



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/781

z dnia 8 kwietnia 2026 r.

zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań mających zastosowanie do szkoleniowych urządzeń symulacji lotu oraz stosowania tych urządzeń do szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 23, art. 27 ust. 1 i art. 31 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania dotyczące stosowania szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (ang. *Flight Simulation Training Device*, FSTD) podczas szkolenia, egzaminowania lub kontroli pilotów w zakresie uprawnień na typ.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽³⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych, a w szczególności wymagania dotyczące stosowania FSTD w szkoleniu okresowym operatora.
- (3) Od rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 formalna kwalifikacja FSTD, charakteryzująca się typami i poziomami FSTD, określa zakres, w jakim FSTD może być wykorzystywane do szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów. Biorąc pod uwagę rozwój technologii FSTD oraz innowacje w tej dziedzinie, należy zmienić przepisy dotyczące wykorzystywania FSTD do szkolenia w zakresie uprawnień na typ oraz okresowego szkolenia operatora, stosownie do przypadku, aby umożliwić wykonanie konkretnego zadania szkoleniowego i wykorzystanie najbardziej odpowiedniego FSTD w oparciu o jego możliwości techniczne, zwane „charakterystyką możliwości FSTD” (ang. *FSTD capability signature*, FCS).
- (4) Przepisy dotyczące stosowania FSTD w szkoleniu w zakresie uprawnień na typ oraz w szkoleniach okresowych operatora, zawarte w rozporządzeniach (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012, należy zmienić, aby ustanowić niezbędne funkcje symulacyjne i poziomy wierności wymagane do wspierania zadań szkoleniowych oraz umożliwić większą elastyczność przy określaniu odpowiednich FSTD do tych zadań. Zmiany te powinny uwzględniać wytyczne opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w których zaleca się, aby kwalifikacja FSTD była oparta na kryteriach związanych z cechami symulacji oraz poziomami wierności.
- (5) Przy wprowadzaniu FCS dla zakwalifikowanych FSTD należy wprowadzić odpowiednie przepisy przejściowe, aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązujących do przyszłych wymagań mających zastosowanie do istniejących FSTD, a jednocześnie wspierać jak najszybsze wdrożenie FCS przez przemysł.
- (6) Stosowanie zmian wprowadzających FCS należy odroczyć, aby zapewnić właściwym organom państw członkowskich czas niezbędny na przygotowanie się do ich wdrożenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (7) Ponieważ wymagania rozporządzeń (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012 dotyczące szkolenia innego niż szkolenie w zakresie uprawnień na typ będą nadal odnosić się do konkretnych typów i poziomów FSTD, należy wprowadzić wymagania na potrzeby określania równoważności między FSTD zakwalifikowanymi na podstawie typów i poziomów a FSTD zakwalifikowanymi na podstawie FCS.
- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii nr 01/2025 zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) »szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (ang. *flight simulation training device*, FSTD)« oznacza urządzenie do szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów, którego certyfikat kwalifikacji zawiera charakterystykę możliwości FSTD lub przypisaną charakterystykę możliwości FSTD, lub starsze FSTD;”;
 - b) pkt 23 otrzymuje brzmienie:

„23) »przewodnik do testów kwalifikacyjnych (ang. *qualification test guide*, QTG)« oznacza dokument sporządzony do celów celu wykazania, że FSTD wykazuje zgodność z zalecanymi tolerancjami i obowiązującymi wymaganiami podstawowych dokumentów referencyjnych dla symulowanego typu statku powietrznego lub symulowanej grupy statków powietrznych;”;
 - c) dodaje się pkt 26–43 w brzmieniu:
 - „26) »CS-FSTD« oznacza specyfikacje certyfikacyjne (ang. *certification specifications*, CS) dla FSTD wydane przez Agencję zgodnie z pkt ORA.FSTD.205 załącznika VII (część ORA);
 - 27) »charakterystyka możliwości FSTD (ang. *FSTD capability signature*, FCS)« oznacza informacje zamieszczone w certyfikacie kwalifikacji FSTD, wskazujące na cechy oraz ich poziomy wierności, a także statek powietrzny symulowany przez dane FSTD zgodnie z CS-FSTD, wydanie 1 lub późniejsze;
 - 28) »przypisana charakterystyka możliwości FSTD (przypisana FCS)« oznacza informacje zamieszczone w certyfikacie kwalifikacji FSTD, wskazujące na cechy i poziomy wierności, a także statek powietrzny symulowany przez dane FSTD, w przypadku gdy to FSTD nie zostało zakwalifikowane zgodnie z CS-FSTD wydanie 1;
 - 29) »wykaz specyfikacji urządzenia (ang. *equipment specification list*, ESL)« oznacza wykaz, który jest częścią kwalifikacji FSTD i zawiera dokładne i wyczerpujące informacje dotyczące kwalifikacji urządzenia, podstawy kwalifikacji, zainstalowanego wyposażenia, możliwości oraz specyfikacji;
 - 30) »podstawowy dokument referencyjny (ang. *primary reference document*, PRD)« oznacza specyfikację techniczną lub zestaw specyfikacji technicznych służących do ustanowienia podstawy kwalifikacji FSTD;
 - 31) »ocena wstępna« oznacza pierwszą ocenę przeprowadzoną przez właściwy organ w celu ustalenia, czy FSTD spełnia standardy określone w odpowiedniej podstawie kwalifikacji;
 - 32) »dane walidacyjne« oznaczają dane z prób na ziemi i prób w locie, dane techniczne oraz inne stosowne źródła wykorzystywane do obiektywnego potwierdzenia, że FSTD odzwierciedla statyczne, jak również dynamiczne właściwości pilotażowe oraz charakterystykę osiągnięć symulowanego statku powietrznego i jego odpowiednich systemów;
 - 33) »weryfikacja« oznacza, w kontekście FSTD, proces, który ma zapewnić spełnianie przez FSTD obowiązujących wymagań dotyczących kwalifikacji technicznej;

- 34) »ocena okresowa« oznacza okresową ocenę przeprowadzaną przez właściwy organ po ocenie wstępnej w celu ustalenia, czy FSTD nadal spełnia standardy określone w odpowiedniej podstawie kwalifikacji;
- 35) »ocena specjalna« oznacza każdą przeprowadzaną przez właściwy organ ocenę FSTD inną niż ocena wstępna i okresowa;
- 36) »nieprawidłowość« oznacza, w kontekście FSTD, że urządzenie nie wykazuje zgodności z obowiązującymi wymaganiami podstawy jego kwalifikacji;
- 37) »modyfikacja« oznacza, w kontekście FSTD, zmianę dokonaną w FSTD;
- 38) »walidacja« oznacza, w kontekście FSTD, proces oceny możliwości FSTD w zakresie szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów;
- 39) »starsze FSTD« oznacza FSTD, którego certyfikat kwalifikacji nie obejmuje FCS ani przypisanej FCS i które jest jednym z poniższych urządzeń:
 - a) w przypadku samolotów jest pełnym symulatorem lotu (Full Flight Simulator, FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (Flight Training Device, FTD), urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (Basic Instrument Training Device, BITD);
 - b) w przypadku śmigłowców jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT);
- 40) »grupa statków powietrznych« oznacza, w kontekście FSTD, statki powietrzne o podobnych właściwościach pilotażowych i operacyjnych;
- 41) »plan danych walidacyjnych« oznacza dokument określający, w formacie macierzy, źródło lub źródła danych dla wszystkich wymaganych obiektywnych testów FSTD wraz z odpowiednimi uzasadnieniami lub wyjaśnieniami;
- 42) »raport techniczny« oznacza dokument sporządzony przez producenta FSTD, opisujący dane i metody wykorzystane do zaprojektowania i weryfikacji FSTD w odniesieniu do mającej zastosowanie podstawy kwalifikacji;
- 43) »lot testowy« oznacza symulowany lot wykonywany w trakcie przeprowadzania funkcjonalnych i subiektywnych testów FSTD zawartych w głównym QTG (ang. *master qualification test guide*, MQTG) przez odpowiednio wykwalifikowanego pilota.”;

2) w art. 10b dodaje się ustępy w brzmieniu:

„2. Państwa członkowskie i EASA przy ponownym wydawaniu certyfikatów kwalifikacji FSTD zgodnie z wymaganiami załącznika VI (część ARA) dla FSTD, które zostały zakwalifikowane zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi mającymi zastosowanie przed dniem 30 kwietnia 2028 r., podejmują następujące działania:

- a) na wniosek posiadacza certyfikatu uzupełniają sekcję „Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)” certyfikatu:
 - (i) w przypadku symulatorów FFS zakwalifikowanych zgodnie z JAR-STD 1A zmiana 3 lub JAR-STD 1H wydanie pierwotne lub późniejsze, w przypadku urządzeń FTD poziom 2 (FTD 2) i poziom 3 (FTD 3) zakwalifikowanych zgodnie z JAR-STD 2A wydanie pierwotne lub JAR-STD 2H wydanie pierwsze lub późniejsze oraz w przypadku urządzeń FNPT zakwalifikowanych zgodnie z JAR-STD 3A zmiana 1 lub JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze – przez wpisanie jednego z następujących elementów:
 - 1) przypisanej FCS zgodnie z dodatkiem IX do załącznika VI (część ARA);
 - 2) FCS, po przeprowadzeniu oceny FSTD zgodnie z CS-FSTD mającymi zastosowanie od dnia 30 kwietnia 2028 r.;
 - (ii) w przypadku symulatorów FFS, urządzeń FTD 2, urządzeń FTD 3 i FNPT innych niż określone w lit. a) ppkt (i) – przez wpisanie jednego z następujących elementów:
 - 1) przypisanej FCS, zgodnie z dodatkiem IX do załącznika VI (część ARA), po przeprowadzeniu oceny FSTD zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi, o których mowa w lit. a) ppkt (i), w stosownych przypadkach;
 - 2) FCS, po przeprowadzeniu oceny FSTD zgodnie z CS-FSTD mającymi zastosowanie od dnia 30 kwietnia 2028 r.;

- (iii) w przypadku FTD poziom 1 (FTD 1) – przez wpisanie FCS, po przeprowadzeniu oceny FSTD zgodnie z CS-FSTD mającym zastosowanie od dnia 30 kwietnia 2028 r.;
 - (iv) w każdym przypadku, gdy FSTD zostało zakwalifikowane z zastosowaniem szczególnych warunków zgodnie z pkt ARA.FSTD.100(h)(1) załącznika VI (część ARA) – przez wpisanie FCS, po przeprowadzeniu oceny FSTD zgodnie z CS-FSTD mającym zastosowanie od dnia 30 kwietnia 2028 r.;
- b) we wszystkich pozostałych przypadkach, jeżeli warunki określone w lit. a) ppkt (i)–(iv) nie są spełnione:
- (i) ponownie wydają certyfikat kwalifikacji FSTD bez uzupełniania sekcji „Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)”;
 - (ii) przy ponownym wydawaniu certyfikatów kwalifikacji FSTD dla BITD uwzględniają specyfikacje FSTD określone w dodatku IV do załącznika VI (część ARA), do dnia 29 kwietnia 2028 r. stosownie do przypadku;
- c) przed ponownym wydaniem certyfikatu kwalifikacji FSTD z FCS zgodnie z lit. a) informują wnioskodawcę o wyniku ponownej oceny.
3. Działając zgodnie z ust. 2 lit. a), w przypadkach gdy FSTD kwalifikuje się do wielu typów i poziomów kwalifikacji FSTD symulujących ten sam typ statku powietrznego, państwa członkowskie i EASA łączą te certyfikaty kwalifikacji FSTD w jeden certyfikat kwalifikacji FSTD z jedną FCS lub jedną przypisaną FCS. W takich przypadkach państwa członkowskie i EASA podejmują następujące działania:
- a) jeżeli FSTD spełnia podstawę kwalifikacji, o której mowa w ust. 2 lit. a) ppkt (i), wykonują jedną z poniższych czynności:
 - (i) przyjmują najwyższy poziom wierności dla każdej cechy, wynikający z porównania przypisanej FCS dla każdej kwalifikacji;
 - (ii) jeżeli posiadacz certyfikatu FSTD ubiega się o FCS, określają FCS po dokonaniu oceny FSTD;
 - b) jeżeli FSTD nie spełnia podstawy kwalifikacji, o której mowa w ust. 2 lit. a) ppkt (i), w odniesieniu do każdego certyfikatu kwalifikacji państwo członkowskie i EASA wydają certyfikat kwalifikacji FSTD z FCS lub przypisaną FCS określoną zgodnie z ust. 2 lit. a) ppkt (ii), (iii) lub (iv), stosownie do przypadku.
4. Państwa członkowskie i EASA zastępują, nie później niż do dnia 30 października 2029 r., istniejące certyfikaty kwalifikacji FSTD certyfikatami zgodnymi z formatem określonym w dodatku IV do załącznika VI (część ARA), pod warunkiem że otrzymały i zweryfikowały:
- a) ESL;
 - b) oświadczenie potwierdzające, że organizacja zapewniła zgodność z częścią ORA podczęść FSTD, w brzmieniu zmienionym przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/781 (*).

Zastępując istniejące certyfikaty kwalifikacji FSTD zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, państwa członkowskie i EASA działają zgodnie z ust. 2. W przypadku gdy państwa członkowskie i EASA wydają certyfikat kwalifikacji FSTD zgodnie z formatem określonym w dodatku IV do załącznika VI (część ARA), ESL opracowany dla tego certyfikatu FSTD staje się częścią kwalifikacji FSTD.

5. Posiadacze certyfikatów kwalifikacji FSTD w odniesieniu do każdego certyfikatu kwalifikacji FSTD innego niż certyfikaty dla BITD opracowują ESL i przedkładają go właściwemu organowi wraz z oświadczeniem potwierdzającym, że organizacja zapewniła zgodność z podczęścią FSTD załącznika VII (część ORA), w brzmieniu zmienionym przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/781, w następujących przypadkach:

- a) przy ubieganiu się o ponowne wydanie certyfikatu zgodnie z wymaganiami załącznika VII (część ORA);
- b) gdy FSTD ma być wykorzystywane do prowadzenia szkolenia zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia lub z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 965/2012, zgodnie z nowym lub zmienionym programem szkolenia;
- c) nie później niż dnia 30 kwietnia 2029 r.

6. Certyfikat kwalifikacji BITD zachowuje ważność pod warunkiem przeprowadzania okresowych ocen przez właściwy organ co 3 lata.
7. Wymagania niniejszego rozporządzenia zawierające odniesienie do typów i poziomów FSTD stosuje się do FSTD, które posiadają charakterystykę możliwości FSTD (FCS) lub przypisaną charakterystykę możliwości FSTD, zgodnie z pkt FCL.036 załącznika I (część FCL).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/781 z dnia 8 kwietnia 2026 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań mających zastosowanie do szkoleniowych urzędzeń symulacji lotu oraz stosowania tych urzędzeń do szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów (Dz.U. L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj);

- 3) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku VI wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku VII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku VIII wprowadza się zmiany określone w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 kwietnia 2028 r.

Pkt 5 [FCL.740.H], 6 [pkt FCL.930.TRI] i 7 [pkt FCL.935.TRI] załącznika I stosuje się jednak od dnia 30 kwietnia 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 kwietnia 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Zmiany w załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt FCL.010 definicja „urządzenia do szkolenia lotniczego” (FTD) otrzymuje brzmienie:
 „Urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD – Flight Training Device)« oznacza rzeczywistej wielkości replikę przyrządów, urządzeń, paneli i urządzeń sterowania konkretnego typu statku powietrznego w układzie otwartej lub zamkniętej kabiny, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w warunkach naziemnych i powietrznych w zakresie ograniczonym przez systemy zainstalowane w urządzeniu.”;

- 2) dodaje się pkt FCL.036 w brzmieniu:

„FCL.036 Korzystanie z FSTD na potrzeby szkolenia, egzaminowania lub kontroli

Osoby wnioskujące są uprawnione do spełnienia wymagań odnoszących się do typów i poziomów FSTD poprzez korzystanie z FSTD, których certyfikaty kwalifikacji obejmują FCS lub przypisane FCS, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) dla każdej cechy FCS lub przypisana FCS wskazuje poziom wierności równy lub wyższy niż równoważny poziom określony w poniższych tabelach:

- 1) w przypadku samolotów:

Odniesienie do typu i poziomu FSTD	Równoważna FCS													
	1. Układ i konstrukcja kabiny zatogi	2. Siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem	3. Działanie systemów sterowania lotem	4. Systemy statku powietrznego	5. Osiągi i właściwości pilotazowe na ziemi	6. Osiągi i właściwości pilotazowe w warunkach efektu przypowierzchniowego	7. Osiągi i właściwości pilotazowe poza warunkami efektu przypowierzchniowego	8. Odwzorowanie podzwojów dźwiękowych	9. Odwzorowanie drgań	10. Odwzorowanie ruchu	11. Odwzorowanie bodźców wizualnych	12. Nawigacja	13. Atmosfera i pogoda	14. Miejsca operacji lotniczych i teren
FNPT I	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II/FNPT II MCC	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FTD 2	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
FSTD zakwalifikowane zgodnie ze standardem równoważnym poziomowi B	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS poziom C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS poziom tymczasowy C	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S tymczasowe	S	S	S	S
FFS poziom D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Uwaga: S – specific (specyficzny); R – representative (reprezentatywny); G – generic (generyczny); N – none (brak).

2) w odniesieniu do śmigłowców:

Odniesienie do typu i poziomu FSTD	Równoważna FCS													
	1. Układ i konstrukcja kabiny załogi	2. Siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem	3. Działanie systemów sterowania lotem	4. Systemy statku powietrznego	5. Osiągi i właściwości pilotażowe na ziemi	6. Osiągi i właściwości pilotażowe w warunkach efektu przypowierzchniowego	7. Osiągi i właściwości pilotażowe poza warunkami efektu przypowierzchniowego	8. Odwzorowanie bodźców dźwiękowych	9. Odwzorowanie drgań	10. Odwzorowanie ruchu	11. Odwzorowanie bodźców wizualnych	12. Nawigacja	13. Atmosfera i pogoda	14. Miejsca operacji lotniczych i teren
FNPT I	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II/FNPT II MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
FNPT III/FNPT III MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
FTD 2/FTD 2 MCC	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
FTD 3/FTD 3 MCC	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
FFS poziom C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS poziom D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

b) FSTD posiadają:

- 1) osprzęt dotykowy;
- 2) podstawowe urządzenia sterowania lotem, w przypadku których siły zmieniają się w zależności od różnych warunków lotu podczas ćwiczeń obejmujących pilotowanie ręczne, z wyjątkiem FSTD, których FCS lub przypisana FCS są poniżej poziomu równoważnego FNPT II;
- 3) w przypadku wykorzystania do szkolenia MCC – dodatkową możliwość w zakresie MCC wskazaną w certyfikacie kwalifikacji FSTD.”;

3) w pkt FCL.110.H wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(H) musi zaliczyć 40 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach oraz, w zakresie i na warunkach określonych w lit. aa), na FSTD. Szkolenie to obejmuje co najmniej:

- 1) 20 godzin szkolenia praktycznego z instruktorem;
- 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin samodzielnego lotu nawigacyjnego, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego wykonuje się jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu;
- 3) 35 godzin szkolenia praktycznego na tym samym typie śmigłowca, na którym ma zostać wykonany egzamin praktyczny.”;

- b) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:
- „aa) Z 20 godzin szkolenia praktycznego z instruktorem określonych w lit. a) pkt 1 kandydaci mogą zaliczyć maksymalnie 5 godzin na FSTD, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:
- 1) FSTD odpowiada typowi śmigłowca, na którym ma zostać wykonany egzamin praktyczny;
 - 2) organizacja szkolenia wykazała właściwemu organowi odpowiedzialnemu za nadzór nad tą organizacją adekwatność specyfikacji FSTD do programu szkolenia LAPL(H). Organizacją szkolenia jest jedna z następujących organizacji:
 - (i) ATO;
 - (ii) DTO, pod warunkiem że właściwy organ zezwolił na wykorzystanie tego FSTD do szkolenia LAPL(H).”;
- 4) w pkt FCL.210.H wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(H) musi zaliczyć co najmniej 45 godzin szkolenia praktycznego na śmigłowcach oraz, w zakresie i na warunkach określonych w lit. aa), na FSTD. Szkolenie to obejmuje co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia praktycznego z instruktorem;
 - 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin czasu lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
 - 3) 35 godzin szkolenia praktycznego na typie śmigłowca, na którym ma zostać wykonany egzamin praktyczny.”;
- b) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:
- „aa) Z 25 godzin szkolenia praktycznego z instruktorem określonych w lit. a) pkt 1 kandydaci mogą zaliczyć na FSTD jedno z następujących:
- 1) maksymalnie 5 godzin;
 - 2) maksymalnie 10 godzin, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - (i) zaliczą co najmniej 5 z tych 10 godzin na FSTD odpowiadającym typowi śmigłowca, na którym ma zostać wykonany egzamin praktyczny;
 - (ii) ukończyli szkolenie w organizacji szkolenia, która w odniesieniu do FSTD określonego w ppkt (i) wykazała właściwemu organowi odpowiedzialnemu za nadzór nad tą organizacją adekwatność specyfikacji FSTD do programu szkolenia LAPL(H). Organizacją szkolenia jest jedna z następujących organizacji:
 - A) ATO;
 - B) DTO, pod warunkiem że właściwy organ zezwolił na wykorzystanie tego FSTD do szkolenia PPL(H).”;
- 5) pkt FCL.740.H lit. c) akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Kontrolę umiejętności lub szkolenie odświeżające, stosownie do przypadku, przeprowadza się za każdym razem na innym typie śmigłowca. Nowy okres ważności wszystkich uprawnień na typ przedłużonych zgodnie z niniejszym punktem rozpoczyna się wraz z okresem ważności uprawnienia na typ, w odniesieniu do którego zaliczono kontrolę umiejętności lub szkolenie odświeżające.”;
- 6) pkt FCL.930.TRI lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Osoba, która posiada lub posiadała certyfikat instruktora, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. ab) pkt 1.”;

- 7) w pkt FCL.935.TRI dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) ocenę kompetencji:
- 1) w przypadku TRI na śmigłowce non-complex można wykonywać na kombinacji FSTD i statku powietrznego, nawet jeżeli symulator FFS jest dostępny i odpowiedni;
 - 2) w przypadku TRI na śmigłowce, o których mowa w dodatku 9 sekcja A pkt 1e lit. c) można wykonywać zgodnie z pkt FCL.935.TRI lit. b) ppkt 1, 2 lub 3, niezależnie od tego, czy FFS lub FSTD są i dostępne i odpowiednie.”;
- 8) w dodatku 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 1f otrzymuje brzmienie:
- „1f. Jeżeli podczas szkolenia, egzaminowania lub kontroli wykorzystywane są FSTD, stosuje się następujące zasady:
- a) FSTD wykorzystuje się do konkretnego ćwiczenia tylko wtedy, gdy FSTD posiada cechy i związane z nimi poziomy wierności, aby symulować w tym ćwiczeniu odpowiednie cechy statku powietrznego, odwzorowanie bodźców oraz symulację środowiska w zakresie niezbędnym do tego, aby kandydat mógł:
 - (i) rozwijać umiejętności niezbędne na danym etapie szkolenia;
 - (ii) wykazać się umiejętnościami w zakresie bezpiecznej eksploatacji danego statku powietrznego podczas odpowiednich ćwiczeń do celów egzaminowania i kontroli;
 - b) ponadto przydatność stosowanych FSTD sprawdza się na podstawie odpowiedniej »tabeli funkcji i testów subiektywnych« oraz »tabeli walidacji FSTD« zawartej w PRD mającym zastosowanie do danego urządzenia.
Należy uwzględnić wszystkie restrykcje i ograniczenia wskazane na świadectwie kwalifikacji wyrobu lub powiązanym ESL.”;
- (ii) dodaje się pkt 1g w brzmieniu:
- „1g) W przypadkach określonych w tabelach zawartych w sekcjach B–E dodatku OTD mogą być wykorzystywane do realizacji zadań szkoleniowych w ramach programu szkolenia w zakresie uprawnień na typ. Czasu szkolenia na takich urządzeniach nie wlicza się jednak do minimalnego czasu szkolenia na FSTD określonego w odpowiednim programie szkolenia w zakresie uprawnień na typ.”;
- (iii) w pkt 18 wprowadza się następujące zmiany:
- formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku szkolenia w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych, »zdarzenie przeciągnięcia« oznacza albo lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia albo przeciągnięcie. ATO może korzystać z symulatora FFS na poziomie C lub na poziomie D do ćwiczeń z wyprowadzania z przeciągnięcia, do demonstrowania właściwości przeciągnięcia specyficznych dla typu albo w obu przypadkach, o ile spełnione są oba następujące warunki:”;
- lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) symulator FFS uzyskał kwalifikacje zgodnie ze specjalnymi wymogami dotyczącymi oceny określonymi w CS-FSTD(A) wydanie 2 lub zgodnie z najnowszą mającą zastosowanie podstawą kwalifikacji.”;
- b) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:
- lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:
- P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM
X = tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach
P# = szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem.

- b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (→).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = samolot
 FFS = pełny symulator lotu
 FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
 OTD = inne urządzenie szkoleniowe”;

— tabela w lit. l) otrzymuje brzmienie:

„MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY/KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIENIA NA KLASĘ LUB TYP	
Manewry/procedury		OTD	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
SEKCJA 1							
1	Odlot	P					
1.1	Czynności przed lotem, w tym: — dokumentacja, — masa i wyważenie, — informacja meteorologiczna, oraz — NOTAM.						
1.2	Czynności kontrolne przed uruchomieniem						
1.2.1	Na zewnątrz	P#		P		M	
1.2.2	Wewnątrz	P#	P#	P		M	
1.3	Uruchomienie silników: normalne awarie		P	→		M	
1.4	Kołowanie		P	→		M	
1.5	Czynności kontrolne przed odlotem: próba silnika (w stosownych przypadkach)		P	→		M	
1.6	Procedura startowa: — normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie oraz — przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		P	→		M	
1.7	Wznoszenie: — V_x/V_y — zakręty na kurs oraz — ustabilizowanie		P	→		M	
1.8	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P			M	

SEKCJA 2							
2	Pilotaż (warunki meteorologiczne dla lotu z widzialnością (VMC))		P	→			
2.1	Lot po prostej i w poziomie z różnymi prędkościami, w tym lot z prędkością minimalną z klapami i bez (w tym podejście do V_{mc} , jeżeli ma zastosowanie)						
2.2	Głębokie zakręty (360° w lewo i prawo z przechyleniem 45°)		P	→		M	
2.3	Przecignięcie i wyprowadzanie: (i) przecignięcie w konfiguracji gładkiej samolotu; (ii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia w zakręcie podczas zniżania z przechyleniem w konfiguracji i przy mocy podejścia do lądowania; (iii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia w konfiguracji i przy mocy do lądowania; oraz (iv) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia, zakręt podczas wznoszenia z ustawieniem klap do startu i mocą wznoszenia (tylko samoloty jednosilnikowe).		P	→		M	
2.4	Pilotowanie przy użyciu autopilota i układu nakazu lotu (można wykonać w sekcji 3), w stosownych przypadkach		P	→		M	
2.5	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P	→		M	
SEKCJA 3A							
3A	Procedury podczas przelotu VFR (patrz B.5 lit. c) oraz d))		P	→			
3A.1	Plan lotu, nawigacja obliczeniowa i czytanie mapy						
3A.2	Utrzymywanie wysokości, kierunku i prędkości		P	→			
3A.3	Orientacja, kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)		P	→			
3A.4	Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych (w stosownych przypadkach)		P	→			
3A.5	Zarządzanie lotem (dziennik nawigacyjny, rutynowe czynności kontrolne, w tym dotyczące paliwa, systemów i instalacji oraz oblodzenia)		P	→			
3A.6	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P	→			
SEKCJA 3B							
3B	Lot według wskazań przyrządów		P	→		M	
3B.1*	Odlot IFR						
3B.2*	Przelot IFR		P	→		M	

3B.3*	Procedury oczekiwania		P	→		M	
3B.4*	Operacje 3D do /wysokości DA/H 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia (do przechwytywania ścieżki pionowej segmentu podejścia końcowego można używać autopilota)		P	→		M	
3B.5*	Operacje 2D do minimalnej wysokości zniżania (MDA/H)		P	→		M	
3B.6*	Ćwiczenia w locie obejmujące symulowaną awarię kompasu i sztucznego horyzontu: — zakręty z prędkością kątową 1; oraz — wyprowadzanie z nietypowych położeń		P	→		M	
3B.7*	Awaria nadajnika kierunku podejścia lub wskaźnika ścieżki schodzenia		P	→			
3B.8*	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P	→		M	
	Celowo pozostawiono puste						
SEKCJA 4							
4	Przylot i lądowanie		P	→		M	
4.1	Procedura przylotu na lotnisko						
4.2	Lądowanie normalne		P	→		M	
4.3	Lądowanie bez klap		P	→		M	
4.4	Lądowanie przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		P	→			
4.5	Podejście do lądowania i lądowanie na mocy jałowej silnika z wysokości do 2 000 stóp powyżej drogi startowej (tylko samoloty jednosilnikowe)		P	→			
4.6	Odejście na drugi krąg z wysokości minimalnej		P	→		M	
4.7	Odejście na drugi krąg i lądowanie w nocy (w stosownych przypadkach)		P	→			
4.8	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P	→		M	
SEKCJA 5							
5	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4)						
5.1	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości		P	→		M	

5.2	Symulowana awaria silnika po starcie (tylko samoloty jednosilnikowe)			P		M	
5.3	Symulowane lądowanie przymusowe bez mocy (tylko samoloty jednosilnikowe)			P		M	
5.4	Symulowane sytuacje awaryjne: (i) pożar lub dym podczas lotu oraz (ii) niesprawność systemów lub instalacji, w stosownych przypadkach		P	→			
5.5	Szkolenie tylko w zakresie samolotów wielosilnikowych i motoszybowców turystycznych: wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (na bezpiecznej wysokości, jeżeli wykonywane na statku powietrznym)		P	→			
5.6	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne						
SEKCJA 6							
6	Symulowany lot z asymetrią ciągu		P	→		M	
6.1*	(niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5) Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przeprowadzana na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II)						
6.2*	Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu		P	→		M	
6.3*	Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu		P	→		M	
6.4	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		P	→		M	
SEKCJA 7							
7	UPRT						
7.1	Manewry i procedury w locie						
7.1.1	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach w różnych konfiguracjach)		P	→			
7.1.1.1	Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i wysokościach w ramach szkolenia na FSTD.		P	→			
7.1.1.2	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45°		P	→			
7.1.1.3	Zakręty ze spoilerami i bez		P	→			

7.1.1.4	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dolotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe		P	→			
7.2 7.2.1	Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania.		P	→			
7.2.2	Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia.		P	→			
7.3	Odejście na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi*		P	→			
7.4	Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi: — z różnych wysokości poniżej DH/MDH 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej; — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania); — na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDA/H lub po przekroczeniu punktu przyziemienia.		P	→”			

(ii) w pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:

— lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM w celu uzyskania odpowiednich uprawnień na typ.

X = tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach.

P → = ćwiczenie należy wykonać w FSTD posiadającym odpowiednią kwalifikację.

P# = szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem.

b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (→).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = samolot

FFS = pełny symulator lotu

FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu

OTD = inne urządzenie szkoleniowe”;

— tabela pod lit. j) otrzymuje brzmienie:

„SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		OTD	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzone na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
SEKCJA 1							
1	Przygotowanie do lotu	P					
1.1	Obliczanie osiągnięć						
1.2	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd samolotu; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu	P#	P#	P			
1.3	Przegląd kabiny pilota		P	→			
1.4	Korzystanie z listy kontrolnej przed uruchomieniem silników, procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych		P	→		M	
1.5	Kołowanie zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora		P	→			
1.6	Czynności kontrolne przed startem		P	→		M	
SEKCJA 2							
2	Starty		P	→			
2.1	Starty normalne z różnymi ustawieniami klap, w tym start przyspieszony						
2.2*	Start według wskazań przyrządów; przejście do lotu według wskazań przyrządów jest wymagane podczas rotacji lub natychmiast po oderwaniu się od ziemi		P	→			
2.3	Start z bocznym wiatrem		P	→			

2.4	Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)		P	→			
2.5	Starty z symulowaną awarią silnika:		P	→			
2.5.1*	zaraz po osiągnięciu prędkości V_2						
	(Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii transportowej lub komunikacji lokalnej nie należy symulować awarii silników przed osiągnięciem minimalnej wysokości 500 stóp nad końcem drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości gęstościowej, instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zaraz po osiągnięciu prędkości V_2)						
2.5.2*	między prędkością V_1 i V_2		P	X		M tylko na FFS	
2.6	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości przed osiągnięciem prędkości V_1		P	→		M	
SEKCJA 3							
3	Manewry i procedury w locie		P	→			
3.1	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach w różnych konfiguracjach)						
3.1.1	Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i wysokościach w ramach szkolenia na FSTD.		P	→			
3.1.2	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45°		P	→			
3.1.3	Zakręty ze spoilerami i bez		P	→			
3.1.4	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dolotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe		P	→			

3.2	Pochylenie (ang. <i>tuck under</i>) i trzepotanie (w stosownych przypadkach), a także inne zjawiska specyficzne dla lotu na samolocie (np. holendrowanie)		P	X		tylko na FFS	
3.3	Eksploatacja instalacji i sterowanie urządzeniami technicznymi w sytuacjach normalnych (w stosownych przypadkach)	P	→	→			
3.4	Eksploatacja następujących systemów i instalacji w sytuacjach normalnych i anormalnych:					M	Należy obowiązkowo wybrać co najmniej 3 sytuacje anormalne z pkt 3.4.0 do 3.4.14 włącznie
3.4.0	Silnik (jeżeli to konieczne – śmigło)	P	→	→			
3.4.1	Utrzymywanie zwiększonego ciśnienia i klimatyzacja	P	→	→			
3.4.2	Rurka Pitota/dajnik ciśnienia statycznego	P	→	→			
3.4.3	Układ paliwowy	P	→	→			
3.4.4	Instalacja elektryczna	P	→	→			
3.4.5	Instalacja hydrauliczna	P	→	→			
3.4.6	System sterowania lotem i wyważania	P	→	→			
3.4.7	Instalacja przeciwooblodzeniowa/odlodzeniowa, ogrzewanie szyb	P	→				
3.4.8	Autopilot / układ nakazu lotu	P	→			M (tylko w załodze jednoosobowej)	
3.4.9	Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące	P	→				
3.4.10	System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi, radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder		P				
3.4.11	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem (FMS)	P	→				
3.4.12	Podwozie i układ hamulcowy	P	→	→			
3.4.13	Sloty i klapy	P	→	→			
3.4.14	Pomocnicze źródło zasilania (APU)	P	→	→			
	Celowo pozostawiono puste						

3.6	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych:					M	Należy obowiązkowo wybrać minimum 3 elementy z pkt 3.6.1 do 3.6.9 włącznie
3.6.1	Czynności w razie pożaru np. silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w kabinie pasażerskiej, w ładowni, w kabinie załogi, skrzydła i instalacji elektrycznej, łącznie z ewakuacją		P	→			
3.6.2	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie		P	→			
3.6.3	Awarie silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości		P	→			
3.6.4	Zrzucanie paliwa (symulowane)		P	→			
3.6.5	Uskok wiatru podczas startu/ lądowania		P	X		tylko na FFS	
3.6.6	Symulowane rozhermetyzowanie kabiny / zniżanie awaryjne		P	→			
3.6.7	Niezdolność członka załogi lotniczej do pracy		P	→			
3.6.8	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkowania samolotu w locie (AFM)		P	→			
3.6.9	System kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS)	P →	→	X		tylko na FFS	
3.7 3.7.1	Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania.		P FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych	X			
3.7.2	Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia.		P FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych	X		tylko na FFS	

3.8	Procedury w locie według wskazań przyrządów						
3.8.1*	Trzymanie się tras odlotu i dołotu oraz stosowanie się do poleceń ATC		P	→		M	
3.8.2*	Procedury oczekiwania		P	→			
3.8.3*	Operacje 3D do wysokości DA/H 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia						
<p><i>Uwaga:</i> Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. przez wybór ILS dla procedury 3.8.3.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM).</p>							
3.8.3.1*	Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu		P	→		M (tylko egzamin praktyczny)	
3.8.3.2*	Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu		P	→			
3.8.3.3*	Z wykorzystaniem autopilota		P	→			
3.8.3.4*	<p>Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika podczas podejścia końcowego, albo do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia (w zależności od przypadku), rozpoczęte:</p> <p>(i) przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; oraz</p> <p>(ii) po osiągnięciu wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska.</p> <p>Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii samolotów transportowych (JAR/FAR 25) lub samolotów komunikacji lokalnej (SFAR 23), podejście z odejściem na drugi krąg z symulowaną awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem 2D zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanej wysokości względnej/bezwzględnej zapewniającej minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH/A), lecz nie później niż MDA/H 500 stóp powyżej progu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z ćwiczeniem 3.8.3.4.</p>		P	→		M	

3.8.4*	Operacje 2D do wysokości MDA/H		P*	→		M	
3.8.5	<p>Podejście z okrążenia w następujących warunkach:</p> <p>(a)* podejście na minimalnej dozwolonej wysokości krążenia nad lotniskiem zgodnie z lokalnymi pomocami podejścia w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów;</p> <p>a następnie:</p> <p>(b) podejście z okrążenia na inną drogę startową o kierunku różnym o co najmniej 90° w stosunku do drogi podejścia końcowego z zadania (a) na minimalnej dozwolonej wysokości podejścia.</p> <p><i>Uwaga:</i> jeżeli zadań (a) i (b) nie można wykonać z uwagi na ruch lotniczy, to może być wykonany krąg nadlotniskowy przy symulowanej małej widzialności.</p>		P*	→			
3.8.6	Podejście z widocznością		P	→			
SEKCJA 4							
4	Procedury odlotu po nieudanym podejściu		P*	→			
4.1.	Odejście na drugi krąg w trakcie operacji 3D z wysokości względnej decyzji, ze wszystkimi silnikami pracującymi*		P*	→			
4.2.	Odejście na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi*		P*	→			
4.3.	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu		P*	→			
4.4*	Ręczne odejście na drugi krąg po podejściu według wskazań przyrządów z wysokości względnej decyzji, minimalnej wysokości zniżania (MDH) lub punktu nieudanego podejścia (MAPt), z symulowaną awarią silnika krytycznego		P*	→		M	
4.5.	<p>Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> — z różnych wysokości poniżej DH/MDH; — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania). <p>Na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji</p>		P	→			

	lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDH/A lub po przekroczeniu punktu przyziemienia.						
SEKCJA 5							
5	Lądowanie		P				
5.1.	Lądowanie normalne* po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości DA/H po operacji podejścia według wskazań przyrządów.						
5.2.	Lądowanie z symulowanym zacięciem stabilizatora poziomego w jego dowolnym niezrównoważonym położeniu		P	X		tylko na FFS	
5.3.	Lądowanie z bocznym wiatrem (w miarę możliwości na samolocie)		P	→			
5.4.	Krąg nadlotniskowy i lądowanie z kłapami i slotami schowanymi lub częściowo wypuszczonymi		P	→			
5.5.	Lądowanie z symulowaną niesprawnością silnika krytycznego		P	→		M	
5.6.	Lądowanie z dwoma niepracującymi silnikami: — samoloty trzysilnikowe: silnik centralny i jeden silnik zewnętrzny, w miarę możliwości, zgodnie z danymi w instrukcji użytkowania samolotu w locie; oraz — samoloty czterosilnikowe: dwa silniki położone po jednej stronie.		P	X		M tylko na FFS (tylko egzamin praktyczny)”	

c) w sekcji C wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca na potrzeby uzyskania uprawnień na typ śmigłowca z załogą jednoosobową albo jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako PF i PM w celu uzyskania uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową.

X = tego ćwiczenia nie można wykonywać w śmigłowcu.

P → = ćwiczenie należy wykonać w FSTD posiadającym odpowiednią kwalifikację.

P# = szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem.

6. Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (→). Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

FFS = pełny symulator lotu

FTD = urządzenie do szkolenia lotniczego

H = śmigłowiec

OTD = inne urządzenie szkoleniowe.”;

(ii) tabela pod pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/ WIELOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury		OTD	FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzone na FSTD lub H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
SEKCJA 1 – Przygotowania przed lotem i czynności kontrolne							
1.1	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd śmigłowca; umieszczenie każdego elementu oraz cel przeglądu	P#	P#	P		M (jeżeli wykonywane w śmigłowcu)	
1.2	Przegląd kabiny pilota		P	---->		M	
1.3	Procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych		P	→		M	
1.4	Kołowanie / podlot zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora		P	→		M	
1.5	Procedury i czynności kontrolne przed startem		P	→		M	
SEKCJA 2 — Manewry i procedury w locie							
2.1	Starty (różne profile)		P	→		M	
2.2	Starty i lądowania w terenie opadającym lub przy bocznym wietrze		P	→			
2.3	Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)		P	→			
2.4	Start z symulowaną awarią silnika tuż przed osiągnięciem punktu decyzyjnego startu (TDP) lub zdefiniowanego punktu po starcie (DPATO)		P	→		M	
2.4.1	Start z symulowaną awarią silnika tuż po osiągnięciu TDP lub DPATO		P	→		M	

2.5	Zakręty w locie wznoszącym i opadającym na wskazanym kursie		P	→		M	
2.5.1	Zakręty z przechyleniem 30°, w lewo i w prawo o 180° do 360°, wyłącznie według wskazań przyrządów		P	→		M	
2.6	Zniżanie w autorotacji		P	→		M	
2.6.1	W przypadku śmigłowców jednosilnikowych (SEH): — lądowanie autorotacyjne lub — odzyskanie mocy, pod warunkiem że kandydat ukończył w poprzednim roku szkolenie obejmujące lądowanie autorotacyjne oraz że szkolenie to zostało wpisane do książki lotów pilota i potwierdzone podpisem instruktora. W przypadku śmigłowców wielosilnikowych (MEH): odzyskanie mocy.		P	→		M	
2.7	Lądowania, różne profile		P	→		M	
2.7.1	Odejście na drugi krąg lub lądowanie z symulowaną awarią silnika przed punktem decyzji lądowania (LDP) lub zdefiniowanym punktem przed lądowaniem (DPBL)		P	→		M	
2.7.2	Lądowanie z symulowaną awarią silnika po LDP lub DPBL		P	→		M	
SEKCJA 3 – Użytkowanie następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych:							
3	Eksplatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych:					M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
3.1	Silnik	P	→	→			
3.2	Klimatyzacja (ogrzewanie, wentylacja)	P	→	→			
3.3	Rurka Pitota/dajnik ciśnienia statycznego	P	→	→			
3.4	Układ paliwowy	P	→	→			
3.5	Instalacja elektryczna	P	→	→			

3.6	Instalacja hydrauliczna	P	→	→			
3.7	System sterowania lotem i wyważania	P	→	→			
3.8	Instalacja przeciwoślodzeniowa/odłodziowa (w stosownych przypadkach)	P	→	→			
3.9	Autopilot/urządzenia stabilizujące/układ nakazu lotu	P	→	→			
3.10	Wzmocniony system ostrzegania o bliskości ziemi (EGPWS)/śmigłowcowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (HTAWS) (w stosownych przypadkach)	P	→	→			
3.11	Radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder	P	→	→			
3.12	System nawigacji obszarowej	P	→	→			
3.13	System wypuszczania i chowania podwozia	P	→	→			
3.14	Pomocnicze źródło zasilania	P	→	→			
3.15	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy i system zarządzania lotem (FMS)	P	→	→			
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych							
4	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych					M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
4.1	Czynności w razie pożaru (w tym ewakuacja, w stosownych przypadkach)		P	→			
4.2	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie		P	→			
4.3	Awarie silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości		P	→			
4.4	Zrzucanie paliwa (symulowane, w stosownych przypadkach)		P	→			
4.5	Awaria śmigła ogonowego (w stosownych przypadkach)		P	→			

4.5.1	Utrata śmigła ogonowego (w stosownych przypadkach)		P	X			
4.6	Niezdolność członka załogi do pracy – tylko śmigłowce z załogą wieloosobową oraz śmigłowce z załogą wieloosobową w operacjach w załodze wieloosobowej		P	→			
4.7	Awarie napędu		P	→			
4.8	Zdarzenie TCAS (system unikania kolizji w powietrzu, w stosownych przypadkach)	P →	→	X			
4.9	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika śmigłowca w locie		P	→			
SEKCJA 5 — Procedury w locie według wskazań przyrządów (wykonywać w warunkach IMC lub symulowanych IMC)							
5.1	Start według wskazań przyrządów: przejście do lotu według wskazań przyrządów wymagane niezwłocznie po oderwaniu się od ziemi		P*	→*			
5.1.1	Symulowana awaria silnika podczas odlotu		P*	→*		M*	
5.2	Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC		P*	→*		M*	
5.3	Procedury oczekiwania		P*	→*			
5.4	Operacje 3D do wysokości DA/H 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia		P*	→*			
5.4.1	Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu <i>Uwaga:</i> Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. należy wybrać ILS dla procedury 5.4.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM).		P*	→*		M* (chyba że zakończono ćwiczenie 5.4.2)	

5.4.2	Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu		P*	→*		M* (chyba że zakończono ćwiczenie 5.4.1)	
5.4.3	Z autopilotem		P*	→*			
5.4.4	Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad lotniskiem, do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia		P*	→*		M*	
5.5	Operacje 2D do wysokości MDA/H		P*	→*		M*	
5.6	Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/H lub MDA/MDH		P*	→*			
5.6.1	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu		P*	→*			
5.6.2	Odejście na drugi krąg z symulacją niesprawności jednego silnika po osiągnięciu DA/H lub MDA/MDH		P*	→*		M*	
5.7	Autorotacja w warunkach IMC z odzyskaniem mocy		P*	→*		M*	
5.8	Wyprowadzanie z nietypowych położeń oraz, w stosownych przypadkach, z trybem automatycznego doprowadzenia do bezpiecznego stanu		P*	→*		M*	
SEKCJA 6 — Użycie wyposażenia opcjonalnego							
6	Użycie wyposażenia opcjonalnego		P	→”			

ZAŁĄCZNIK II

Zmiany w załączniku VI (część ARA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

W załączniku VI do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) punkt ARA.FSTD.100 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.100 Procedura oceny

- a) Po otrzymaniu wniosku o certyfikat kwalifikacji FSTD właściwy organ musi:
- 1) sprawdzić, czy organizacja korzystająca z FSTD spełnia obowiązujące wymagania;
 - 2) ocenić, czy wybrane dane walidacyjne są odpowiednie do przeprowadzenia każdego testu obiektywnego;
 - 3) dokonać przeglądu ESL pod kątem zgodności z obowiązującymi wymaganiami;
 - 4) ocenić, czy FSTD wykazuje zgodność z obowiązującą podstawą kwalifikacji, przeprowadzając testy obiektywne i subiektywne oraz testy funkcji;
 - 5) ocenić FSTD w tych dziedzinach, które mają kluczowe znaczenie dla ukończenia szkolenia członka personelu lotniczego, procesu egzaminowania i kontroli (stosownie do przypadku).
- b) W przypadku okresowej oceny FSTD właściwy organ wykonuje zadania określone w lit. a) pkt 3, 4 i 5.
- c) W przypadku istotnej modyfikacji FSTD właściwy organ wykonuje te spośród zadań wymienionych w lit. a), które uzna za istotne, biorąc pod uwagę charakter modyfikacji.
- d) Właściwy organ sporządza sprawozdanie i powiadamia organizację korzystającą z FSTD o wynikach oceny.
- e) Jeżeli w trakcie oceny lub w jakikolwiek inny sposób właściwy organ znajdzie dowody wskazujące, że FSTD nie działa zgodnie ze swoją podstawą kwalifikacji lub że ESL zawiera niedokładne informacje na temat FSTD, właściwy organ zgłasza tę nieprawidłowość, rejestruje ją i przekazuje na piśmie organizacji korzystającej z FSTD. O ile charakter nieprawidłowości nie wymaga zastosowania środków egzekucyjnych zgodnie z pkt ARA.FSTD.135 lit. b), właściwy organ podejmuje wszystkie następujące kroki:
- 1) wyznacza czas na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który w żadnym razie nie przekracza 30 dni. Na koniec wyznaczonego terminu, w zależności od istoty stwierdzonej nieprawidłowości, właściwy organ może wydłużyć okres wdrożeniowy z zastrzeżeniem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego;
 - 2) ocenia, czy plan działań naprawczych zaproponowany przez organizację eliminuje daną nieprawidłowość;
 - 3) ocenia, czy wdrożenie planu działań naprawczych eliminuje daną nieprawidłowość.
- f) Właściwy organ zatwierdza QTG sporządzony w wyniku wstępnej oceny dopiero po wyeliminowaniu wszystkich nieprawidłowości w sposób spełniający oczekiwania tego organu. Po takim zatwierdzeniu dokument ten określa się jako główny przewodnik do testów kwalifikacyjnych (MQTG) i stanowi on podstawę kwalifikacji FSTD oraz okresowych ocen FSTD.
- g) Właściwy organ kwalifikuje FSTD dopiero po potwierdzeniu, że zgodnie z pkt ORA.FSTD.120 lit. d) załącznika VII dodatkowe wyposażenie FSTD, w stosownych przypadkach, nie ma negatywnego wpływu na możliwości szkoleniowe FSTD.

- h) Podstawa kwalifikacji i warunki specjalne
- 1) Właściwy organ może określić warunki specjalne dla podstawy kwalifikacji FSTD w przypadku spełnienia wymagań określonych w załączniku VII pkt ORA.FSTD.210 lit. a) oraz wykazania, że warunki specjalne zapewniają poziom bezpieczeństwa odpowiadający poziomowi ustalonemu we właściwej specyfikacji certyfikacyjnej.
 - 2) W przypadku określenia przez właściwy organ, jeżeli jest nim organ inny niż Agencja, warunków specjalnych dla podstawy kwalifikacji FSTD organ ten bez zbędnej zwłoki powiadamia o nich Agencję. Do powiadomienia należy dołączyć pełny opis określonych warunków specjalnych oraz ocenę bezpieczeństwa wskazującą na osiągnięcie poziomu bezpieczeństwa odpowiadającego poziomowi ustalonemu we właściwej specyfikacji certyfikacyjnej.”;

- 2) punkt ARA.FSTD.110 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.110 Wydawanie certyfikatu kwalifikacji FSTD

Właściwy organ wydaje certyfikat kwalifikacji FSTD bez terminu ważności, korzystając ze wzoru ustanowionego w dodatku IV, dopiero po zakończeniu oceny FSTD zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 i po sprawdzeniu, że:

- a) organizacja korzystająca FSTD spełnia obowiązujące wymagania załącznika VII (część ORA);
- b) FSTD spełnia wymagania odpowiedniej podstawy kwalifikacji zgodnie z pkt ORA.FSTD.210.”;

- 3) punkt ARA.FSTD.115 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.115 Tymczasowa kwalifikacja FSTD

- a) W przypadku wprowadzenia nowych programów dotyczących statków powietrznych, kiedy zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszej podczęści dla kwalifikacji FSTD jest niemożliwa, właściwy organ może wydać certyfikat kwalifikacji z tymczasową kwalifikacją FSTD.

- b) Taka tymczasowa kwalifikacja zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż 3 lata.”;

- 4) w pkt ARA.FSTD.120 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pełen zestaw testów określonych w MQTG jest powtarzany stopniowo zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt ORA.FSTD.105 lit. a) pkt 2 i 3 załącznika VII;”;

- b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ musi przeprowadzać okresowe oceny FSTD zgodnie z procedurami określonymi w pkt ARA.FSTD.100. Oceny te przeprowadza się co roku. Początkiem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu jest koniec miesiąca kwalifikacji wstępnej, chyba że właściwy organ i organizacja eksploatująca FSTD uzgodnią inną datę. Każda okresowa ocena FSTD odbywa się w ciągu 60 dni przed rozpoczęciem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu i 30 dni po jego rozpoczęciu.”;

- c) w lit. c) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Właściwy organ może przedłużyć okres okresowej oceny FSTD określony w pkt ARA.FSTD.120 lit. b) do maksymalnie 36 miesięcy, pod warunkiem że zastosowanie mają wszystkie poniższe warunki:”;

- 5) dodaje się pkt ARA.FSTD.125 w brzmieniu:

„ARA.FSTD.125 Przenoszenie kwalifikacji FSTD

- a) W przypadku powiadomienia o przekazaniu FSTD z jednej organizacji do drugiej zgodnie z pkt ORA.FSTD.235 załącznika VII właściwy organ może podjąć decyzję o przeprowadzeniu specjalnej oceny zgodnie z pierwotną podstawą kwalifikacji FSTD, chyba że doszło do zrzeczenia się lub cofnięcia certyfikatu kwalifikacji FSTD.

- b) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja przyjmująca spełnia obowiązujące wymagania załącznika VII (część ORA).
 - c) Jeżeli przekazanie FSTD zgodnie z pkt ORA.FSTD.235 załącznika VII wymaga zaangażowania dwóch właściwych organów, organy te koordynują przekazanie.”;
- 6) pkt ARA.FSTD.130 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.130 Modyfikacje

- a) Po otrzymaniu wniosku o zatwierdzenie istotnej modyfikacji FSTD zgodnie z pkt ORA.FSTD.110 lit. a) załącznika VII właściwy organ sprawdza zgodność tej istotnej modyfikacji z podstawą kwalifikacji FSTD. Jeżeli właściwy organ uzna to za konieczne, weryfikacja może obejmować przeprowadzenie oceny specjalnej FSTD. Po stwierdzeniu, że istotna modyfikacja FSTD jest zgodna z podstawą kwalifikacji, właściwy organ zatwierdza tę modyfikację, chyba że organizacja korzystająca z FSTD działa zgodnie z pkt ORA.FSTD.110 lit. b) pkt 2 załącznika VII.
 - b) Po otrzymaniu wniosku od organizacji korzystającej z FSTD właściwy organ może zatwierdzić procedurę wdrażania przez tę organizację istotnych modyfikacji, pod warunkiem że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - 1) procedura jest zgodna z pkt ORA.FSTD.110 lit. b) pkt 2 załącznika VII;
 - 2) w ciągu ostatnich 36 miesięcy organizacja korzystająca z tego FSTD wykazała, że zarządzała zmianami zgodnie z pkt ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 załącznika VII.
 - c) Jeżeli właściwy organ wykryje niezgodność istotnej modyfikacji z podstawą kwalifikacji, podejmuje działania zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 lit. e).
 - d) W przypadku gdy modyfikacja FSTD wymaga zastosowania podstawy kwalifikacji innej niż pierwotna podstawa kwalifikacji, właściwy organ dokumentuje kwalifikację takich zmian oraz zastosowaną specyfikację certyfikacyjną.
 - e) Jeżeli starsze FSTD lub FSTD z przypisaną FCS zgodnie z dodatkiem IX ma zostać zakwalifikowane do UPRT, ocenę specjalną przeprowadza się z wykorzystaniem CS-FSTD(A) wydanie 2.”;
- 7) pkt ARA.FSTD.135 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.135 Certyfikat kwalifikacji FSTD – ograniczenie, zawieszenie i cofnięcie

- a) W stosownych przypadkach właściwy organ musi ograniczyć, zawiesić lub cofnąć certyfikat kwalifikacji FSTD zgodnie z pkt ARA.GEN.350, między innymi w następujących okolicznościach:
 - 1) uzyskanie certyfikatu kwalifikacji FSTD poprzez sfałszowanie przedłożonych dokumentów dowodowych;
 - 2) organizacja korzystająca z FSTD nie spełnia już obowiązujących wymagań określonych w załączniku VII (część ORA).
- b) W stosownych przypadkach właściwy organ musi ograniczyć, zawiesić lub cofnąć certyfikat kwalifikacji FSTD po zgłoszeniu nieprawidłowości zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 lit. e) oraz wykryciu, że:
 - 1) FSTD nie spełnia wymagań swojej podstawy kwalifikacji, a niezgodność ma negatywny wpływ na szkolenie, egzaminowanie lub kontrolę;
 - 2) organizacja korzystająca z FSTD nie przedłożyła możliwego do zaakceptowania planu działań naprawczych w celu usunięcia nieprawidłowości zgłoszonych podczas oceny lub w inny sposób lub nie wdrożyła działań naprawczych w sposób zadowalający dla właściwego organu oraz w terminie z nim uzgodnionym zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 lit. e).”;

8) pkt ARA.FSTD.140 otrzymuje brzmienie:

„ARA.FSTD.140 Prowadzenie dokumentacji

Poza dokumentacją wymaganą w pkt ARA.GEN.220 właściwy organ przechowuje i aktualizuje wszystkie następujące dokumenty:

- a) dokumentację związaną z wstępnymi, okresowymi lub specjalnymi ocenami kwalifikowanych FSTD znajdujących się pod jego nadzorem, w tym z planowaniem, przeprowadzaniem i wynikami tych ocen;
- b) ESL.”;

9) dodatek IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV do ZAŁĄCZNIKA VI (część ARA) – certyfikat kwalifikacji szkoleniowego urzędnika symulacji lotu

Unia Europejska (*)

[Właściwy organ]

CERTYFIKAT KWALIFIKACJI SZKOLENIOWEGO URZĄDZENIA SYMULACJI LOTU (FSTD)

Na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 oraz z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej [właściwy organ] niniejszym zaświadcza, że

FSTD [IDENTYFIKACJA]

[PRODUCENT I NUMER SERYJNY FSTD]

znajdujące się w

[LOKALIZACJA URZĄDZENIA],

z którego korzysta

[POSIADACZ CERTYFIKATU KWALIFIKACJI],

spełnia wymagania kwalifikacyjne zgodnie z mającym zastosowanie podstawowym dokumentem referencyjnym urzędnika oraz załącznikiem VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, z zastrzeżeniem warunków zawartych w załączonych specyfikacjach FSTD.

Niniejszy certyfikat kwalifikacji zachowuje ważność dopóty, dopóki FSTD spełnia obowiązujące wymagania podstawy kwalifikacji, a posiadacz certyfikatu kwalifikacji spełnia obowiązujące wymagania określone w części ORA oraz o ile wcześniej nie dojdzie do zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia go.

Data pierwszego wydania:

Przegląd:

Data aktualizacji:

W imieniu [właściwy organ]:

Podpis:

(*) W przypadku państw spoza UE lub EASA słowa »Unia Europejska« należy skreślić.
Formularz 145 EASA wydanie 3 – strona 1/2.

CERTYFIKAT KWALIFIKACJI FSTD: [Odniesienie]

SPECYFIKACJE FSTD

A.	Podstawowy dokument referencyjny (PRD)	
B.	(Tylko w przypadku starszych FSTD) Typ i poziom FSTD Grupa statków powietrznych/typ/typ i wersja	
C.	Dodatkowe możliwości:	
D.	Ograniczenia:	
E.	Uwagi:	

CHARAKTERYSTYKA MOŻLIWOŚCI FSTD (FCS)

F.	CECHA FSTD	POZIOM WIERNOŚCI	SYMULOWANY STATEK POWIETRZNY
1.	Układ i konstrukcja kabiny załogi (FDK)		
2.	Siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem (CLH)		
3.	Działanie systemów sterowania lotem (CLO)		
4.	Systemy statku powietrznego (SYS)		
5.	Osiągi i właściwości pilotażowe na lądzie (GND)		
6.	Osiągi i właściwości pilotażowe w warunkach efektu przypowierzchniowego (IGE)		
7.	Osiągi i właściwości pilotażowe poza warunkami efektu przypowierzchniowego (OGE)		
8.	Odwzorowanie bodźców dźwiękowych (SND)		
9.	Odwzorowanie wibracji (VIB)		
10.	Odwzorowanie ruchu (MTN)		
11.	Odwzorowanie bodźców wizualnych (VIS)		
12.	Nawigacja (NAV)		
13.	Atmosfera i pogoda (ATM)		
14.	Miejsca operacji lotniczych i teren (OST)		

Instrukcje dotyczące wydawania certyfikatu kwalifikacji FSTD

- a) Formularz 145 EASA musi być stosowany w celu wydawania certyfikatów kwalifikacji FSTD.
Dokument ten zawiera specyfikację FSTD oraz FCS lub przypisaną FCS, w stosownych przypadkach, w tym wszelkie ograniczenia wedle właściwości danego FSTD.
- b) Certyfikat kwalifikacji musi być wydany w języku angielskim i innych językach uznanych za odpowiednie przez właściwy organ.
- c) Odrębne świadectwa kwalifikacji wydaje się dla:
- 1) każdej FCS lub przypisanej FCS;
 - 2) każdego połączenia kabiny załogi i platformy w przypadku głównych wymiennych zespołów;
 - 3) każdej kabiny załogi, która ma być wykorzystywana jako FSTD w przypadku głównych wymiennych zespołów.
- Certyfikat kwalifikacji FSTD określa numer seryjny kabiny załogi.
- d) Identyfikację każdej kabiny załogi i platformy ustala się za pomocą tabliczek z numerem seryjnym, a każde połączenie kabiny załogi i platformy posiada certyfikat kwalifikacji z jednym numerem seryjnym FSTD, który zawiera numer identyfikacyjny/seryjny kabiny załogi i platformy.
- e) Różne konfiguracje silników oraz alternatywne wartości siły ciągu w jednym FSTD nie wymagają odrębnych certyfikatów kwalifikacji, o ile FCS lub przypisana FCS nie ulega zmianie.
- f) Różne urządzenia, jak konfiguracje awioniki, które są częścią jednego FSTD, nie wymagają odrębnych certyfikatów kwalifikacji. Istotne różnice w awionice mogą jednak prowadzić do powstania wersji statku powietrznego, które mogą wymagać odrębnych wersji oprogramowania. W takich przypadkach wydaje się odrębne certyfikaty kwalifikacji FSTD.
- g) FSTD wskazane w certyfikacie kwalifikacji posiada numer seryjny poprzedzony kodem literowym. Kod literowy jest specyficzny dla właściwego organu wydającego certyfikat.
- h) W tabeli »Specyfikacja FSTD« FSTD określa się za pomocą PRD, który jest zdefiniowany w MQTG i wskazuje wszelkie ograniczenia FSTD, w stosownych przypadkach. W przypadku starszego FSTD w tabeli »Specyfikacja FSTD« określa się wszystkie następujące elementy:
- 1) typ i poziom FSTD;
 - 2) symulowany typ statku powietrznego lub typ i wersja albo grupa statków powietrznych (np. kategoria statku powietrznego, konfiguracja silnika, kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym, w stosownych przypadkach).
- i) Właściwy organ wskazuje w tabeli »Specyfikacja FSTD« w rubryce »Dodatkowe możliwości«, że FSTD z FCS lub przypisaną FCS kwalifikuje się do wykorzystania w MCC, jeżeli spełnione są oba następujące warunki:
- 1) FSTD spełnia wymagania dotyczące MCC określone w obowiązującym PRD;

2) FSTD posiada FCS lub przypisaną FCS równą lub wyższą niż określone w poniższej tabeli.

	1. Układ i konstrukcja kabiny załogi	2. Siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem	3. Działanie systemów sterowania lotem	4. Systemy statku powietrznego	5. Osiągi i właściwości pilotażowe na ziemi	6. Osiągi i właściwości pilotażowe, w warunkach efektu przypowierzchniowego	7. Osiągi i właściwości pilotażowe poza warunkami efektu przypowierzchniowego	8. Odwzorowanie bodźców dźwiękowych	9. Odwzorowanie drgań	10. Odwzorowanie ruchu	11. Odwzorowanie bodźców wizualnych	12. Nawigacja	13. Atmosfera i pogoda	14. Miejsca operacji lotniczych i teren
FSTD – samolot	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FSTD – śmigłowiec	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

- j) Właściwy organ określa w tabeli »Specyfikacja FSTD«, w rubryce »Dodatkowe możliwości«, że FSTD dla samolotów kwalifikuje się do wykorzystania w UPRT oraz wskazuje, czy jest to »lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia« czy »pełne przeciągnięcie«.
- k) W tabeli »Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)« FSTD określa się za pomocą FCS, chyba że jest to starsze FSTD. W przypadku FSTD objętego art. 10b ust. 2 lit. a) pkt (i) ppkt 1 i art. 10b ust. 2 lit. a) pkt (ii) ppkt 1 tabelę »Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)« wypełnia się przypisanym FCS zgodnie z dodatkiem IX do załącznika VI (część ARA).
- l) Uzupełnianie certyfikatu kwalifikacji dla FSTD z FCS.
- 1) Jeżeli proces kwalifikacji FSTD potwierdza FCS zadeklarowaną we wniosku, odpowiednie poziomy wierności cech FSTD (N, G, R lub S) wpisuje się do certyfikatu kwalifikacji FSTD kolejno w kolumnie »Poziom wierności« tabeli »Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)« dla każdej cechy z osobna. Poziomy wierności są określone następująco:
 - (i) specyficzny (ang. *specific*, S) – najwyższy poziom wierności dla danej cechy FSTD;
 - (ii) reprezentatywny (ang. *representative*, R) – pośredni poziom wierności dla danej cechy FSTD;
 - (iii) generyczny (ang. *generic*, G) – najniższy poziom wierności dla danej cechy FSTD;
 - (iv) brak (ang. *none*, N) oznacza jedną z poniższych sytuacji:
 - a) cecha FSTD nie jest zainstalowana, nie działa lub jest niedostępna do użytku podczas szkolenia;
 - b) cecha jest zainstalowana, ale nie jest wymagana i w takim przypadku nie może rozpraszać uwagi ani jej odwracać od innych cech w odniesieniu do przewidzianego wykorzystania urządzenia.
 - 2) Jeżeli cecha FCS nie ma zastosowania lub jest niedostępna dla zakwalifikowanego FSTD, w kolumnie »poziom wierności« wpisuje się poziom »N«.
 - 3) Jeżeli cecha FSTD »systemy statku powietrznego« odzwierciedla różne systemy statku powietrznego o różnych poziomach wierności, wpisuje się najwyższy poziom wierności i oznacza go gwiazdką (*). Symulowane systemy statku powietrznego i związane z nimi poziomy wierności określa się w ESL. W takim przypadku w kolumnie »Uwagi« umieszcza się następujące stwierdzenie: »Nie wszystkie systemy statku powietrznego są symulowane lub mają ten sam poziom wierności. Proszę odnieść się do ESL«.
 - 4) Jeżeli cecha FSTD »siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem« odzwierciedla urządzenia sterowania lotem o różnych poziomach wierności, wpisuje się najwyższy poziom wierności i oznacza go gwiazdką (*). Symulowane siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem, a także związane z nimi poziomy wierności określa się w ESL. W takim przypadku w kolumnie »Uwagi« umieszcza się następujące stwierdzenie: »Nie wszystkie siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem są symulowane lub mają ten sam poziom wierności. Proszę odnieść się do ESL«.
 - 5) W przypadku tymczasowej kwalifikacji zgodnie z pkt ARA.FSTD.115 certyfikat kwalifikacji wskazuje w kolumnie »Poziom wierności« dla odpowiednich cech w tabeli »Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)« poziom wierności i zawiera słowo »tymczasowy«.

m) Uzupełnianie certyfikatu kwalifikacji dla FSTD z FCS oraz z przypisaną FCS.

W przypadku cech symulacji statku powietrznego (1–7) lub odwzorowania (8–9) symulowany statek powietrzny wpisuje się w certyfikacie kwalifikacji FSTD w kolumnie »Symulowany statek powietrzny« tabeli »Charakterystyka możliwości FSTD (FCS)«. Dla każdej cechy symulowany statek powietrzny określa się w następujący sposób:

- (i) jeżeli poziom wierności to »S« – typ i wersja statku powietrznego (producent, model i seria);
- (ii) jeżeli poziom wierności to »R« – typ statku powietrznego (producent i model);
- (iii) jeżeli poziom wierności to »G«, – grupa statków powietrznych poprzez wskazanie wszystkich następujących elementów:
 - a) kategorii statku powietrznego;
 - b) konfiguracji silnika;
 - c) kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym dla danych cech, w stosownych przypadkach.”;

10) dodaje się dodatek IX (Przypisana FCS dla FSTD) w brzmieniu:

„Dodatek IX do ZAŁĄCZNIKA VI (CZĘŚCI ARA)

Przypisana FCS dla FSTD

Gdy art. 10b odnosi się do niniejszego dodatku, właściwe organy, wydając ponownie certyfikaty kwalifikacji FSTD, przypisują FCS zgodnie z poniższą tabelą. Jeżeli FSTD wymienione w kolumnie (A) spełnia wymagania określone w PRD wskazanym w kolumnie (B) tego samego wiersza i nie wykazuje żadnych ograniczeń, otrzymuje przypisaną FCS określoną w kolumnie (C) tego wiersza.

	(A)	(B)	(C)													
			PRZYPISANA FCS													
	Poziom FSTD	PRD	1. Układ i konstrukcja kabiny załogi	2. Siły na urządzeniach sterowania lotem oraz urządzenia sterowania lotem	3. Działanie systemów sterowania lotem	4. Systemy statku powietrznego	5. Osiągi i właściwości pilotażowe na ziemi	6. Osiągi i właściwości pilotażowe w warunkach efektu przypowierzchniowego	7. Osiągi i właściwości pilotażowe poza warunkami efektu przypowierzchniowego	8. Odwzorowanie bodźców dźwiękowych	9. Odwzorowanie drgań	10. Odwzorowanie ruchu	11. Odwzorowanie bodźców wizualnych	12. Nawigacja	13. Atmosfera i pogoda	14. Miejsca operacji lotniczych i teren
1)	FFS poziom D	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza z kwalifikacją UPRT zgodnie z CS-FSTD(A) wydanie 2	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS poziom D	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza	Z ograniczeniem polegającym na braku możliwości prowadzenia szkolenia, egzaminowania i kontroli w zakresie UPRT													
3)	FFS poziom C	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza z kwalifikacją UPRT zgodnie z CS-FSTD(A) wydanie 2	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS poziom C	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza	Z ograniczeniem polegającym na braku możliwości prowadzenia szkolenia, egzaminowania i kontroli w zakresie UPRT													
5)	FFS poziom B	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

6)	FFS poziom A	JAR-STD 1A zmiana 3 lub późniejsza	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD poziom 2	JAR-STD 2A wydanie pierwsze lub późniejsze	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT poziom II MCC	JAR-STD 3A zmiana 1 lub późniejsza	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT poziom II	JAR-STD 3A zmiana 1 lub późniejsza	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT poziom I	JAR-STD 3A zmiana 1 lub późniejsza	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS poziom D	JAR-STD 1H wydanie pierwsze lub późniejsze	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS poziom C	JAR-STD 1H wydanie pierwsze lub późniejsze	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS poziom B	JAR-STD 1H wydanie pierwsze lub późniejsze	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS poziom A	JAR-STD 1H wydanie pierwsze lub późniejsze	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD poziom 3 MCC	JAR-STD 2H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD poziom 3	JAR STD 2H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD poziom 2 MCC	JAR STD 2H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD poziom 2	JAR STD 2H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT poziom III MCC	JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT poziom III	JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT poziom II MCC	JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT poziom II	JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT poziom I	JAR-STD 3H wydanie pierwsze lub późniejsze	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N"

ZAŁĄCZNIK III

Zmiany w załączniku VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

W załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt ORA.ATO.135 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) zgodność specyfikacji FSTD z odnośnym programem szkolenia na podstawie certyfikatu kwalifikacji FSTD oraz ESL;”;
- 2) pkt ORA.FSTD.100 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.100 Przepisy ogólne

- a) Organizacja korzystająca z FSTD wykazuje właściwemu organowi, że ustanowiła system zarządzania zgodnie z podczęścią GEN sekcja II. Ma to na celu upewnienie się, że kandydat, bezpośrednio pośrednio w drodze umów, ma zdolności do utrzymania prawidłowego działania, funkcji i innych cech określonych w mającej zastosowanie podstawie kwalifikacji FSTD oraz do kontrolowania montażu FSTD.
 - b) Organizacja korzystająca z FSTD przedkłada właściwemu organowi dokumentację określającą sposób, w jaki organizacja ta spełnia wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu. Dokumentacja obejmuje procedurę opisującą sposób sporządzania i utrzymania ESL.
 - c) Jeżeli organizacja korzystająca z FSTD zostanie powiadomiona przez właściwy organ o niezgodności FSTD z jego podstawą kwalifikacji zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 lit. e) załącznika VI, organizacja ta:
 - 1) sporządza plan działań naprawczych dotyczący wszystkich nieprawidłowości, a w przypadku nieprawidłowości powtarzających się, systemowych lub krytycznych – identyfikuje podstawową przyczynę nieprawidłowości;
 - 2) przekazuje plan działań naprawczych, który jest wdrażany w sposób spełniający oczekiwania właściwego organu i w terminie określonym w VI pkt ARA.FSTD.100 lit. e) pkt 1 załącznika VI;
 - 3) wykazuje wdrożenie działań naprawczych w sposób spełniający oczekiwania właściwego organu, przedstawiając stosowne dowody.
 - d) Co roku organizacja korzystająca z FSTD przekazuje właściwemu organowi wskaźniki FSTD w celu wykazania działania, wykorzystania oraz i innych właściwości FSTD.”;
- 3) pkt ORA.FSTD.105 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.105 Utrzymanie kwalifikacji FSTD

- a) Organizacja korzystająca z FSTD wykonuje wszystkie poniższe działania w celu utrzymania kwalifikacji FSTD:
 - 1) utrzymuje FSTD w stanie zapewniającym jego stałe działanie zgodnie z podstawą kwalifikacji, w tym poprzez przeprowadzanie funkcjonalnych kontroli przed lotem w ciągu 24 godzin poprzedzających wykorzystanie FSTD do szkolenia, egzaminowania lub kontroli;
 - 2) przeprowadza stopniowo w 12-miesięcznym cyklu cały zestaw obiektywnych testów zawartych w MQTG. Wyniki tych testów muszą być oceniane, opatruje datą, oznacza jako przeanalizowane oraz przechowuje zgodnie z pkt ORA.FSTD.240 w celu wykazania, że zachowana jest zgodność z podstawą kwalifikacji FSTD.

- 3) przeprowadza stopniowo w cyklu 24-miesięcznym cały zestaw testów funkcjonalnych i subiektywnych zawartych w MQTG. Wyniki każdego lotu testowego spełniają wszystkie następujące wymogi:
 - (i) dołączone jest do nich oświadczenie, że FSTD zostało przetestowane;
 - (ii) wykazują utrzymywanie zgodności z podstawą kwalifikacji FSTD;
 - (iii) są przechowywane zgodnie z pkt ORA.FSTD.240;
 - 4) zapewnia integralność sprzętu i oprogramowania FSTD oraz ustanawia i utrzymuje system kontroli konfiguracji, w tym zarządzanie bazą danych.
- b) W przypadku odkrycia nieprawidłowości podczas testów, o których mowa w lit. a) pkt 2 i 3, organizacja wdraża działania naprawcze w celu usunięcia tej nieprawidłowości. Dowody wdrożenia działań naprawczych przechowuje się zgodnie z pkt ORA.FSTD.240.
- c) Jeżeli organizacja planuje dezaktywować FSTD na dłuższy okres, podejmuje następujące działania:
- 1) powiadamia właściwy organ;
 - 2) ustanawia odpowiednie środki kontroli na okres, w którym FSTD jest nieaktywne.
- Organizacja ustala z właściwym organem plan dezaktywacji, przechowywania i ponownej aktywacji w celu upewnienia się, że można przywrócić aktywny status FSTD na jego pierwotnym poziomie kwalifikacji.”;
- 4) punkt ORA.FSTD.110 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.110 Zarządzanie modyfikacjami

- a) Modyfikację FSTD mającą wpływ na którąkolwiek z poniższych kwestii uznaje się za istotną i wdraża z zastrzeżeniem warunków określonych w lit. b) oraz zgodnie z lit. c), d), e) oraz, w stosownych przypadkach, f):
- 1) certyfikat kwalifikacji FSTD;
 - 2) wszelkie modyfikacje kwalifikacji FSTD, które mają wpływ na szkolenie, egzaminowanie lub kontrolę.
- b) Organizacja korzystająca z FSTD wprowadza istotną modyfikację FSTD tylko wtedy, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
- 1) organizacja uzyska od właściwego organu zatwierdzenie modyfikacji zgodnie z pkt ARA.FSTD.130 lit. a) załącznika VI;
 - 2) organizacja zarządza modyfikacją zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ zgodnie z pkt ARA.FSTD.130 lit. b) załącznika VI. Procedura ta uwzględnia wszystkie poniższe elementy:
 - (i) zakres każdej istotnej zmiany;
 - (ii) zarządzanie modyfikacją;
 - (iii) powiadomienie właściwego organu.
- c) W przypadku istotnej modyfikacji FSTD organizacja korzystająca z FSTD podejmuje wszystkie następujące działania:
- 1) przygotowuje i ocenia każdą modyfikację, w tym przeprowadza wszystkie mające zastosowanie testy obiektywne, funkcjonalne i subiektywne, aby określić wpływ na pierwotne kryteria kwalifikacji;
 - 2) występuje o uprzednie zatwierdzenie i przedkłada właściwemu organowi dokumentację dotyczącą działań określonych w lit. c) pkt 1 oraz wszelką inną stosowną dokumentację, chyba że organizacja korzystająca z FSTD jest uprawniona do działania zgodnie z lit. b) pkt 2;
 - 3) zarządza wszelkimi modyfikacjami FSTD zgodnie ze swoim systemem zarządzania;
 - 4) składa właściwemu organowi oświadczenie, że po wdrożeniu modyfikacji FSTD jest zgodne ze swoją podstawą kwalifikacji.

- d) Organizacja korzystająca z FSTD ustanawia i utrzymuje system służący identyfikacji, ocenie i wprowadzaniu wszelkich modyfikacji FSTD, w szczególności:
 - 1) modyfikacji statku powietrznego, które mają istotne znaczenie dla szkolenia, egzaminowania i kontroli, niezależnie od tego, czy zostały one wprowadzone ze względu na wymagania dyrektywy zgodności czy nie;
 - 2) modyfikacji FSTD, które mają wpływ na FCS lub przypisaną FCS, certyfikat kwalifikacji, ESL, MQTG lub sprzęt bądź oprogramowanie FSTD, w tym system ruchu i system wizualizacji, właściwości pilotażowe, osiągi oraz działanie systemów;
 - 3) wszelkich innych modyfikacji FSTD istotnych dla szkolenia, egzaminowania i kontroli.
 - e) Organizacja korzystająca z FSTD zatwierdza:
 - 1) każdą modyfikację w MQTG oraz, w przypadku istotnych modyfikacji, informuje właściwy organ;
 - 2) każdą modyfikację w ESL oraz, w przypadku istotnych modyfikacji mających wpływ na ESL, przedkłada właściwemu organowi zaktualizowany ESL.
 - f) W przypadku modyfikacji FSTD zarządzanej zgodnie z lit. b) pkt 2, która ma wpływ na certyfikat kwalifikacji, organizacja korzystająca z FSTD występuje do właściwego organu o wydanie nowego certyfikatu kwalifikacji.”;
- 5) punkt ORA.FSTD.115 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.115 Montaż

- a) Organizacja korzystająca z FSTD zapewnia, aby:
 - 1) FSTD było zamontowane w odpowiednim środowisku, które sprzyja bezpiecznemu i niezawodnemu działaniu;
 - 2) wszyscy użytkownicy i personel zajmujący się obsługą FSTD zostali zapoznani z zasadami bezpiecznej eksploatacji FSTD, tak aby znali oni wszystkie elementy wyposażenia bezpieczeństwa i procedury bezpieczeństwa stosowane w odniesieniu do FSTD w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej;
 - 3) zarówno FSTD, jak i jego montaż były zgodne z lokalnymi regulacjami dotyczącymi zdrowia i bezpieczeństwa;
 - 4) certyfikat kwalifikacji oraz ESL były wyeksponowane i dostępne dla wszystkich użytkowników FSTD oraz dla właściwych organów.
 - b) Ocena zabezpieczeń FSTD, takich jak wyłączniki awaryjne i oświetlenie awaryjne, stanowi część systemu zarządzania organizacją i jest przeprowadzana co najmniej raz w roku oraz dokumentowana w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji.”;
- 6) pkt ORA.FSTD.120 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.120 ESL

- a) Organizacja korzystająca z FSTD opracowuje i utrzymuje ESL dla każdego certyfikatu kwalifikacji FSTD.
- b) ESL zawiera dokładne i wyczerpujące informacje dotyczące kwalifikacji FSTD, jego podstawy kwalifikacji, zainstalowanego wyposażenia, możliwości, specyfikacji i jest opracowany w sposób umożliwiający spełnienie wszystkich poniższych warunków:
 - 1) przeprowadzenie oceny odpowiedniości FSTD do zamierzonego wykorzystania;
 - 2) przeprowadzenie oceny FSTD zgodnie z pkt ARA.FSTD.100 załącznika VI;
 - 3) utrzymanie kwalifikacji FSTD zgodnie z pkt ORA.FSTD.105.
- c) Organizacja korzystająca z FSTD dokonuje walidacji i weryfikacji, czy informacje zawarte w ESL, o których mowa w lit. b), są dokładne i wyczerpujące.
- d) Organizacja korzystająca z FSTD dodaje do FSTD dodatkowe wyposażenie, dla którego kwalifikacja nie jest wymagana, wyłącznie wówczas, gdy po przeprowadzeniu oceny stwierdzi, że wyposażenie to nie wpływa niekorzystnie na szkolenie.”;

- 7) pkt ORA.FSTD.200 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.200 Wniosek o wydanie certyfikatu kwalifikacji FSTD

Organizacja korzystająca z FSTD składa wniosek o wydanie certyfikatu kwalifikacji FSTD w formie i zgodnie z zasadami ustanowionych przez właściwy organ. Obejmuje on wszystkie poniższe elementy:

- a) formularz wstępnego wniosku, wraz ze wszystkimi następującymi elementami:
 - 1) tabelą wybranych danych walidacyjnych, określającą unikalne źródło danych dla każdego obiektywnego testu;
 - 2) ESL;
 - b) oświadczenie, że organizacja korzystająca z FSTD przeprowadziła wszystkie wymagane testy obiektywne FSTD oraz spełnia kryteria określone w mającej zastosowanie podstawie kwalifikacji, wraz z QTG obejmującym plan danych walidacyjnych oraz raport techniczny;
 - c) oświadczenie potwierdzające, że spełnione są następujące wymagania:
 - 1) wszystkie testy obiektywne, funkcjonalne i subiektywne zostały zakończone, a ogólne wymagania dla wnioskowanej FCS zostały spełnione;
 - 2) FSTD wykazuje zgodność z obowiązującymi wymaganiami oraz z symulowanym statkiem powietrznym lub grupą statków powietrznych, stosownie do każdej cechy FSTD.”;
- 8) pkt ORA.FSTD.210 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Podstawa kwalifikacji ma zastosowanie do ocen okresowych FSTD, chyba że modyfikacja FSTD wymaga zastosowania innej podstawy kwalifikacji.”;
- 9) w pkt ORA.FSTD.225 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli właściwy organ przedłużył okres okresowej oceny FSTD zgodnie z pkt ARA.FSTD.120 lit. c) załącznika VI (część ARA), organizacja wyznacza osobę lub grupę osób z odpowiednim doświadczeniem, które w ciągu 60 dni przed rozpoczęciem każdego powtarzającego się 12-miesięcznego okresu i 30 dni po jego rozpoczęciu muszą wykonać wszystkie poniższe czynności zgodnie z pkt ARA.FSTD.120 lit. b) załącznika VI.”;
 - b) uchyla się lit. c);
- 10) uchyla się pkt ORA.FSTD.230;
- 11) pkt ORA.FSTD.235 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.235 Przenoszenie kwalifikacji FSTD

- a) W przypadku zmiany organizacji korzystającej z FSTD:
 - 1) organizacja przyjmująca powiadamia z wyprzedzeniem właściwy organ w celu uzgodnienia planu przeniesienia kwalifikacji FSTD;
 - 2) organizacja przekazująca informuje również właściwy organ przed przeniesieniem oraz w momencie zwrotu certyfikatu kwalifikacji FSTD.
 - b) W przypadku gdy FSTD nie wykazuje już zgodności z podstawą kwalifikacji, organizacja musi złożyć wniosek o wydanie nowego certyfikatu kwalifikacji FSTD.”;
- 12) pkt ORA.FSTD.240 otrzymuje brzmienie:

„ORA.FSTD.240 Prowadzenie dokumentacji

Posiadacz certyfikatu kwalifikacji FSTD przechowuje wszystkie niżej wymienione dokumenty:

- a) wszystkie dokumenty opisujące i potwierdzające podstawę kwalifikacji oraz poziom FSTD, w tym FCS lub przypisaną FCS, w stosownych przypadkach, oraz wstępny ESL FSTD przez cały okres eksploatacji FSTD;

- b) zastąpione wersje MQTG i ESL przez cały okres eksploatacji FSTD;
 - c) przez okres co najmniej 5 lat – wszelkie dokumenty i sprawozdania związane z poszczególnymi FSTD oraz czynnościami monitorowania zgodności.”
-

ZAŁĄCZNIK IV

Zmiany w załączniku VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011

W pkt DTO.GEN.240 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

- „aa) DTO korzysta z FSTD zgodnie z lit. a) wyłącznie wtedy, gdy wykaże właściwemu organowi zgodność specyfikacji FSTD z odnośnym programem szkolenia, na podstawie certyfikatu kwalifikacji FSTD oraz ESL.”.
-

ZAŁĄCZNIK V

Zmiany w załączniku I (Definicje) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) definicja 50 otrzymuje brzmienie:
 - „50) »Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD)« oznacza urządzenie przeznaczone do szkolenia, egzaminowania i kontroli pilotów, którego certyfikat kwalifikacji zawiera charakterystykę możliwości FSTD lub przypisaną charakterystykę możliwości FSTD, lub starsze FSTD.”;
- 2) dodaje się definicje 144 i 145 w brzmieniu:
 - „144) »Starsze FSTD« oznacza FSTD, którego certyfikat kwalifikacji nie obejmuje FCS ani przypisanej FCS i które jest jednym z poniższych urządzeń:
 - a) w przypadku samolotów jest pełnym symulatorem lotu (Full Flight Simulator, FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (Flight Training Device, FTD), urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (Basic Instrument Training Device, BITD);
 - b) w przypadku śmigłowców jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT);
 - 145) »Wykaz specyfikacji urządzenia (ang. *equipment specification list*, ESL)« oznacza wykaz, który jest częścią kwalifikacji FSTD i zawiera dokładne oraz wyczerpujące informacje dotyczące kwalifikacji urządzenia, podstawy kwalifikacji, zainstalowanego wyposażenia, możliwości oraz specyfikacji.”

ZAŁĄCZNIK VI

Zmiany w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012

Załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 pkt ORO.FC.145 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Operator korzysta z odpowiedniego FSTD spełniającego wszystkie następujące wymagania:

- 1) podlega procesowi kwalifikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011;
- 2) w najlepszy możliwy sposób odzwierciedla statek powietrzny wykorzystywany przez operatora;
- 3) jest wykorzystywane do konkretnego ćwiczenia tylko wtedy, gdy FSTD posiada cechy i związane z nimi poziomy wierności umożliwiające symulację danego statku powietrznego w ramach tego ćwiczenia w zakresie niezbędnym do rozwinięcia lub utrzymania przez członka załogi lotniczej kompetencji wymaganych do bezpiecznej, skutecznej i efektywnej eksploatacji statku powietrznego.

Operator weryfikuje odpowiedność FSTD do zamierzonego zastosowania na podstawie certyfikatu kwalifikacji FSTD oraz ESL.

W przypadku gdy wymagania niniejszego rozporządzenia odnoszą się do określonych typów i poziomów FSTD, operator może korzystać z FSTD zgodnie z pkt FCL.036 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Różnice między FSTD a danym statkiem powietrznym są opisywane i omawiane podczas odprawy lub szkolenia, stosownie do przypadku.”
