.110, furnizată la fiecare aerodrom şi/sau bază de operare;

5. o listă a tuturor aeronavelor şi a FSTD care se utilizează pentru pregătire, dacă este cazul;

6. data la care se intenţionează începerea pregătirii;

7. o declaraţie prin care se confirmă că DTO a elaborat o politică de siguranţă şi că va aplica această politică în toate activităţile de pregătire care fac obiectul declaraţiei, în conformitate cu punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii);

8. o declaraţie prin care se confirmă că, în toate activităţile de pregătire care fac obiectul declaraţiei, DTO respectă şi va continua să respecte cerinţele esenţiale prevăzute în Anexa nr.4 la

Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) şi din Anexa nr.8 (Partea DTO), cerinţele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor.

(b) Declaraţia şi modificările ulterioare ale acesteia se întocmesc utilizând formularul din apendicele nr.1 la prezenta Anexă (Partea DTO).

(c) O DTO trebuie să depună la AAC, împreună cu declaraţia, programul sau programele de pregătire pe care le utilizează sau intenţionează să le utilizeze pentru a oferi cursuri de pregătire, precum şi cererea de aprobare a programului sau a programelor de pregătire, în cazul în care această aprobare este necesară în conformitate cu punctul DTO.GEN.230 litera (c).

(d) Prin derogare de la litera (c), o organizaţie care deţine o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din Anexa nr.7 (Partea ORA) poate să depună, împreună cu declaraţia, numai referinţa manualului sau a manualelor de pregătire deja aprobate.

[DTO.GEN.115 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

DTO.GEN.116 Notificarea modificărilor şi încetarea activităţilor de pregătire

O DTO notifică AAC, fără întârziere nejustificată:

(a) toate modificările aduse informaţiilor conţinute în declaraţia menţionată la punctul DTO.GEN.115 litera (a) şi programului sau programelor de pregătire ori manualului sau manualelor de pregătire aprobate menţionate la punctul DTO.GEN.115 litera (c) şi, respectiv, litera (d);

(b) încetarea unora dintre activităţile de pregătire sau a tuturor activităţilor de pregătire care fac obiectul declaraţiei.

DTO.GEN.135 Încetarea dreptului de a furniza cursuri de pregătire

O DTO nu mai are dreptul să furnizeze, integral sau parţial, cursurile de pregătire specificate în declaraţia sa, pe baza declaraţiei respective, în una dintre situaţiile următoare:

(a) DTO a notificat AAC încetarea unora sau a tuturor activităţilor de pregătire care fac obiectul declaraţiei în conformitate cu punctul DTO.GEN.116 litera (b);

(b) DTO nu a mai furnizat pregătirea de peste 36 de luni consecutive.

DTO.GEN.140 Acces

În scopul de a stabili dacă o DTO funcţionează în conformitate cu declaraţia sa, DTO acordă acces oricărei persoane autorizate de AAC, în orice moment, la orice unitate de lucru, aeronavă, document, registre, date, proceduri sau alte materiale relevante pentru activităţile sale de pregătire care fac obiectul declaraţiei.

DTO.GEN.150 Constatări

După ce AAC a comunicat unei DTO o constatare în conformitate cu punctul ARA.GEN.350 litera (da) punctul 1, DTO trebuie să ia următoarele măsuri în perioada de timp stabilită de AAC:

(a) să determine cauza care stă la baza neconformităţii;

(b) să întreprindă acţiunile corective necesare pentru a pune capăt neconformităţii şi, dacă este cazul, să remedieze consecinţele acesteia;

(c) să informeze AAC cu privire la acţiunile corective pe care le-a întreprins.

DTO.GEN.155 Reacţia la o problemă de siguranţă

Ca reacţie la o problemă de siguranţă, o DTO trebuie să pună în aplicare:

(a) măsurile de siguranţă impuse de AAC în conformitate cu punctul ARA.GEN.135 litera (c);

(b) informaţiile obligatorii relevante în materie de siguranţă emise de AAC, inclusiv directivele de navigabilitate.

DTO.GEN.210 Cerinţe privind personalul

(a) O DTO desemnează:

1. Un reprezentant, care este responsabil şi autorizat în mod corespunzător să facă cel puţin următoarele:

(i) asigură conformitatea DTO şi a activităţii ei cu cerinţele aplicabile şi cu declaraţia depusă;

(ii) elaborează şi instituie o politică de siguranţă care să garanteze că activităţile DTO sunt efectuate în condiţii de siguranţă, se asigură că DTO aderă la această politică de siguranţă şi ia măsurile necesare în vederea atingerii obiectivelor acestei politici de siguranţă;

(iii) promovează siguranţa în cadrul DTO;

(iv) se asigură că DTO dispune de resurse suficiente, astfel încât activităţile menţionate la subpunctele (i), (ii) şi (iii) să poată fi efectuate în mod eficient.

2. Un responsabil cu pregătirea, care este responsabil şi autorizat în mod corespunzător, să asigure cel puţin:

(i) conformitatea pregătirii furnizate cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor sau din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, precum şi cu programul de pregătire al DTO;

(ii) integrarea satisfăcătoare a cursurilor de pregătire practică pe o aeronavă sau pe un echipament de pregătire sintetică pentru zbor (FSTD) şi a pregătirii teoretice;

(iii) supravegherea progresului cursanţilor;

(iv) în cazul menţionat la punctul DTO.GEN.250 litera (b), supravegherea adjunctului sau a adjuncţilor responsabilului cu pregătirea.

(b) O DTO poate desemna o singură persoană ca reprezentant şi responsabil cu pregătirea.

(c) O DTO nu desemnează o persoană în calitate de reprezentant sau responsabil cu pregătirea dacă există indicii obiectivi că nu i se poate încredinţa acestei persoane îndeplinirea atribuţiilor enumerate la litera (a) într-un mod care să protejeze şi să promoveze siguranţa aviaţiei. Faptul că în ultimii trei ani o persoană a făcut obiectul unei măsuri executorii luate în conformitate cu punctul ARA.GEN.355 este considerat a fi un astfel de indiciu obiectiv, cu excepţia cazului în care persoana respectivă poate demonstra că prin natura, amploarea sau impactul ei asupra siguranţei aviaţiei, constatarea care a condus la măsura respectivă nu este de natură să indice că persoanei respective nu i se poate încredinţa îndeplinirea acestor sarcini în modul cerut.

(d) O DTO se asigură că instructorii care asigură pregătirea teoretică deţin una dintre următoarele calificări:

1. experienţă practică în aviaţie în domeniile relevante pentru pregătirea furnizată şi au absolvit un curs de pregătire în tehnici de instructaj;

2. experienţă anterioară în furnizarea de pregătire teoretică şi o bază teoretică adecvată în domeniul în care vor furniza pregătirea teoretică.

(e) Instructorii de zbor şi instructorii care asigură pregătirea pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor deţin calificările prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FCL), în Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi în Anexa

nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor pentru tipul de pregătire pe care îl furnizează.

[DTO.GEN.210 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

DTO.GEN.215 Cerinţe privind baza materială

O DTO deţine o bază materială care să permită desfăşurarea şi managementul tuturor activităţilor sale în conformitate cu cerinţele esenţiale din Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 şi cu cerinţele din prezenta Anexă (Partea DTO).

DTO.GEN.220 Evidenţa datelor

(a) DTO păstrează pentru fiecare cursant următoarele evidenţe pe întreaga durată a cursului de pregătire şi timp de 3 ani de la absolvirea ultimei sesiuni de pregătire:

1. detaliile pregătirii la sol, ale pregătirii practice în zbor şi în simulatoare de zbor;

2. informaţii cu privire la progresele individuale înregistrate;

3. informaţiile privind certificatele şi calificările asociate relevante pregătirii furnizate, inclusiv datele de expirare ale certificatelor medicale şi ale calificărilor.

(b) O DTO păstrează raportul bilanţului intern anual şi raportul de activitate menţionate la punctul DTO.GEN.270 literele (a) şi, respectiv, (b) timp de 3 ani de la data la care DTO a întocmit aceste rapoarte.

(c) DTO păstrează programul de pregătire pentru o perioadă de 3 ani de la data la care a avut loc ultimul curs de pregătire furnizat în conformitate cu programul respectiv.

(d) În conformitate cu legislaţia aplicabilă privind protecţia datelor cu caracter personal, DTO păstrează evidenţele menţionate la litera (a) într-un mod care să asigure protecţia prin instrumente şi protocoale adecvate şi ia toate măsurile necesare pentru a restricţiona accesul la evidenţele respective numai la persoanele care sunt autorizate în mod corespunzător să le acceseze.

DTO.GEN.230 Programul de pregătire al DTO

(a) O DTO stabileşte un program de pregătire pentru fiecare dintre cursurile de pregătire menţionate la punctul DTO.GEN.110 pe care le furnizează DTO.

(b) Programul de pregătire trebuie să respecte cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz.

(c) O DTO are dreptul să furnizeze pregătirea menţionată la DTO.GEN.110 litera (b) numai în cazul în care programul de pregătire pentru pregătirea respectivă, precum şi orice modificări ale acestuia au primit din partea AAC, la cererea DTO, o aprobare în conformitate cu ARA.DTO.110, prin care se confirmă că programul de pregătire şi orice modificări ale acestuia sunt conforme cu cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL), Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor, după caz. O DTO solicită această aprobare prin depunerea declaraţiei sale în conformitate cu DTO.GEN.115.

(d) Litera (c) nu se aplică unei organizaţii care deţine o aprobare emisă în conformitate cu subpartea ATO din Anexa nr.7 (Partea ORA) care include privilegii pentru pregătirea respectivă.

[DTO.GEN.230 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

DTO.GEN.240 Aeronave de antrenament şi FSTD

(a) DTO utilizează o flotă adecvată de aeronave de pregătire sau FSTD echipate în mod corespunzător pentru cursurile de pregătire furnizate. Flota de aeronave este alcătuită din aeronave care respectă toate cerinţele definite în Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017. Aeronavele care intră sub incidenţa dispoziţiilor de la punctele 1, 2, 3 sau 4 din Anexa nr.2 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 pot fi utilizate pentru pregătire dacă sunt îndeplinite toate condiţiile următoare:

1. în timpul unui proces de evaluare, AAC a confirmat un nivel de siguranţă comparabil cu cel definit de toate cerinţele esenţiale prevăzute în Anexa nr.1 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017;

2. AAC a autorizat utilizarea aeronavelor pentru pregătire în cadrul DTO.

(b) O DTO întocmeşte şi actualizează permanent o listă a tuturor aeronavelor, inclusiv însemnele de înmatriculare ale acestora, utilizate pentru cursurile de pregătire pe care le furnizează.

[DTO.GEN.240 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]

DTO.GEN.250 Aerodromuri şi baze de operare

(a) Atunci când furnizează cursuri de pregătire practică pe o aeronavă, o DTO utilizează numai aerodromuri sau baze de operare care dispun de dotările şi caracteristicile adecvate pentru a permite antrenamentul la manevrele relevante, ţinând cont de pregătirea furnizată şi de categoria şi tipul de aeronavă utilizată.

(b) Atunci când o DTO utilizează mai mult de un aerodrom pentru furnizarea oricăruia dintre cursurile de pregătire specificate la punctul DTO.GEN.110 litera (a) punctele 1 şi 2:

1. pentru fiecare aerodrom suplimentar, desemnează un adjunct responsabil cu pregătirea, care este responsabil de sarcinile menţionate la punctul DTO.GEN.210 litera (a) punctul 2 subpunctele (i)-(iii) pe aerodromul respectiv; şi

2. se asigură că sunt disponibile resurse suficiente pentru a opera în siguranţă pe toate aerodromurile, în conformitate cu cerinţele din prezenta Anexă (Partea DTO).

DTO.GEN.260 Pregătirea teoretică

(a) Pentru pregătirea teoretică, DTO poate utiliza cursuri la faţa locului sau cursuri la distanţă.

(b) O DTO trebuie să monitorizeze şi înregistreze progresele fiecărui participant care urmează un curs de pregătire teoretică.

DTO.GEN.270 Bilanţul intern anual şi raportul anual de activitate

O DTO face următoarele demersuri:

(a) face un bilanţ intern anual al sarcinilor şi atribuţiilor menţionate la punctul DTO.GEN.210 şi întocmeşte un raport privind bilanţul respectiv;

(b) întocmeşte un raport anual de activitate;

(c) prezintă AAC raportul privind bilanţul intern anual şi raportul anual de activitate până la data stabilită de AAC.

Apendicele nr.1
la Partea DTO

DECLARAŢIE

în temeiul Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă	
□ Declaraţie iniţială □ Notificare a modificărilor ([1]) – Numărul de referinţă al DTO:	
1.	**Organizaţia de pregătire declarată (DTO)** Denumire:
2.	**Locul (locurile) de desfăşurare a activităţii** Datele de contact (adresă, telefon, e-mail) ale sediului principal al activităţii DTO:
3.	**Personalul** Numele şi datele de contact (adresă, telefon, e-mail) ale reprezentantului DTO: Numele şi datele de contact (adresă, telefon, e-mail) ale responsabilului cu pregătirea în cadrul DTO şi, dacă este cazul, ale adjunctului responsabilului cu pregătirea în cadrul DTO:
4.	**Sfera pregătirii** Lista cu toate cursurile de pregătire furnizate: Lista cu toate programele de pregătire utilizate pentru a furniza cursuri de pregătire (documentele se ataşează la prezenta declaraţie) sau, în cazul menţionat la punctul DTO.GEN.230 litera (d) din Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă, referinţele tuturor manualelor de pregătire aprobate utilizate pentru furnizarea pregătirii:
5.	**Aeronave de antrenament şi FSTD** Lista aeronavelor utilizate pentru pregătire: Lista FSTD calificate utilizate pentru pregătire (dacă este cazul, inclusiv codul de litere indicat în certificatul de calificare):
6.	**Aerodromul (aerodromurile) şi baza (bazele) de operare** Datele de contact (adresă, telefon, e-mail) ale tuturor aerodromurilor şi bazelor de operare utilizate de DTO pentru a furniza pregătirea:
7.	**Data la care se intenţionează începerea pregătirii:**
8.	**Cererea de aprobare a cursurilor de standardizare şi a seminarelor de reîmprospătare a cunoştinţelor pentru examinatori (dacă este cazul)** Prin prezenta, DTO solicită aprobarea programului (programelor) de pregătire susmenţionat(e) referitoare la cursurile pentru examinatori pentru planoare sau baloane în conformitate cu punctul DTO.GEN.110 litera (b) şi cu punctul DTO.GEN.230 litera (c) din Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă.
9.	**Declaraţie** DTO a elaborat o politică de siguranţă în conformitate cu Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă, mai exact cu DTO.GEN.210 litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), şi va aplica această politică în toate activităţile de pregătire care fac obiectul declaraţiei. DTO respectă şi va continua să respecte, în toate activităţile de pregătire care fac obiectul declaraţiei, cerinţele esenţiale prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017, cerinţele din Anexa nr.1 (Partea FCL) şi din Anexa nr.8 (Partea DTO) la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţia civilă, precum şi cerinţele din Anexa nr.3 (Partea BFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea baloanelor şi din Anexa nr.3 (Partea SFCL) la Regulamentul de stabilire a normelor detaliate pentru operarea planoarelor. Confirmăm că toate informaţiile incluse în prezenta declaraţie, inclusiv în anexe (dacă este cazul), sunt complete şi corecte. Numele, data şi semnătura reprezentantului DTO Numele, data şi semnătura responsabilului de pregătire în cadrul DTO

([1]) În cazul modificărilor, nu se completează decât punctul 1 şi rubricile care conţin modificări.

[Apendicele nr.1 modificat prin Hot.Guv. nr.573 din 03.08.2022, în vigoare 16.03.2023]