

**Reglementările aeronautice civile privind
stabilirea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative
referitoare la inginerii naviganți din aviația civilă (RAC-FE)**

**Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE**

1. Reglementările aeronautice civile privind stabilirea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la inginerii naviganți din aviația civilă (RAC-FE) stabilesc norme referitoare la:

1.1. calificările asociate certificatelor de inginer navigant (*Flight Engineer License - FEL*), condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a FEL, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate, condițiile de conversie a FEL existente, precum și condițiile de recunoaștere a certificatelor emise de statele-membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale (*OACI*);

1.2. certificarea persoanelor care sunt responsabile de asigurarea pregătirii de zbor sau a pregătirii practice pe simulator și de evaluarea competențelor inginerilor naviganți;

1.3. certificatele medicale pentru inginerii naviganți, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor medicale, privilegiile și responsabilitățile titularilor de certificate medicale;

1.4. condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatelor organizațiilor de pregătire a inginerilor naviganți;

1.5. cerințele privind sistemul de administrație și management care trebuie respectate de Autoritatea Aeronautică Civilă (*AAC*) și de organizații în legătură cu normele menționate la subpunctele 1.1. – 1.4.

2. În sensul RAC-FE se definesc următoarele noțiuni:

2.1. *anexa OACI* – anexă la un certificat de echipaj de zbor validat automat și eliberat în conformitate cu Anexa 1 OACI, care este menționată la punctul XIII al certificatului de echipaj de zbor, după cum este stabilit în Apendicele nr.1 la Partea ARA din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.204/2020 (*Regulamentul privind personalul navigant*);

2.2. *calificare a FSTD (Flight Simulation Training Device – FSTD)* – nivelul de abilitate tehnică al unui FSTD precizat în specificațiile de certificare referitoare la FSTD-ul vizat;

2.3. *certificat, autorizație sau organizație conformă cu JAR (Joint Aviation Requirements - JAR)* – certificat sau autorizație eliberată sau recunoscută, ori o organizație certificată, autorizată, înregistrată sau recunoscută, în conformitate cu cadrul normativ național prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un

stat care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere reciprocă în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR;

2.4. *FEL conform cu JAR* – FEL și calificările și/sau autorizațiile asociate, eliberate sau recunoscute, în conformitate cu cadrul normativ național prin care se pun în aplicare JAR și procedurile, de către un stat care a implementat JAR relevante și care a fost recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința respectivelor JAR;

2.5. *FEL conform cu Partea FE.FCL (Flight Engineer Flight Crew Licensing - FE.FCL)* – certificat de inginer navigant care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

2.6. *FEL neconform cu JAR* – certificat de inginer navigant eliberat sau recunoscut de un stat în conformitate cu cadrul normativ, nefiind recomandată recunoașterea mutuală în privința JAR relevante;

2.7. *credit* – recunoașterea experienței sau a calificărilor anterioare;

2.8. *echipament de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Device – FSTD)* – echipament de pregătire a inginerilor naviganți, care este:

2.8.1. în cazul avioanelor, un simulator complet de zbor (*Full Flight Simulator – FFS*) – un echipament de pregătire pentru zbor (*Flight Training Device – FTD*), un echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație (*Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT*);

2.8.2. în cazul elicopterelor, un FFS, un FTD sau un FNPT;

2.9. *ghid al testelor de calificare (Qualification Test Guide – QTG)* – document conceput pentru a demonstra că parametrii de performanță și manevrare ai unui FSTD îi reprezintă pe aceia ai aeronavei, clasei de avion sau tipului de elicopter, simulați în cadrul limitelor prevăzute, și că toate cerințele aplicabile au fost îndeplinite. QTG include atât datele aeronavei, ale clasei de avion sau ale tipului de elicopter, cât și datele FSTD utilizate pentru a susține validarea;

2.10. *Joint Aviation Requirements (JAR)* – cerințele aeronautice comune adoptate de autoritățile aeronautice comune;

2.11. *mijloace acceptabile de conformitate (Acceptable Means of Compliance – AMC)* – recomandări emise de către AAC, care au scopul de a ilustra esența conformării cu prevederile legale sau normative, reglementările aeronautice civile, specificațiile de certificare. Odată implementate de agenții aeronautici, AAC conferă prezumția de conformitate;

2.12. *mijloace de conformitate alternative (Alternative Means of Compliance – AltMoC)* – mijloace de conformitate care propun o alternativă la un AMC existent sau care propun noi mijloace de asigurare a conformității cu [Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017](#) (*Codul aerian*), RAC-FE și normele sale de punere în aplicare, pentru care AAC nu a adoptat niciun AMC asociat;

2.13. *organizație de pregătire aprobată (Approved Training Organisation – ATO)* – organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru echipajul de zbor în baza certificatului eliberat în conformitate cu punctul 17;

2.14. *personal navigant* – echipajul de zbor și echipajul de cabină;

2.15. *raport de creditare* – raport pe baza căruia se pot recunoaște experiența sau calificările anterioare;

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

2.17. *sediul principal al activității unei organizații* – sediul central sau sediul social al organizației în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional al activităților menționate în RAC-FE;

2.18. *specificatii de certificare (Certification Specifications – CS)* – standardele tehnice adoptate de AAC care indică mijloace de demonstrare a conformității cu Codul aerian, RAC-FE și normele sale de punere în aplicare, care pot fi utilizate de o organizație în scopul certificării;

2.19. *validare automată* – acceptarea fără formalități, în baza acordurilor care reglementează certificarea echipajelor de zbor, de către un stat-membru OACI, enumerat în anexa OACI, a unui certificat de echipaj de zbor, eliberat de un alt stat în conformitate cu Anexa 1 OACI la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin [Hotărârea Parlamentului nr.97/1994](#) (Anexa 1 OACI).

Capitolul II

CERTIFICATE DE INGINER NAVIGANT EXISTENTE ȘI CERTIFICATE MEDICALE

3. Inginerii naviganți care operează aeronave înmatriculate în Republica Moldova trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) la RAC-FE și Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul privind personalul navigant, în afară de situația în care activitatea reglementată de supraveghere a siguranței a fost delegată unui alt stat și aeronavele nu sunt operate de un operator aerian din Republica Moldova sau înmatriculate într-un alt stat și operate de un operator aerian pentru care supravegherea operațiunilor este asigurată de AAC sau utilizate în interiorul Republicii Moldova ori cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul Republicii Moldova de un operator aerian stabilit sau rezident în Republica Moldova.

4. FEL conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de AAC la data de la care se aplică RAC-FE, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu acestea. AAC înlocuiește aceste certificate cu unele care respectă formatul prevăzut în Apendicele nr.1 la Anexa nr.4 (Partea ARA), în termen de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE.

5. Certificatele corespunzătoare conforme cu JAR care nu au fost înlocuite în termen de un an de la data intrării în vigoare a RAC-FE, se convertesc de AAC în certificate și calificări conforme cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), în corespundere cu dispozițiile din Anexa nr.2 - Condiții pentru conversia certificatelor FEL și calificărilor naționale existente.

6. În ceea ce privește certificatele eliberate înainte de data intrării în vigoare a RAC-FE, AAC se conformează cerințelor stabilite la ARA.FE.FCL.200 punctul 1., în termen de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE.

Capitolul III

CONDIȚIILE DE RECUNOAȘTERE A CERTIFICATELOR DE INGINER NAVIGANT ELIBERATE DE ALTE STATE

7. AAC validează în mod automat și pe bază reciprocă certificatele de inginer navigant acordate de către statele-membre OACI, în baza acordurilor care reglementează certificarea inginerilor naviganți.

8. În cazul în care între Republica Moldova și un stat-membru OACI nu există acorduri care să reglementeze certificarea inginerilor naviganți, AAC poate recunoaște certificatele de inginer navigant eliberate de statul-membru OACI, în conformitate cu dispozițiile din Anexa nr.3 - Condiții pentru recunoașterea certificatelor și calificărilor de inginer navigant eliberate de alte state.

Capitolul IV

CREDITE PENTRU PREGĂTIREA ÎNCEPUTĂ ÎNAINTE DE APLICAREA RAC-FE

9. În ceea ce privește eliberarea certificatelor conforme cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), se creditează integral pregătirea începută înainte de aplicarea RAC-FE, în conformitate cu cerințele și procedurile autorităților aeronautice comune (*Joint Aviation Authorities - JAA*), sub supravegherea reglementară a unui stat recomandat pentru recunoaștere mutuală în cadrul sistemului autorităților aeronautice comune în privința JAR relevante, cu condiția ca respectiva pregătire și testarea să se fi finalizat înainte de expirarea termenului de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE și un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) să fi fost emis cel târziu până la data de 1 octombrie 2024.

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

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

Capitolul V

PREGĂTIRE PENTRU CALIFICAREA DE TIP ȘI DATE PRIVIND CONFORMITATEA OPERAȚIONALĂ

12. În cazul în care anexele la RAC-FE fac trimitere la datele privind conformitatea operațională instituite în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.91/2024 (*Regulamentul IAW*) persoana care solicită un curs de pregătire pentru calificarea de tip trebuie să se conformeze numai dispozițiilor din anexele la RAC-FE.

13. Cursurile de pregătire pentru calificarea de tip aprobate înainte de aprobarea programei minime de pregătire pentru calificarea de tip a inginerilor naviganți din cadrul datelor privind conformitatea operațională pentru tipul relevant de aeronave în conformitate cu Regulamentul IAW includ elementele obligatorii de pregătire, până la expirarea termenului de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE, sau în termen de un an de la aprobarea datelor privind conformitatea operațională, dacă această dată este ulterioară.

Capitolul VI

CREDITE PENTRU CERTIFICATELE DE INGINER NAVIGANT OBȚINUTE ÎN TIMPUL SERVICIULUI MILITAR

14. Pentru a obține certificate conforme cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), titularii de certificate de echipaj militar de zbor înaintează o cerere către AAC.

15. Cunoștințele, experiența și aptitudinile dobândite pe durata serviciului militar se creditează în scopul cerințelor relevante din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), în conformitate cu elementele unui raport de creditare întocmit de AAC.

16. Raportul de creditare:

16.1. descrie cerințele naționale pe baza cărora s-au emis certificatele, calificările și/sau autorizațiile militare;

16.2. descrie sfera privilegiilor acordate inginerilor naviganți;

16.3. precizează pentru care dintre cerințele din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) se acordă credite;

16.4. include copii ale tuturor documentelor necesare pentru dovedirea elementelor de mai sus, însoțite de copii ale cerințelor și procedurilor naționale relevante.

Capitolul VII

ORGANIZAȚII DE PREGĂTIRE A INGINERILOR NAVIGANTI

17. Organizațiile de pregătire a inginerilor naviganți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute în Anexa nr.4 la Codul aerian, precum și cerințele prevăzute în Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant și trebuie:

17.1. să fie certificate de AAC, sau

17.2. să fie certificate de autoritățile aeronautice din statele membre ale Uniunii Europene (UE), conform prevederilor Regulamentului (UE) nr.1178/2011, și acceptate de AAC. Procedura simplificată de acceptare a organizațiilor respective este stabilită de AAC.

În cazul organizațiilor de pregătire a inginerilor naviganți certificate de autoritățile aeronautice din statele-membre OACI, AAC stabilește o procedură corespunzătoare.

18. Organizațiile de pregătire a inginerilor naviganți titulare de certificate conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute de AAC înainte de data de la care se aplică RAC-FE, se consideră ca fiind titulare ale unui certificat eliberat în conformitate cu RAC-FE. Într-un astfel de caz, privilegiile acestor organizații se limitează la privilegiile incluse în certificatul eliberat de AAC.

19. Organizațiile de pregătire a inginerilor naviganți își adaptează sistemul de management și programele, procedurile și manualele de pregătire pentru a fi conforme cu Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, în termen de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE.

20. Organizațiile de pregătire care se conformează JAR și sunt înregistrate în Republica Moldova, înainte ca RAC-FE să fie aplicabil, au dreptul de a furniza pregătire pentru un FEL conform cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), pentru calificările aferente incluse în înregistrare până la expirarea termenului de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE, fără a se conforma dispozițiilor din Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, cu condiția să fie înregistrate înainte de intrarea în vigoare a RAC-FE.

21. AAC va înlocui certificatele menționate la punctul 18 cu certificate care respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul privind personalul navigant, în termen de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE.

Capitolul VIII

ECHIPAMENTE DE PREGĂTIRE SINTETICĂ PENTRU ZBOR

22. FSTD utilizate pentru pregătirea, testarea și verificarea inginerilor naviganți, trebuie să îndeplinească cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în Anexele nr.6 (Partea ARA) și nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant și trebuie să fie certificate.

23. Certificatele de calificare a FSTD, utilizate pentru pregătirea, testarea și verificarea inginerilor naviganți conforme cu JAR, eliberate sau recunoscute înainte de data de la care se aplică RAC-FE, se consideră ca fiind eliberate în conformitate cu RAC-FE.

24. AAC va înlocui certificatele menționate la punctul 23 cu certificate de calificare ce respectă formatul prevăzut în Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul privind personalul navigant, în termen de un an de la intrarea în vigoare a RAC-FE.

Capitolul IX

CAPACITĂȚILE DE SUPRAVEGHERE

25. AAC este autoritatea competentă care are competențele necesare și responsabilități alocate în ceea ce privește certificarea și supravegherea persoanelor și organizațiilor care fac obiectul Codului aerian, RAC-FE și normelor sale de aplicare.

26. AAC trebuie să dețină capacitățile necesare pentru a asigura supravegherea tuturor persoanelor și organizațiilor vizate de programul său de supraveghere, inclusiv resurse suficiente pentru îndeplinirea cerințelor RAC-FE.

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

28. Personalul autorizat de AAC să îndeplinească sarcini de certificare și/sau de supraveghere este împuternicit să exercite cel puțin următoarele sarcini:

28.1. să examineze înregistrările, datele, procedurile și orice alt document relevante pentru executarea sarcinii de certificare și/sau de supraveghere;

28.2. să facă copii sau extrase din astfel de înregistrări, date, proceduri și alte documente;

28.3. să ceară o explicație verbală la fata locului;

28.4. să aibă acces la incintele, bazele de operare sau mijloacele de transport relevante;

28.5. să efectueze audituri, investigații, evaluări, inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și

28.6. să ia sau să dispună măsuri executorii în funcție de caz.

29. Sarcinile prevăzute la punctul 28 se îndeplinesc în conformitate cu Codul aerian și normele sale de aplicare.

PARTEA FE.FCL

SUBPARTEA A – CERINȚE GENERALE

FE.FCL.001 Autoritatea competentă

În sensul Anexei nr.1 (Partea FE.FCL), AAC este autoritatea competentă desemnată, căreia o persoană îi înaintează o cerere de eliberare a certificatului de inginer navigant, a calificărilor sau a certificatelor asociate.

FE.FCL.005 Domeniul de aplicare

Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) stabilește cerințele privind eliberarea certificatelor de inginer navigant, a calificărilor și a certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.

FE.FCL.010 Definiții

În sensul Anexei nr.1 (Partea FE.FCL) se aplică următoarele definiții:

accesibil – un dispozitiv poate fi utilizat de:

ATO în temeiul aprobării căreia se desfășoară un curs de pregătire pentru o calificare de tip; sau

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

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

aeronavă – orice aparat care se poate susține în atmosferă datorită reacțiilor aerului, altele decât reacțiile aerului asupra suprafeței pământului;

abilitați de zbor (airmanship) – utilizarea coerentă a bunei judecăți și a cunoștințelor, competențelor și atitudinilor bine fundamentate pentru atingerea obiectivelor zborului;

FSTD disponibil – orice FSTD care este liber și poate fi utilizat de operatorul FSTD sau de client fără a ține seama de considerente legate de timp;

evaluarea competenței – demonstrarea abilităților, a cunoștințelor și a atitudinii în vederea emiterii inițiale, a revalidării sau a reînnoirii unui certificat de instructor sau de examinator;

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

transport aerian comercial – transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă contra unei remunerații sau prin închiriere;

competență – combinație de abilități, cunoștințe și atitudine necesare pentru a executa o sarcină la standardul prevăzut;

element de competență – acțiune care constituie o sarcină ce presupune un eveniment declanșator și un eveniment final care îi definește clar limitele, precum și un rezultat observabil;

unitate de competență – funcție discontinuă care constă într-un număr de elemente de competență;

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

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

copilot suplimentar pentru rută – pilot care îl eliberează pe copilot de sarcinile sale la comenzile de zbor pe durata fazei de croazieră a unui zbor în operațiuni multipilot peste FL (*Flight Level -FL*) 200;

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

eroare – acțiune sau lipsa unei acțiuni a echipajului de zbor care duce la abateri de la scopurile sau așteptările organizaționale sau de zbor;

gestionarea erorilor – procesul de depistare și de reacție la erori cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele erorilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei;

inginer navigant (Flight Engineer – FE) – persoană care respectă cerințele din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

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

timp de zbor:

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

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

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

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

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

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

elicopter – aeronavă mai grea decât aerul, susținută în zbor de reacțiile aerului cu unul sau mai multe rotoare acționate de motor pe axe esențial verticale;

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

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

timp instrumental la sol – timpul în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat pe FSTD;

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

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

LNAV (Lateral Navigation) – navigație laterală;

LPV (Localiser Performance with Vertical Guidance) – performanța localizatorului cu ghidare verticală;

operare multipilot:

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

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

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

aeronavă multipilot:

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

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

noapte – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil sau o altă perioadă similară între apus și răsărit, conform eventualelor prevederi ale autorității competente;

date privind conformitatea operațională (Operational Suitability Data - OSD) – datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea 21) la Regulamentul-IAW;

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

criterii de performanță – o simplă declarație de evaluare cu privire la rezultatul necesar al unui element de competență și o descriere a criteriilor folosite pentru a evalua dacă s-a atins nivelul de performanță necesar;

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

inginer navigant sub supraveghere directă (Flight Engineer Under Direct Supervision – FEUDS) – inginer navigant care îndeplinește, sub supravegherea unui inginer navigant instructor TRI(E), sarcinile și funcțiile unui inginer navigant;

verificarea competenței – demonstrarea abilităților în vederea revalidării sau a reînnoirii calificărilor sau privilegiilor, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală;

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

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

RNP APCH – specificație PBN utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală;

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

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

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

RNP AR APCH – specificație de navigație utilizată pentru operațiunile de apropiere instrumentală care necesită o aprobare specifică;

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

test de îndemânare – demonstrarea abilităților în vederea eliberării unui certificat sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală;

amenințare – evenimente sau erori care au loc fără influența echipajului de zbor, care măresc complexitatea operațională și care trebuie gestionate pentru păstrarea marjei de siguranță;

gestionarea amenințărilor – procesul de depistare și de reacție la amenințări cu măsuri de contracarare care atenuează sau elimină consecințele amenințărilor și reduc probabilitatea unor erori sau stări nedorite ale aeronavei;

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

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

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

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

VNAV (Vertical Navigation) – navigație verticală;

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

zbor instrumental cu panou redus de instrumente de bord – interpretarea atitudinii prin raportare la interpretarea instrumentelor de rezervă după pierderea sistemului principal de referință de atitudine și direcție.

FE.FCL.015 Solicitarea și eliberarea certificatelor de inginer navigant, solicitarea, eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor și certificatelor asociate

(a) O cerere de obținere a FEL sau o cerere de obținere, revalidare sau reînnoire a calificărilor și certificatelor asociate, precum și orice modificare aferentă se înaintează AAC în forma și în modul stabilite de AAC. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezi ale îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor privind obținerea FEL, obținerea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor și certificatelor asociate prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) și în Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul privind personalul navigant.

(b) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), orice limitare sau extindere a privilegiilor acordate printr-un FEL, calificare sau certificat asociat trebuie înscrisă în FEL de către AAC.

(c) O persoană nu poate fi în niciun caz titular al mai multor FEL, eliberate în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(d) Titularul unui FEL depune cererile la AAC în conformitate cu litera (a), respectând cerințele din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(e) Pentru eliberarea unui FEL, a unei calificări sau a unui certificat asociat, solicitantul trebuie să depună o cerere în termen de cel mult șase luni de la data susținerii testului de îndemânare sau de la evaluarea competenței.

(f) Pregătirea efectuată pe aeronave sau în FSTD-uri în conformitate cu Anexa nr.3 (Partea ORO) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.612/2022 (*Regulamentul AIR OPS*) se ia în considerare pentru cerințele referitoare la experiență și la revalidare prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

FE.FCL.020 Examenе teoretice pentru eliberarea certificatelor și calificărilor

(a) Responsabilitățile solicitantului

1. Solicitanții participă la întregul set de examene teoretice ATP (*Airline Transport Pilot - ATP*) pentru un FEL, aflat în responsabilitatea AAC.

2. Solicitanții susțin examenul teoretic numai la recomandarea ATO, responsabile de pregătirea lor, după ce au absolvit elementele corespunzătoare ale cursului de pregătire teoretică la un nivel satisfăcător.

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

(b) Standarde de promovare

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

2. Cu excepția cazului în care Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) prevede altfel, un solicitant promovează cu succes examenul teoretic necesar pentru un FEL, dacă a promovat toate examenele teoretice necesare într-un interval de 18 luni de la sfârșitul lunii calendaristice în care respectivul solicitant s-a prezentat pentru prima dată la un examen.

3. În cazul în care o persoană care solicită susținerea examenului teoretic pentru eliberarea unui FEL nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative sau dacă nu a promovat toate examenele fie după șase tentative, fie în perioada menționată la punctul 2, aceasta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise.

4. Înainte de a susține din nou examenele teoretice, solicitanții urmează o pregătire suplimentară în cadrul unei ATO. Nivelul și sfera pregătirii necesare se decid de ATO, pe baza nevoilor solicitanților.

(c) Perioada de valabilitate

1. Promovarea examenelor teoretice pentru eliberarea unui FEL este valabilă pentru o perioadă de 36 de luni.

2. Perioada menționată la punctul 1 se consideră ca începând din data la care inginerii naviganții au promovat examenul teoretic, în conformitate cu litera (b) punctul 2.

FE.FCL.025 Test de îndemânare

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

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

(b) Candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă de pregătire, după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului.

FE.FCL.030 Credite pentru timpul de zbor și cunoștințele teoretice

(a) Credite pentru timpul de zbor

1. Cu excepția cazului în care Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) prevede altfel, orele de zbor care se creditează pentru un FEL sau o calificare TRI(E) trebuie să fi fost efectuate în calitate de inginer navigant pe aeronave multipilot, operate de echipajul de zbor, care include și un inginer navigant.

2. Dacă solicitantul are experiență de zbor în calitate de pilot, AAC stabilește dacă această experiență de zbor poate fi acceptată și, după caz, poate reduce în mod corespunzător cerința privind experiența de zbor totală, în funcție de îndeplinirea cerințelor din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(b) Credite pentru cunoștințele teoretice

1. Titularii unui FEL se creditează în ceea ce privește cerințele referitoare la instruirea teoretică și examenul teoretic pentru un FEL pe o altă categorie de aeronave, în conformitate cu Apendicele nr.1 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL). Acest credit se aplică și solicitanților unui FEL care au promovat deja examenele teoretice pentru eliberarea respectivului certificat pe o altă categorie de aeronave, cu condiția ca examenul teoretic să aibă loc în perioada de valabilitate specificată la FE.FCL.020 litera (c).

2. Dacă solicitantul are experiență de zbor în calitate de pilot și a promovat deja examenele de cunoștințe teoretice ATP pentru eliberarea certificatului de pilot respectiv, în conformitate cu cerințele Anexei nr. 1 (Partea FCL) la Regulamentul privind personalul navigant, rezultatele vor fi creditate integral.

FE.FCL.035 Exercițarea privilegiilor asociate certificatelor

Exercițarea privilegiilor acordate printr-un certificat este condiționată de valabilitatea calificărilor conținute în acesta, dacă este cazul, și de valabilitatea certificatului medical corespunzător privilegiilor exercitate.

FE.FCL.040 Obligația de a deține și de a prezenta documente

(a) Un inginer navigant trebuie să poarte întotdeauna asupra sa FEL valabil și un certificat medical valabil atunci când exercită privilegiile asociate FEL.

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

(c) La cererea unui reprezentant autorizat al AAC, un inginer navigator prezintă fără întârziere evidența timpului său de zbor spre verificare.

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

FE.FCL.045 Evidența timpului de zbor

Inginerul navigatorul păstrează o evidență exactă a detaliilor tuturor zborurilor efectuate sub forma și modul stabilit de AAC.

FE.FCL.050 Competența lingvistică

Dispoziții generale

(a) Inginerii naviganții, în calitate de membri ai echipajului unei aeronave operate cu mai mulți-piloți, trebuie să poată:

1. monitoriza comunicarea în limba engleză în timpul tuturor fazelor de zbor între aeronave și stațiile la sol, inclusiv informații meteorologice.

2. citi și să demonstreze înțelegerea manualelor tehnice scrise în limba engleză (cum ar fi manualul de operațiuni, manualul de zbor al aeronavei etc);

3. comunica cu alți membri ai echipajului în limba engleză în timpul tuturor fazelor de zbor relevante pentru funcția de la bord, inclusiv pregătirea zborului.

(b) Această capacitate trebuie demonstrată prin respectarea uneia dintre următoarele cerințe alternative:

1. să fi promovat un examen de cunoștințe teoretice pentru obținerea inițială a FEL susținut în limba engleză, în cadrul AAC, după ce a urmat un curs de pregătire care să îi permită solicitantului să îndeplinească condițiile specificate la litera (a) punctele 1-3, conform FE.FCL.020; sau

2. să demonstreze printr-un examen specific, cel puțin un nivel operațional de competență lingvistică, atât în utilizarea frazeologiilor, cât și a limbajului comun înaintea unui examinator aprobat de AAC sau a unui organism de testare lingvistică aprobat de AAC, după caz.

FE.FCL.055 Experiența recentă

Un inginer navigator operează o aeronavă care transportă pasageri, în calitate de inginer navigator, doar dacă a efectuat cel puțin un segment de rută pe un avion de același tip sau pe un simulator de zbor care reprezintă tipul avionului utilizat, în ultimele 90 de zile.

FE.FCL.060 Revocarea, suspendarea și limitarea certificatelor și a calificărilor

(a) Certificatele și calificările eliberate cu respectarea Anexei nr.1 (Partea FE.FCL) pot fi limitate, suspendate sau revocate de AAC dacă inginerul navigator nu îndeplinește cerințele din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) și din Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul privind personalul navigator sau cerințele operaționale aplicabile, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite în Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul privind personalul navigator.

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

SUBPARTEA B – CERTIFICAT DE INGINER NAVIGANT (FEL)

SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune

FE.FCL.100 – Student inginer navigator

Un student inginer navigator trebuie să îndeplinească cerințele de pregătire specificate de AAC.

FE.FCL.105 – Vârsta minimă

Solicitanții unui FEL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 18 ani.

FE.FCL.110 Aptitudinea medicală

Solicitanții unui FEL trebuie să dețină un certificat medical de Clasa 1, acordat în conformitate cu cerințele din Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul privind personalul navigator și actele normative subsecvente.

Pentru a putea exercita privilegiile acordate de FEL, trebuie să dețină un certificat medical de Clasa 1, în termen de valabilitate.

FE.FCL.115 – Privilegii și condiții

(a) Privilegii

Privilegiile titularului unui FEL îi conferă dreptul de a acționa în calitate de inginer navigator pe orice avion sau elicopter multi-pilot operat cu un echipaj de comandă, inclusiv un inginer navigator.

(b) Condiții

Solicitanții FEL îndeplinesc cerințele pentru categoria de aeronave relevantă și, dacă este cazul, pentru tipul de aeronave folosite la testul de îndemânare.

(c) Perioada restricționată

1. Privilegiile FEL sunt restricționate până când inginerul navigator ajunge la 100 de ore de experiență de zbor în calitate de (FEUDS) inginer navigator sub supravegherea directă a unui TRI(E).

2. Din cele 100 de ore de experiență de zbor, 50 de ore pot fi creditate într-un simulator de zbor în calitate de inginer navigator sub supravegherea unui TRI(E).

FE.FCL.120 - Cerințe preliminare

Un solicitant pentru un FEL trebuie:

(a) să dețină un curs teoretic ATP în conformitate cu prevederile Regulamentului privind personalul navigant sau să fi susținut un test de teorie ATP, inclusiv privilegii RT (*Radiotelephony - RT*);

(b) să fi urmat un curs de pregătire tehnică de întreținere a aeronavelor aprobat, în conformitate cu Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (*Regulamentul CAW*); sau

(c) să dețină studii universitare în inginerie aeronautică și să aibă experiență practică în domeniul întreținerii aeronavelor, în conformitate cu Regulamentul CAW, considerată ca fiind adecvată de AAC; sau

(d) să dețină o licență de întreținere a aeronavelor din categoria B1/B2/C, în conformitate cu Partea 66 la Regulamentul CAW sau să fi susținut un „curs de apreciere a zborului” (Anexa nr.2 (Partea FE.FCL));

(e) să fi susținut „un curs de apreciere a zborului” (Apendicele nr.2 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL));

(f) să fi demonstrat capacitatea de a folosi limba engleză, după cum este prevăzut în FE.FCL.050.

FE.FCL.125 – Examene teoretice

Persoanele care solicită eliberarea unui FEL trebuie să demonstreze un nivel de cunoștințe corespunzător privilegiilor acordate la următoarele subiecte:

- (a) legislație aeronautică;
- (b) cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare;
- (c) cunoașterea generală a aeronavei – instrumente;
- (d) masa și centrul;
- (e) performanțe;
- (f) planificarea și monitorizarea zborului;
- (g) performanțe umane;
- (h) proceduri operaționale;
- (i) principii de zbor;
- (j) comunicații.

FE.FCL.130 – Curs de pregătire

Solicitantul unui FEL trebuie să fi efectuat pregătire teoretică și instruire practică în cadrul unei ATO, în conformitate cu Apendicele nr.2 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

FE.FCL.135 – Test de îndemânare

Solicitanții unui FEL face dovada, prin susținerea unui test de îndemânare în conformitate cu Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), a capacității de a executa, în calitate de inginer navigant pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante la un nivel de competență corespunzător privilegiilor acordate.

SUBPARTEA C – CALIFICĂRI DE TIP

SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune

FE.FCL.140 Circumstanțe în care sunt necesare calificări de tip

(a) Titularul unui FEL nu acționează în calitate de inginer navigant pe aeronave, decât în calitate de inginer navigant care susține teste sau care primește instruire în zbor, cu excepția cazului în care titularul are o calificare de tip valabilă și adecvată. Atunci când se eliberează o calificare de tip care limitează privilegiile, o astfel de limitare trebuie aplicată pe calificare.

(b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), în cazul zborurilor legate de introducerea sau modificarea unor tipuri de aeronave, inginerii naviganții pot deține un certificat special acordat de AAC, prin care sunt autorizați să efectueze zborul. Valabilitatea acestei autorizații se limitează la zborurile specifice.

FE.FCL.145 Privilegiile titularului unei calificări de tip

Privilegiile titularului unei calificări de tip îi conferă acestuia dreptul de a acționa în calitate de inginer navigant pe tipul de aeronave specificat în calificare.

FE.FCL.150 Calificări de tip – variante

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

(b) Cursurile de pregătire pentru diferențe se desfășoară la oricare dintre următoarele:

1. ATO;

2. un titular de certificat de operator aerian (AOC) cu un program aprobat de pregătire pentru diferențe pentru tipul relevant.

(c) Dacă inginerul navigant nu a efectuat zboruri pe respectiva variantă într-un interval de 2 ani de la încheierea cursurilor de pregătire menționate la litera (b), este necesară efectuarea altor cursuri de pregătire pentru diferențe sau a unei verificări a competenței pe respectiva variantă.

(d) Cursul de pregătire pentru diferențe sau verificarea competenței pe respectiva variantă se consemnează în carnetul de zbor al inginerului navigant sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor TRI(E) sau examinator TRE(E), după caz.

(e) Cursul de pregătire pentru familiarizare necesită dobândirea de cunoștințe suplimentare.

FE.FCL.155 Cerințe privind eliberarea calificărilor de tip

(a) Curs de pregătire

Solicitantul unei calificări de tip trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO. Cursul de pregătire pentru calificarea de tip include elementele obligatorii de pregătire pentru tipul relevant, definite în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(b) Examen teoretic

Solicitantul unei calificări de tip trebuie să promoveze un examen teoretic organizat de o ATO pentru a demonstra nivelul de cunoștințe teoretice necesar pentru operarea în siguranță a tipului de aeronavă aplicabile. Examenul teoretic se susține în scris și cuprinde cel puțin 100 de întrebări cu răspuns la alegere, care acoperă corespunzător principalele teme ale programei.

(c) Instruire practică

Solicitantul unei calificări de tip pentru avioane multi-pilot operate cu un echipaj de comandă care include un FE trebuie să fi urmat un curs de instruire în zbor legat de testul de calificare de tip (Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL)).

(d) Test de îndemânare

Solicitantul unei calificări de tip trebuie să promoveze un test de îndemânare în conformitate cu Apendicele nr.3 și nr.4 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) pentru a demonstra nivelul de îndemânare necesar operării în siguranță a tipului de aeronavă aplicabile. Solicitantul trebuie să promoveze testul de îndemânare într-un interval de 6 luni de la începerea cursului de pregătire pentru calificarea de tip și într-un interval de 6 luni care precedă solicitarea de eliberare a calificării de tip.

FE.FCL.160 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea calificării de tip

(a) Valabilitate

1. Perioada de valabilitate a calificării de tip este de un an.

2. Pentru revalidarea calificărilor de tip pentru avion, solicitantul trebuie să promoveze:

(i) o verificare a competenței, în conformitate cu Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), pentru calificarea de tip relevantă, în cele trei luni imediat precedente datei de expirare a calificării; și

(ii) cel puțin zece segmente de rută în calitate de inginer navigant pe tipul relevant de aeronavă sau un segment de rută în calitate de inginer navigant pe tipul relevant, zburat cu un TRE(E) în perioada de valabilitate a calificării.

3. Un solicitant care nu reușește să promoveze toate secțiunile unei verificări de competență înainte de data expirării unei calificări de tip, nu își exercită privilegiile calificării respective până când verificarea de competență a fost finalizată cu succes.

4. În cazul în care inginerii naviganți optează pentru îndeplinirea cerințelor de revalidare mai devreme decât prevede FE.FCL.160(2)(i), noua perioadă de valabilitate începe de la data verificării competenței.

(b) Reînnoire

Dacă calificarea de tip a expirat, solicitantul trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare pentru reînnoire:

1. pentru a stabili dacă este necesară o pregătire de reîmprospătare a cunoștințelor pentru ca solicitantul să atingă nivelul de competență necesar operării în condiții de siguranță a aeronavei, solicitanții sunt supuși unei evaluări la ATO;

2. dacă ATO care asigură evaluarea în conformitate cu punctul 1 consideră că este necesar, solicitanții trebuie să urmeze un curs de reîmprospătare a cunoștințelor în cadrul organizației respective;

3. după respectarea dispozițiilor de la punctul 1 și, după caz, de la punctul 2, solicitanții trebuie să susțină cu succes o verificare a competenței în conformitate cu Apendicele nr.3 sau Apendicele nr.4 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

Solicitanții sunt exceptați de cerința de la litera (b) punctele 1 și 2 dacă dețin o calificare valabilă pentru același tip de aeronavă înscrisă pe un FEL eliberat de un alt stat, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago și dacă au dreptul să exercite privilegiile conferite de calificarea respectivă.

SECȚIUNEA 2 – Cerințe specifice

FE.FCL.165 Curs de pregătire pentru cooperare în echipaj multiplu

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

1. 25 de ore de pregătire teoretică și exerciții; și
2. 15 ore de pregătire practică MCC.

Se folosește un FNPT II MCC sau un FFS. În cazul în care cursul pentru MCC se combină cu un curs pentru calificarea inițială de tip, pregătirea practică pentru MCC se poate reduce la nu mai puțin de 10 ore dacă se folosește același FFS atât pentru cursul pentru MCC, cât și pentru cursul pentru calificarea de tip.

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

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

(d) Un solicitant care a absolvit cursul de pregătire pentru MCC pe orice altă categorie de aeronave este scutit de la îndeplinirea cerinței de la litera (a) punctul 1.

SUBPARTEA D – INSTRUCTORI

SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune

FE.FCL.200 Calificare de instructor

(a) Dispoziții generale

O persoană asigură:

1. instruire practică pe aeronave numai dacă este titulara:

(i) unui FEL eliberat sau acceptat în conformitate cu RAC-FE;

(ii) unui certificat de instructor, corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte;

2. instruire practică de zbor sintetic sau pregătire MCC numai dacă este titulara unui certificat de instructor, corespunzător pregătirii pe care o asigură, eliberat în conformitate cu prezenta subparte.

(b) Condiții speciale

1. AAC are posibilitatea de a elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru instruirea practică atunci când respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte nu este posibilă în cazul introducerii de:

- (i) aeronave noi în Republica Moldova sau în flota unui operator aerian; sau
- (ii) noi cursuri de pregătire în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

Un astfel de certificat este limitat la zborurile de pregătire necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea acestuia nu poate depăși, în niciun caz, un an.

2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de instructor trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele pentru revalidare stabilite pentru respectiva categorie de instructori. Un certificat de TRI(E) (*Type Rating Instructor – TRI*) eliberat în conformitate cu FE.FCL.200 include privilegiul de a asigura pregătire pentru eliberarea unui certificat de TRI(E) sau SFI(E) (*Synthetic Flight Instructor - SFI*) pentru tipul relevant.

(c) Instruirea furnizată în afara teritoriului Republicii Moldova

1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul instruirii practice furnizate pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de instructor solicitanților care:

- (i) dețin un FEL care este conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;
- (ii) îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de instructor relevant;
- (iii) demonstrează AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de asigurare a instruirii în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

2. Certificatul se limitează la asigurarea instruirii practice pe durata unui curs de pregătire aprobat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) și care îndeplinește toate condițiile următoare:

- (i) este furnizat în afara teritoriului pentru care Republica Moldova este responsabilă în temeiul Convenției de la Chicago;
- (ii) este furnizat pentru studenții inginerii naviganți care cunosc suficient limba în care se asigură instruirea practică.

FE.FCL.210 Certificate de instructor

(a) Dispoziții generale

1. Sunt recunoscute două categorii de instructori:

- (i) certificat TRI - (TRI(E));
- (ii) certificate SFI - (SFI(E)).

2. Pentru categoria (TRI(E), solicitantul trebuie să dețină un FEL. Pentru categoria SFI(E) nu este nevoie de FEL, doar certificatul de instructor.

(c) O persoană poate deține mai mult de un certificat de instructor.

FE.FCL.220 Condiții indispensabile și cerințe generale pentru instructori

(a) Dispoziții generale

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor trebuie să aibă cel puțin 18 ani.

(b) Cerințe suplimentare pentru instructorii care asigură instruirea practică pe aeronave

Persoanele care solicită eliberarea unui certificat de instructor sau titularii unui astfel de certificat care au privilegii de a asigura instruire practică pe o aeronavă trebuie:

1. în cazul pregătirii pentru un certificat, să dețină cel puțin certificatul pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul FE.FCL.200 litera (c), un certificat echivalent;

2. în cazul pregătirii pentru o calificare, să dețină calificarea relevantă pentru care urmează să se asigure instruirea practică sau, în cazul FE.FCL.200 litera (c), calificarea echivalentă.

(c) Credite pentru noi certificate de instructor sau pentru revalidare

1. În ceea ce privește competențele de predare-învățare, poate fi acordat deținătorilor unui certificat de instructor care solicită alte certificate de instructor.

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

FE.FCL.225 Competențele instructorilor și evaluarea

Instructorii ingineri naviganți sunt pregătiți pentru dobândirea următoarelor competențe:

- pregătirea resurselor;
- crearea unei atmosfere favorabile învățării;
- prezentarea cunoștințelor;
- gestionarea integrată a amenințărilor și erorilor (*Threat and Error Management* - TEM) și gestionarea resurselor echipajului;
- gestionarea timpului pentru atingerea obiectivelor pregătirii;
- facilitarea învățării;
- evaluarea performanțelor studentului;
- monitorizarea și evaluarea progreselor;
- evaluarea sesiunilor de pregătire;
- raportarea rezultatelor.

SECȚIUNEA 2 – Cerințe specifice pentru instructor pentru calificare de tip – TRI(E)

FE.FCL.230 TRI(E) - Privilegii și condiții

(a) Privilegiile unui TRI(E) constau în dreptul acestuia de a asigura instruire pentru:

1. eliberarea unui certificat TRI(E) sau SFI(E), cu condiția ca titularul să întrunească toate condițiile următoare:

(i) să aibă cel puțin 50 de ore de experiență de instruire în calitate de TRI(E) sau SFI(E) în conformitate cu RAC-FE;

(ii) să fi parcurs programa de instruire practică a părții relevante a cursului de pregătire TRI(E) în conformitate cu FE.FCL.240 TRI(E) litera (c) punctul 3, într-un mod considerat satisfăcător de șeful activității de pregătire al unei ATO;

2. eliberarea unui FEL;

3. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip;

4. pregătire MCC;

(b) Privilegiile instructorilor se extind la alte variante, în conformitate cu OSD, dacă instructorii au efectuat componentele relevante ale părților de pregătire tehnică și instruire în zbor ale cursului TRI(E) aplicabil.

(c) Deținătorii unui certificat TRI(E) care au primit o calificare de tip în conformitate cu FE.FCL.150 au dreptul să li se extindă privilegiile TRI(E) pe acel nou tip de aeronavă.

(d) Înainte ca privilegiile unui TRI(E) să fie extinse, deținătorul trebuie:

1. să fi finalizat, în cele 12 luni care preced cererea, cel puțin 15 segmente de rută în calitate de inginer navigant pe tipul de avion aplicabil, sau un tip similar convenit de AAC, dintre care nu mai mult de 7 segmente de rută pot fi completate într-un simulator de zbor;

2. să fi finalizat în mod satisfăcător conținutul de formare tehnică relevantă a unui curs TRI(E) aprobat conform FE.FCL.240 TRI(E) într-o ATO; și

3. să fi desfășurat în cadrul unui curs complet de calificare de tip, cel puțin 3 ore de instruire în zbor legate de sarcinile unui TRI(E) pe tipul de avion aplicabil și/sau simulator de zbor sub supravegherea unui TRE(E), care s-a declarat mulțumit, nominalizat de AAC în acest scop.

FE.FCL.235 TRI(E) – Condiții indispensabile

O persoană care solicită un certificat de TRI(E) trebuie:

(a) să dețină cel puțin un FEL pe categoria de aeronave aplicabilă;

(b) pentru eliberarea inițială a unui certificat de TRI(E):

1. să fi efectuat 1500 de ore timp de zbor în calitate de inginer navigant; și

2. să fi efectuat, în intervalul de 12 luni care preced solicitarea, cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări în calitate de inginer navigant pe tipul de aeronavă aplicabil, dintre care 15 segmente de rută se pot efectua pe un FFS reprezentând respectivul tip.

FE.FCL.240 TRI(E) – Curs de pregătire

(a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO.

(b) În plus față de elementele specifice prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) cursul de pregătire trebuie să conțină elementele prevăzute la FE.FCL.225.

(c) Cursul de pregătire TRI(E) este efectuat pe aeronavă doar în cazul în care nu este disponibil și accesibil niciun FSTD și include:

1. 25 de ore de predare-învățare;

2. 10 ore de pregătire tehnică, inclusiv recapitularea cunoștințelor tehnice, pregătirea planurilor de lecție și dezvoltarea capacității de a pregăti la clasă sau pe simulator;

3. 5 ore pe un FSTD reprezentând respectiva aeronavă.

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

(e) Un solicitant al unui certificat de TRI(E) care este titularul unui certificat de SFI(E) pentru tipul relevant se creditează integral în ceea ce privește cerințele FE.FCL.240 TRI(E), pentru eliberarea unui certificat de TRI(E) limitat la instruirea practică pe simulatoare.

FE.FCL.245 TRI(E) - Evaluarea competenței

(a) O persoană care solicită un certificat de instructor trebuie să promoveze o evaluare a competențelor pentru a demonstra, în fața unui examinator calificat în conformitate cu Subpartea K, capacitatea de a oferi instruire unui student inginer navigant la nivelul necesar pentru eliberarea certificatului relevant sau calificării. Evaluarea competenței pentru un TRI(E) se efectuează pe un FFS. Dacă nu este disponibil sau accesibil niciun FFS, se utilizează o aeronavă.

(b) Această evaluare presupune:

1. demonstrarea competențelor descrise la FE.FCL.225, în timpul pregătirii înainte și după zbor și în timpul pregătirii teoretice;

2. examene teoretice orale la sol, briefinguri înainte și după zbor și demonstrații în timpul zborului;

3. exerciții adecvate pentru a evalua competențele instructorului.

(c) Evaluarea se efectuează pe același tip de aeronavă ori pe același FSTD folosite pentru instruirea practică.

FE.FCL.250 TRI(E) - Valabilitatea certificatelor de instructor

Certificatul de instructor este valabil 3 ani.

FE.FCL.255 TRI(E) – Revalidare și reînnoire

(a) Revalidare

1. Pentru a revalida un certificat TRI(E), solicitanții trebuie să îndeplinească, în termen de 12 luni imediat anterior datei de expirare a certificatului, cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:

(i) să realizeze una din următoarele părți ale unui curs complet de pregătire pentru calificare de tip sau recurent: o ședință de pregătire la simulator de cel puțin trei ore și un exercițiu aerian de cel puțin o oră care să cuprindă cel puțin două decolări și aterizări;

(ii) să efectueze un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(E) în cadrul unei ATO;

(iii) să promoveze evaluarea competenței în conformitate cu FE.FCL.245. Se consideră că solicitanții care au respectat FE.FCL230 litera (d) punctul 3 sunt în conformitate cu această cerință.

2. Dacă TRI(E) sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave revalidază certificatul de TRI(E) pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.

3. Dacă este necesară o evaluare a competențelor pentru revalidarea unui certificat de instructor, un solicitant care nu promovează evaluarea înainte de data expirării unui certificat de instructor nu exercită privilegiile asociate respectivului certificat până când nu trece cu succes de evaluare.

(a) Reînnoire

1. Pentru a reînnoi un certificat TRI(E), solicitanții trebuie, în termen de 12 luni imediat anterior datei solicitării, să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu FE.FCL.245 și să fi efectuat următoarele:

(i) cel puțin 30 de segmente de rută, inclusiv decolări și aterizări pe tipul de avion aplicabil, dintre care maximum 15 segmente se pot efectua pe un FFS;

(ii) cursuri de perfecționare pentru instructori în calitate de TRI(E) în cadrul unei ATO, care trebuie să cuprindă elementele relevante ale cursului de pregătire TRI(E);

2. Dacă solicitanții sunt titularii unui certificat pentru mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective de aeronave reînnoiește certificatul de TRI(E) pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.

SECȚIUNEA 3 – Cerințe specifice pentru instructor pentru calificare de tip – SFI(E)

FE.FCL.260 SFI(E) – Privilegii și condiții

Privilegiile asociate SFI(E) constau în asigurarea instruirii practice de zbor sintetic pentru:

1. eliberarea, revalidarea și reînnoirea calificărilor de tip;
2. cursul de pregătire pentru MCC.

FE.FCL.265 SFI(E) – Privilegii limitate

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

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

- (a) au parcurs conținutul referitor la simulator al cursului relevant pentru calificarea de tip;
- (b) au efectuat componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI(E) aplicabil;

(c) au desfășurat, în cadrul unui curs complet pentru calificare de tip, cel puțin trei ore de instruire practică legată de sarcinile unui SFI(E) pe tipul aplicabil, sub supravegherea și spre satisfacția unui TRE(E) sau a unui SFE(E) calificat în acest scop.

Privilegiile unui SFI(E) se extind la alte variante în conformitate cu OSD dacă SFI(E) a efectuat componentele relevante de tip ale pregătirii tehnice și componentele FSTD ale programei de instruire practică a cursului TRI(E) aplicabil.

FE.FCL.270 SFI(E) – Condiții indispensabile

O persoană care solicită un certificat SFI(E) trebuie:

(a) să dețină sau să fi deținut un FEL pe categoria de aeronave corespunzătoare;
(b) să fi promovat verificarea competenței pentru eliberarea calificării de tip pentru o aeronavă specifică pe un FFS reprezentând tipul relevant, în intervalul de 12 luni care preced solicitarea; și

(c) să fi efectuat cel puțin:

1. 1500 de ore de zbor în calitate de inginer navigant;
2. să fi efectuat, în calitate de inginer navigant sau în calitate de observator, în intervalul de 12 luni care preced solicitarea, cel puțin:

(i) 3 segmente de rută în cabina de echipaj a tipului de aeronavă aplicabil; sau
(ii) 2 ședințe de pregătire la simulator orientată pe zborul de linie realizate de un echipaj de zbor calificat în cabină, în calitate de inginer navigant, a tipului aplicabil. Aceste ședințe la simulator trebuie să cuprindă 2 zboruri de cel puțin 2 ore fiecare între 2 aerodromuri diferite, precum și activitățile asociate de planificare înaintea zborului și de *debriefing*;

(d) în plus:

1. să fi absolvit un curs TRI(E) aprobat în conformitate cu FE.FCL.240.TRI(E);
2. să fi desfășurat la un curs complet de calificare de tip cel puțin 3 ore de instruire sintetică de zbor legate de sarcinile unui TRI(E) pe un simulator de zbor al tipului de avion aplicabil, sub supravegherea unui TRI(E), care s-a declarat mulțumit, nominalizat de AAC în acest scop;

3. să fi efectuat, într-o perioadă de 12 luni premergătoare cererii, o verificare a competenței, astfel cum este prevăzut în Apendicele nr.3 la Anexa nr.3 (Partea FE.FCL), pe un simulator de zbor de tipul aplicabil.

FE.FCL.275 SFI(E) – Curs de pregătire

(a) Solicitantul unui certificat de instructor trebuie să fi absolvit un curs teoretic și de instruire practică în cadrul unei ATO.

(b) În plus față de elementele specifice prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), cursul de pregătire trebuie să conțină elementele prevăzute la FE.FCL.225.

(c) Cursul de pregătire practică pentru SFI(E) cuprinde:

1. conținutul FTSD al cursului pentru calificare de tip aplicabil;
2. componentele relevante de pregătire tehnică și componentele FSTD ale programei de instruire practică din cursul TRI(E) aplicabil;
3. 25 de ore de predare-învățare.

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

FE.FCL.280 SFI(E) – Revalidare și reînnoire

(a) Revalidare

Pentru a revalida un certificat SFI(E), solicitanții trebuie să îndeplinească, înainte de data expirării certificatului SFI(E), cel puțin două dintre următoarele trei cerințe:

1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore în calitate de instructori sau examinatori pe FSTD, dintre care cel puțin 15 ore în intervalul de 12 luni imediat precedent datei expirării certificatului de SFI(E);

2. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI(E) în cadrul unei ATO;

3. să fi promovat secțiunile relevante ale evaluării competenței în conformitate cu FE.FCL.245.

(b) În plus, solicitanții trebuie să fi fost supuși, pe un FFS, verificărilor competenței pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care aceștia sunt titulari de privilegii.

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

(d) Dacă un SFI(E) este titularul unui certificat pe mai mult de un tip de aeronavă din aceeași categorie, evaluarea competenței susținută pe unul dintre tipurile respective revalidază certificatul de SFI(E) pentru celelalte tipuri deținute în cadrul aceleiași categorii de aeronave, cu excepția cazului în care OSD prevăd altfel.

(e) Reînnoire

Pentru a reînnoi certificatul SFI(E), solicitanții trebuie să întrunească, în intervalul de 12 luni imediat anterior solicitării reînnoirii, toate condițiile următoare:

1. să fi participat la un curs de perfecționare pentru instructori în calitate de SFI(E) în cadrul unei ATO;

2. să fi promovat evaluarea competenței în conformitate cu FCL.245.TRI(E);

3. să fi efectuat, pe un FSTD, testul de îndemânare pentru eliberarea calificărilor de tip pentru o aeronavă specifică reprezentând tipurile pentru care urmează a fi reînnoite privilegiile

SUBPARTEA K – EXAMINATORI

SECȚIUNEA 1 – Cerințe comune

FE.FCL.300 Certificate de examinator

(a) Dispoziții generale

Titularii unui certificat de examinator trebuie:

1. cu excepția cazului în care Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) prevede altfel, să fie titularii unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celor pentru

care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și să aibă privilegiul de a oferi instruire pentru acestea;

2. să fie calificați să acționeze în calitate de inginer navigant pe aeronavă în timpul unui test de îndemânare, al verificării competenței sau al evaluării competenței, dacă acestea se desfășoară pe o aeronavă.

(b) Condiții speciale:

1. AAC poate elibera un certificat specific care acordă privilegii pentru desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței dacă nu este posibilă respectarea cerințelor stabilite în prezenta subparte, din cauza introducerii oricăror dintre următoarele:

(i) aeronave noi în Republica Moldova sau în flota unui operator aerian;

(ii) cursuri noi de pregătire în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

Un astfel de certificat se limitează la testele de îndemânare, verificările competenței și evaluările competenței necesare pentru introducerea noului tip de aeronavă sau a noului curs de pregătire, iar valabilitatea sa nu poate depăși, în niciun caz, un an.

2. Titularii unui certificat eliberat în conformitate cu litera (b) punctul 1 care doresc să solicite eliberarea unui certificat de examinator trebuie să îndeplinească condițiile indispensabile și cerințele de revalidare pentru respectiva categorie de certificat de examinator.

3. În cazul în care nu este disponibil niciun examinator calificat, AAC autorizează inspectori sau examinatori care nu îndeplinesc cerințele relevante pentru calificarea de tip sau de instructor, astfel cum sunt specificate la litera (a), în vederea efectuării testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței.

(c) Examinarea furnizată în afara Republicii Moldova:

1. Prin derogare de la dispozițiile literei (a), în cazul testelor de îndemânare și al verificărilor competenței furnizate în afara Republicii Moldova pentru care statele respective sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago, AAC eliberează un certificat de examinator solicitanților care dețin un FEL conform cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca solicitanții respectivi:

(i) să fie titulari cel puțin ai unui certificat, ai unei calificări sau ai unui certificat echivalent celui pentru care sunt autorizați să desfășoare teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței și, în orice caz, să fie titularii cel puțin ai unui FEL;

(ii) să fie calificați să acționeze în calitate de inginer navigant în aeronavă în timpul unui test de îndemânare sau al unei verificări a competenței care se desfășoară în aeronavă;

(iii) să îndeplinească cerințele prevăzute în prezenta subparte pentru eliberarea certificatului de examinator relevant; și

(iv) să demonstreze AAC un nivel corespunzător de cunoaștere a normelor internaționale de siguranță a aviației, astfel încât să își poată exercita privilegiile de examinator în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

2. Certificatul menționat la punctul 1 se limitează la efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței:

(i) în afara teritoriului Republicii Moldova pentru care statele membre OACI sunt responsabile în temeiul Convenției de la Chicago; și

(ii) pentru inginerii naviganții care cunosc suficient limba în care se face testul/verificarea.

FE.FCL.305 Limitarea privilegiilor în cazul unor interese directe

Examinatorii nu desfășoară:

(a) teste de îndemânare sau evaluări ale competenței pentru persoanele care solicită eliberarea unui certificat sau a unei calificări și cărora le-au furnizat peste 25% din instruirea practică necesară pentru certificat, calificarea pentru care se susține testul de îndemânare sau evaluarea competenței; și

(b) teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței ori de câte ori cred că obiectivitatea lor ar putea fi afectată.

FE.FCL.310 Condiții indispensabile pentru examinatori

Solicitanții unui certificat de examinator trebuie să demonstreze:

(a) cunoștințe relevante, pregătire și experiență corespunzătoare în ceea ce privește privilegiile unui examinator;

(b) faptul că nu au suferit nicio sancțiune, inclusiv suspendarea, limitarea sau revocarea oricăreia dintre certificatele sau calificările lor eliberate în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), pentru nerespectarea prevederilor Codului aerian și a normelor de aplicare a acestuia în ultimii 3 ani.

FE.FCL.315 Standardizarea examinatorilor

(a) Solicitantul unui certificat de examinator trebuie să urmeze un curs de standardizare care este asigurat de AAC sau care este asigurat de o ATO și aprobat de AAC.

(b) Cursul de standardizare constă în pregătire teoretică și instruire practică și cuprinde cel puțin:

1. desfășurarea a 2 teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței pentru certificatele și calificările pentru care solicitantul dorește să obțină privilegiul de a desfășura teste sau verificări;

2. instruire cu privire la cerințele aplicabile prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) și cerințele aplicabile privind operațiunile aeriene, desfășurarea unor teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, precum și rapoartele și documentația aferente;

3. o informare cu privire la procedurile administrative naționale, cerințele privind protecția datelor cu caracter personal, răspundere, asigurarea împotriva accidentelor;

4. o informare cu privire la necesitatea de a revizui și a aplica elementele de la punctul 3, atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau

evaluări ale competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea AAC, care a eliberat și certificatul examinatorului; și

5. o instruire cu privire la modul de a obține acces la respectivele proceduri și cerințe naționale ale celorlalte autorități competente, atunci când este necesar.

(c) Titularii unui certificat de examinator nu desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței sau evaluări ale competenței unui solicitant care se află în responsabilitatea AAC, care i-a eliberat certificatul de examinator, cu excepția cazului în care au analizat cele mai recente informații disponibile care conțin procedurile naționale relevante ale autorității competente a solicitantului.

FE.FCL.320 Evaluarea competenței examinatorilor

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

FE.FCL.325 Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor de examinator

(a) Valabilitate

Un certificat de examinator este valabil trei ani.

(b) Revalidare

Pentru a revalida un certificat de examinator, titularii trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare:

1. înainte de data expirării certificatului, să fi efectuat cel puțin șase teste de îndemânare, verificări ale competenței, evaluări ale competenței;

2. în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului, să fi efectuat un curs de reîmprospătare a cunoștințelor pentru examinatori, asigurat de AAC sau asigurat de o ATO și aprobat de AAC;

3. unul dintre testele de îndemânare, verificările competenței, evaluările competenței se desfășoară în perioada de 12 luni imediat anterioară datei expirării certificatului de examinator; și:

(i) să fi fost evaluat de un inspector din partea AAC sau de un examinator superior autorizat în mod expres în acest sens de către AAC care eliberează certificatul de examinator; sau

(ii) să respecte cerințele de la FE.FCL.320.

Dacă solicitanții unei revalidări sunt titularii unor privilegii pentru mai mult de o categorie de examinatori, toate privilegiile de examinator pot fi revalidate în cazul în care solicitanții îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctele 1 și 2 și de la FE.FCL.320 pentru una dintre categoriile de certificate de examinator deținute, în acord cu AAC.

(c) Reînnoire

Dacă certificatul a expirat, înainte de reluarea exercitării privilegiilor solicitantii trebuie să îndeplinească cerințele de la litera (b) punctul 2 și de la FE.FCL.320 în perioada de 12 luni imediat anterioară solicitării reînnoirii.

(d) Un certificat de examinator se revalidează sau se reînnoiește numai dacă solicitantii demonstrează că îndeplinesc în permanentă cerințele prevăzute la FE.FCL.310 și FE.FCL.330.

FE.FCL.330 Desfășurarea testelor de îndemânare, a verificărilor competenței și a evaluărilor competenței

(a) Atunci când desfășoară teste de îndemânare, verificări ale competenței și evaluări ale competenței, examinatorii:

1. se asigură că se poate stabili o comunicare cu solicitantul, fără bariere lingvistice;

2. se asigură că solicitantul îndeplinește toate cerințele privind calificarea, pregătirea și experiența prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatului sau a calificării pentru care se susțin testul de îndemânare, verificarea competenței sau evaluarea competenței;

3. explică solicitantului consecințele oferirii de informații incomplete, inexacte sau false în ceea ce privește pregătirea și experiența de zbor.

(b) După încheierea testului de îndemânare sau a verificării competenței, examinatorul:

1. aduce la cunoștința solicitantului rezultatul testului. În eventualitatea unei promovări parțiale sau a unui eșec, examinatorul aduce la cunoștința solicitantului faptul că acesta nu își poate exercita privilegiile asociate calificării până la promovarea integrală a examenului. Examinatorul detaliază orice cerință suplimentară de pregătire și explică dreptul solicitantului de a face contestație;

2. în eventualitatea unei promovări a verificării competenței sau a evaluării competenței pentru revalidare sau reînnoire, înscrie pe certificatul solicitantului noua dată la care expiră calificarea sau certificatul, dacă este autorizat în mod expres în acest sens de AAC care a eliberat certificatul solicitantului;

3. furnizează solicitantului un raport semnat referitor la testul de îndemânare sau la verificarea competenței și înaintează, în cel mai scurt timp, copii ale raportului AAC care a eliberat certificatul solicitantului și autorității competente care a eliberat certificatul de examinator. Raportul trebuie să conțină:

(i) o declarație conform căreia examinatorul a primit de la solicitant informații cu privire la pregătirea și experiența acestuia și a constatat că pregătirea și experiența respectă cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

(ii) confirmarea faptului că au fost executate toate manevrele și exercițiile necesare, precum și detalii cu privire la examenul teoretic oral, dacă este cazul. În cazul în care la unul dintre aceste elemente s-a înregistrat un eșec, examinatorul notează motivele acestei evaluări;

(iii) rezultatul testului, al verificării sau al evaluării competenței;

(iv) o declarație conform căreia examinatorul a analizat și a aplicat procedurile și cerințele naționale ale autorității competente a solicitantului, în cazul în care

certificatul solicitantului nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator;

(v) o copie a certificatului de examinator care conține domeniul de aplicare a privilegiilor sale în calitate de examinator în cazul testelor de îndemânare, al verificărilor competenței sau al evaluărilor competenței unui solicitant care nu se află în responsabilitatea aceleiași autorități competente care i-a eliberat certificatul de examinator.

(c) Examinatorii păstrează, pentru o perioadă de 5 ani, dosare cu detaliile tuturor testelor de îndemânare, verificărilor competenței și evaluărilor competenței efectuate și cu rezultatele acestora.

(d) La cererea AAC, examinatorii înaintează toate dosarele și rapoartele, precum și orice alte informații, în funcție de necesitățile de supraveghere.

SECȚIUNEA 2 – Cerințe specifice pentru examinatorii pentru calificarea de tip – TRE(E)

FE.FCL.335 TRE(E) – Privilegii și condiții

(a) Privilegiile unui TRE(E) pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală constau în dreptul acestuia de a desfășura:

1. teste de îndemânare pentru obținerea calificărilor de tip;
2. verificări ale competenței pentru revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip;
3. teste de îndemânare pentru eliberarea FEL;
4. evaluarea competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unor certificate TRI(E) sau SFI(E) pe categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția ca aceștia să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență ca TRE(E) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu FE.FCL.315 (b).

FE.FCL.340 TRE(E) – Condiții indispensabile

(a) Solicitanții unui certificat de TRE(E) trebuie:

1. să fi efectuat 1500 de ore de zbor în calitate de inginer navigant;
2. să fie titularii FEL și ai unui certificat TRI(E) pentru tipul aplicabil;
3. pentru obținerea unui certificat TRE(E), să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică în calitate de TRI(E) sau SFI(E) pe tipul aplicabil sau pe un FSTD reprezentând acel tip.

SECȚIUNEA 3 – Cerințe specifice pentru examinatorii de zbor sintetic – SFE(E)

FE.FCL.345 SFE(E) – Privilegii și condiții

(a) Privilegiile SFE(E) constau în efectuarea, pe un FFS sau pentru evaluările de la punctul 3 pe FSTD aplicabile:

1. a unor teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea calificărilor de tip pentru avioane sau aeronave cu decolare-aterizare verticală, după caz;

2. a unor teste de îndemânare pentru eliberarea FEL;
3. a unei evaluări a competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea unui certificat SFI(E) pe categoria de aeronave relevantă, cu condiția să fi acumulat cel puțin trei ani de experiență în calitate de SFE(E) și să fi urmat pregătire specifică pentru evaluarea competenței în conformitate cu FCL.315 (b).

FE.FCL.350 SFE(E) – Condiții indispensabile

(a) Solicitanții unui certificat SFE(E) trebuie să îndeplinească toate condițiile următoare:

1. să dețină sau să fi deținut un FEL și o calificare de tip;
2. să dețină un certificat de SFI(E) pentru tipul aplicabil; și
3. să fi efectuat cel puțin 1500 de ore timp de zbor în calitate de inginer navigant pe aeronave;
4. pentru eliberarea inițială a unui certificat SFE(E), să fi efectuat cel puțin 50 de ore de instruire practică de zbor sintetic în calitate de SFI(E) pe tipul aplicabil.

Credite pentru cunoștințele teoretice

**CREDITE PENTRU CUNOȘTINȚELE TEORETICE ÎN PRIVINȚA
ACELEIAȘI
SAU A ALTEI CATEGORII DE AERONAVE**

1. Persoanele care solicită eliberarea unui FEL și care dețin un FEL pe o altă categorie de aeronave trebuie să fi beneficiat de pregătire teoretică de diferențe la o ATO în cadrul unui curs aprobat, în funcție de diferențele identificate între programele FEL pentru diferite categorii de aeronave.

2. Solicitanții trebuie să promoveze examenele teoretice definite în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) la următoarele subiecte, pe categoria de aeronave corespunzătoare:

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

A. Curs de pregătire tehnică (*Technical Training Course - TTC*)

INTRODUCERE

1. TTC va fi efectuat de un solicitant pentru un FEL fără experiență anterioară în întreținerea aeronavelor conform Regulamentului CAW.

2. TTC are drept scop:

- familiarizarea solicitantului cu procedurile de bază de întreținere;
- oferirea cunoștințelor tehnice suplimentare, în special cu implicarea defecțiunilor sistemelor;
- instruirea solicitantului pentru a supraveghea procedurile de întreținere în cadrul operațiunilor de zi cu zi și de rutină de întreținere aferentă MEL.

INSTRUCTORI

3. Instructorii pentru un TTC vor fi acceptați de AAC.

PREDAREA CUNOȘTINȚELOR TEORETICE

4. Predarea cunoștințelor teoretice trebuie să fie oferită într-o ATO sau într-o organizație de pregătire în domeniul întreținerii, în conformitate cu Partea 147 la Regulamentul CAW.

5. Predarea cunoștințelor teoretice cuprinde 100 de ore, suplimentar la următoarele părți ale programului ATP din Anexa nr.1 (Partea FCL) la Regulamentul privind personalul navigant:

- a) cunoașterea generală a aeronavei – structură/sisteme/motoare 021 01
- b) electricitate 021 02
- c) motoare și echipamente de urgență 021 03 și 021 04
- d) instrumente de zbor și sisteme automate de control a zborului 022 01, 022

02

ÎNDEMÂNARE

6. Partea practică a unui TTC trebuie desfășurată într-un centru de pregătire al unei organizații de întreținere aprobată (*AMO-Approved Training Organisation*) în conformitate cu Partea 145 la Regulamentul CAW.

7. Pregătirea practică nu trebuie să se limiteze la un singur tip de avion.

8. Solicitantul trebuie să lucreze împreună cu personalul de întreținere cu experiență în următoarele departamente:

- a) fuzelaj și comenzi de zbor - 5 zile;
- b) motoare - 5 zile;
- c) instrumente - 5 zile;
- d) tren de aterizare și frâne - 5 zile;
- e) cabină/cabina de pilotaj/echipament de urgență - 5 zile;
- f) handling la sol și întreținere - 5 zile.

CERTIFICATUL DE SUSȚINERE a TTC

9. După finalizarea cu succes a pregătirii tehnice, organizația de pregătire care desfășoară cursul de pregătire teoretic și/sau cursul de pregătire practic trebuie să

furnizeze solicitantului un certificat de finalizare satisfăcătoare a cursului, sau o parte a acestuia.

B. Curs de apreciere a zborului

INTRODUCERE

1. Cursul de apreciere a zborului va fi urmat de orice solicitant pentru un FEL, fără experiență anterioară IR în calitate de pilot profesionist sau militar.

2. Scopul cursului de apreciere a zborului este de a familiariza solicitantul cu abilitățile de bază de pilotare și utilizarea instrumentelor și a mijloacelor de navigație pentru a respecta procedurile IFR în timpul fazelor de zbor ce țin de plecarea, apropierea intermediară și finală la aterizarea aeronavei.

FURNIZAREA CURSURILOR

3. Cursul de apreciere a zborului se desfășoară în cadrul unei ATO, aprobată în conformitate cu Partea ORA la Regulamentul privind personalul navigant.

4. Cursul este acceptat de AAC.

5. Cursul se desfășoară pe un simulator de zbor, un FNPT II sau un avion echipat pentru zbor IR. Elementul de zbor procedural al cursului poate fi efectuat pe un FNPT II.

6. Cursul de apreciere a zborului poate fi combinat cu cursul de calificare pe tip, necesar pentru emiterea finală a FEL.

INSTRUCTORI

7. Instructorii pentru cursul de apreciere a zborului trebuie să fie titulari ai unei:

- a) calificări FI(A), dacă este efectuat pe un avion;
- b) autorizații SFI(A) sau calificări TRI(A), dacă este efectuat pe un simulator;
- c) calificări FI(A) sau autorizații SFI(A), dacă este efectuat pe un FNPT II.

PROGRAM DE INSTRUIRE

8. Programul de instruire trebuie elaborat corespunzător tipului de avion, simulator sau FNPT II care urmează să fie utilizat pentru curs. Programul de instruire este acceptat de AAC.

9. Programul de instruire trebuie să includă nu mai puțin de 8 ore de instruire de zbor pe un avion sau simulator sau FNPT II și nu mai puțin de 10 ore de informare și instruire la sol.

a) manevrarea aeronavei cu tren și flaps escamotat, în configurație de apropiere și configurație de aterizare;

b) sistemul de trimerare al aeronavei și efectele modificărilor configurației/puterii;

c) apropierea de angajare și revenirea din etapa incipient de avertizare a angajării;

d) zbor instrumental de bază pe panou complet;

e) utilizarea pilotului automat;

f) utilizarea directorului de zbor, dacă este disponibil;

g) urmărirea radialelor VOR/NDB;

h) apropierea și ratarea (go-around);

i) conștientizarea situației.

NIVEL DE COMPETENȚĂ

10. Instructorul trebuie să se asigure că solicitantul a însușit la un nivel satisfăcător noțiunile de bază privind manevrarea avioanelor și utilizarea instrumentelor de zbor și a mijloacelor de navigație.

11. La finalizarea cursului, instructorul trebuie să furnizeze solicitantului o înregistrare a briefing-ului la sol sau a instrucțiunii, care indică timpul de zbor și exercițiile efectuate și o declarație care să ateste că scopul cursului a fost atins. Înregistrarea va fi păstrată de solicitant pentru a fi transmisă AAC în momentul depunerii cererii pentru obținerea certificatului.

Test de îndemânare pentru eliberarea unui FEL

Pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru FEL, calificări de tip (Avion)

A. Dispoziții generale

1. Solicitantul trebuie să fi urmat instrucțiunile necesare în conformitate cu programa din Apendicele nr.3. Mecanismele administrative pentru confirmarea aptitudinii solicitantului de a susține testul, inclusiv transmiterea dosarului de pregătire a solicitantului către examinator, sunt stabilite de AAC.

2. Elementele care trebuie acoperite în testele de îndemânare/verificările de competență sunt prezentate în Apendicele nr.3. Cu aprobarea AAC, pot fi dezvoltate mai multe scenarii diferite de teste de îndemânare/verificare a competenței, care conțin operațiuni de linie simulate. Examinatorul va selecta unul dintre aceste scenarii. Se utilizează simulatoare de zbor, dacă sunt disponibile, și alte dispozitive de antrenament aprobate.

3. Solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare/verificare a competenței. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test/verificare. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului/verificării, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul/verificarea în întregime.

4. În urma nepromovării unui test/unei verificări, poate fi necesară pregătire suplimentară. Eșecul de a susține toate secțiunile din două încercări va necesita o pregătire suplimentară, așa cum este stabilit de examinator. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testelor de îndemânare/verificări a competenței.

Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței

5. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (OSD) la Regulamentul IAW, programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile Apendicelui nr.3. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD.

6. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unui FEL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care inginerii naviganții sunt calificați.

Desfășurarea testului/verificării

7. AAC va pune la dispoziția examinatorului criteriile de siguranță care trebuie respectate la desfășurarea testului/verificării.

8. În cazul în care un solicitant alege să nu continue cu un test/verificare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul va fi considerat că nu a reușit acele elemente care nu au fost încercate. Dacă testul/verificarea este încheiată din motive considerate adecvate de către examinator, numai acele elemente nefinalizate vor fi testate cu ocazia unui zbor ulterior.

9. La discreția examinatorului, orice manevră sau procedură a testului/verificării poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinatorul poate opri testul/verificarea în orice etapă dacă se consideră că competența solicitantului necesită repetarea completă a testului/verificării.

10. Verificările și procedurile vor fi efectuate/finalizate în conformitate cu lista de verificare autorizată pentru avionul pe care se susține testul/verificarea și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate.

B. Cerințe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenței pentru calificările de tip, pentru FEL

11. Testul de îndemânare/verificarea se efectuează în condiții de echipaj multipilot, inclusiv un inginer navigator, care utilizează conceptul MCC.

12. Testul/verificarea trebuie efectuată în condiții IFR și pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial constituie capacitatea de a planifica și de a efectua zborul pe baza materialului de informare de rutină.

13. În cazul în care un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de două ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă.

14. Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:

(a) unei ATO; sau

(b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu prevederile Regulamentului AIR OPS (Partea ORO) și normele sale de aplicare și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire.

Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează AAC înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe certificatul solicitanților.

Toleranța la probele de zbor

15. Solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea de a:

(a) opera sistemele aeronavei în limitele sale;

(b) exercita buna judecată și o bună capacitate de zbor;

(c) aplica cunoștințele aeronautice;

(d) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și

(e) comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.

C. Conținutul calificării de tip FE/pregătirii/testului de îndemânare și verificării competenței pe avioane multipilot care necesită un echipaj compus din minim trei membri

1. Următoarele simboluri înseamnă:

F/E	=	pregătit pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz.
X	=	pentru acest exercițiu se folosesc simulatoarele de zbor, dacă sunt disponibile, în caz contrar se utilizează un avion, dacă este adecvat pentru manevră sau procedura respectivă.
N/A	=	nu se aplică pentru inginerii naviganți.
F/E#	=	în completarea pregătirii, se efectuează inspecția avionului sub supraveghere.

2. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca F/E sau se poate desfășura pe orice echipament de nivel superior indicat de săgeată (----->)

Următoarele abrevieri sunt folosite pentru a indica echipamentul de antrenament utilizat:

A	=	Avion
FFS	=	Simulator de zbor complet
FSTD	=	Dispozitiv de antrenament al simulatorului de zbor

3. În cazul în care litera „M” apare în coloana testului de îndemânare/verificarea competenței, aceasta va indica un exercițiu obligatoriu.

4. Se folosește un FTSD, dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

- (a) calificarea simulatorului de zbor complet sau FSTD;
- (b) calificările instructorului și ale examinatorului;
- (c) volumul pregătirii orientată pe zborul de linie (*Line Oriented Flight Training - LOFT*), oferită în cadrul cursului;
- (d) calificările și experiența anterioară de operare de linie a inginerului aflat în pregătire; și
- (e) experiența pe zborul de linie supravegheată, furnizată după eliberarea noii calificări de tip.

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1						
1	Flight preparation	OTD				
1.1	Performance calculation	F/E				
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD F/E#	F/E		M if aeroplane is used	
1.3	Cockpit inspection	F/E >	---->		M	
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	OTD F/E >	---->		M	
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	F/E >	---->			
1.6	Before take-off checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2						
2	Take-offs	F/E >	---->			
2.1	Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off					
2.2	Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.3	Crosswind take-off	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.4	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.5	Take-offs with simulated engine failure:	F/E >	---->		M	
2.5.1	shortly after reaching V2 , or					
2.5.2*	between V1 and V2, or	F/E >			M FFS only	
2.6	Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	F/E >	X		M	
SECTION 3						
3	Flight maneuvers and procedures	F/E >	---->			
3.1	Turns with and without spoilers					
3.2	Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	F/E >	----> X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
3.3	Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	F/E >	---->		M	
3.4	Normal and abnormal operations of following systems:				A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive. M	

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.4.0	Engine (if necessary, propeller)	OTD F/E >	---->			
3.4.1	Pressurization and air conditioning	OTD F/E >	---->			
3.4.2	Pitot/static system	OTD F/E >	---->			
3.4.3	Fuel system	OTD F/E >	---->			
3.4.4	Electrical system	OTD F/E >	---->			
3.4.5	Hydraulic system	OTD F/E--->	---->			
3.4.6	Flight control and trim system	OTD F/E--->	---->			
3.4.7	Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD F/E--->	---->			
3.4.8	Autopilot/flight director	OTD F/E--->	---->			
3.4.9	Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD F/E--->	---->			
3.4.10	Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	F/E --->	---->			
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD F/E--->	---->			
3.4.12	Landing gear and brake	OTD F/E--->	---->			
3.4.13	Slat and flap system	OTD F/E--->	---->			
3.4.14	Auxiliary power unit (APU)	OTD F/E--->	---->			
3.5	Intentionally left blank					
3.6	Abnormal and emergency procedures:				A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive. M	
3.6.1	Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation	F/E >	---->			
3.6.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
3.6.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
3.6.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->		FFS only	
3.6.5	Wind shear at take-off/landing	F/E >	X		FFS only	
3.6.6	Simulated cabin pressure failure/emergency descent	F/E >	---->			
3.6.7	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)	F/E	---->			
3.6.9	TCAS event	OTD F/E >	X		FFS only	
3.7	Steep turns with 45° bank, 180° to 360° left and right.	F/E ->	X	N/A	N/A	N/A
3.8	Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration, (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)	F/E ->	X			
3.8.1	Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration.	F/E ->	X			
3.9	Instrument flight procedures					
3.9.1	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	F/E ->	---->		M	
3.9.2	Holding procedures	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3	Precision approaches down to a decision height (DH) not less than 60 m (200 ft)	F/E ->	---->			
3.9.3.1	Manually, without flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.2	Manually, with flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.3	With autopilot.	F/E ->	---->			
3.9.3.4	Manually, with one engine simulated in-operative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure	F/E ->	---->		M (skill test only)	
3.9.4	Non-precision approach down to the MDH/A	F/E ->	---->			
3.9.5	Circling approach under following conditions: a) approach to the authorized minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: b) circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorized minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed.	F/E ->	---->			

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 4						
4	Missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.1.	Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	F/E ->	---->			
4.2.	Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	F/E ->	---->			
4.3.	Other missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.4*	Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	F/E ->	---->		M	
4.5.	Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH; - after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	F/E ->	---->			
SECTION 5						
5	Landings	F/E ->	---->			
5.1.	Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	F/E ->	---->			
5.2.	Landing with simulated jammed horizontal stabilizer in any out-of-trim position	F/E ->	An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
5.3.	Crosswind landings (aeroplane, if practicable)	F/E ->	---->			
5.4.	Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P--->	---->			
5.5.	Landing with critical engine simulated inoperative	P--->	---->		M	
5.6.	Landing with two engines inoperative: aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and aeroplanes with four engines: two engines at one side	P	X		M FFS only (skill test only)	

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1						
1	Flight preparation	OTD				
1.1	Performance calculation	F/E				
1.2	Aeroplane external visual inspection; location of item and purpose of inspection	OTD F/E#	F/E		M if aeroplane is used	
1.3	Cockpit inspection	F/E>	---->		M	
1.4	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check selection and setting of navigation and communication frequencies	OTD F/E >	---->		M	
1.5	Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	F/E >	---->			
1.6	Before take-off checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2						
2	Take-offs	F/E >	---->			
2.1	Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off					
2.2	Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.3	Crosswind take-off	F/E >	---->	N/A	N/A	N/A
2.4	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.5	Take-offs with simulated engine failure:	F/E >	---->		M	
2.5.1	shortly after reaching V2 , or					
2.5.2*	between V1 and V2, or	F/E >			M FFS only	
2.6	Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	F/E >	X		M	
SECTION 3						
3	Flight maneuvers and procedures	F/E >	---->			
3.1	Turns with and without spoilers					
3.2	Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	F/E >	----> X An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
3.3	Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	F/E >	---->		M	
3.4	Normal and abnormal operations of following systems:				A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive. M	

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.4.0	Engine (if necessary, propeller)	OTD F/E >	---->			
3.4.1	Pressurization and air conditioning	OTD F/E>	---->			
3.4.2	Pitot/static system	OTD F/E>	---->			
3.4.3	Fuel system	OTD F/E>	---->			
3.4.4	Electrical system	OTD F/E>	---->			
3.4.5	Hydraulic system	OTD F/E---->	---->			
3.4.6	Flight control and trim system	OTD F/E---->	---->			
3.4.7	Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD F/E---->	---->			
3.4.8	Autopilot/flight director	OTD F/E---->	---->			
3.4.9	Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD F/E---->	---->			
3.4.10	Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	F/E --->	---->			
3.4.11	Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD F/E---->	---->			
3.4.12	Landing gear and brake	OTD F/E---->	---->			
3.4.13	Slat and flap system	OTD F/E---->	---->			
3.4.14	Auxiliary power unit (APU)	OTD F/E---->	---->			
3.5	Intentionally left blank					
3.6	Abnormal and emergency procedures:				A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive. M	
3.6.1	Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation	F/E >	---->			
3.6.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
3.6.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
3.6.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->		FFS only	
3.6.5	Wind shear at take-off/landing	F/E >	X		FFS only	
3.6.6	Simulated cabin pressure failure/emergency descent	F/E >	---->			
3.6.7	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.6.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)	F/E	---->			
3.6.9	TCAS event	OTD F/E >	X		FFS only	
3.7	Steepturns with 45° bank, 180° to 360° left and right.	F/E ->	X	N/A	N/A	N/A
3.8	Early recognition and counter measures on approaching stall (up to activation of stall warning device) in take-off configuration, (flaps in take-off position), in cruising flight configuration and in landing configuration (flaps in landing position, gear extended)	F/E ->	X			
3.8.1	Recovery from full stall or after activation of stall warning device in climb, cruise and approach configuration.	F/E ->	X			
3.9	Instrument flight procedures					
3.9.1	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	F/E ->	---->		M	
3.9.2	Holding procedures	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3	Precision approaches down to a decision height(DH) not less than 60 m (200 ft)	F/E ->	---->			
3.9.3.1	manually, without flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.2	manually, with flight director.	F/E ->	---->		N/A	N/A
3.9.3.3	with autopilot.	F/E ->	---->			
3.9.3.4	manually, with one engine simulated in-operative; engine failure has to be simulated during final approach from before passing the outer marker (OM) until touchdown or through the complete missed approach procedure	F/E ->	---->		M (skill test only)	
3.9.4	non-precision approach down to the MDH/A	F/E ->	---->			
3.9.5	Circling approach under following conditions: a) approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: b) circling approach to another runway at least 90° off centerline from final approach used in item a), at the authorised minimum circling approach altitude; Remark: if a) and b) are not possible due to ATC reasons a simulated low visibility pattern may be performed.	F/E ->	---->			

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 4						
4	Missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.1.	Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	F/E ->	---->			
4.2.	Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	F/E ->	---->			
4.3.	Other missed approach procedures	F/E ->	---->			
4.4*	Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	F/E ->	---->		M	
4.5.	Rejected landing with all engines operating: – from various heights below DH/MDH; - after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	F/E ->	---->			
SECTION 5						
5	Landings	F/E ->	---->			
5.1.	Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	F/E ->				
5.2.	Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position	F/E ->	An aeroplane shall not be used for this exercise		FFS only	
5.3.	Crosswind landings (aeroplane, if practicable)	F/E ->	---->			
5.4.	Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P -->	---->			
5.5.	Landing with critical engine simulated inoperative	P -->	---->		M	
5.6.	Landing with two engines inoperative: aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and aeroplanes with four engines: two engines at one side	P	X		M FFS only (skill test only)	

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements.

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	A	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
SECTION 6						
Additional authorization on a type rating for instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft)(CAT II/III). The following maneuvers and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures, all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used.						
6.1*	Rejected take-off at minimum authorized runway visual range (RVR)	P*--->	X An aeroplane shall not be used for this exercise		M*	
6.2*	CAT II/III approaches: in simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call- out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.	P >	---->		M	
6.3*	Go-around: after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training shall also include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, ground/airborne equipment failure prior to reaching DH, and go- around with simulated airborne equipment failure/.	P >	---->		M*	
6.4*	Landing(s): with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed.	P >	---->		M	

EXAMINER'S DECLARATION					
I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FE.FCL.330(b) 3. (i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.					
RESULT of the TEST/CHECK:					
PASS		PARTIALLY PASS		FAIL	
Examiners's name and surname			Date of test/check		
Examiners's signature			Location of test/check		
No. of examiner's certificate					

ADDITIONAL DECLARATION (applicable for holders of examiner certificates issued by ICAO member States in accordance with FE.FCL.330(b)3.(iv) from RAC-FE:
--

„I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national requirements and procedures of the CAA contained in Part FE.FCL from RAC-FE and Ed.01 of the EXAMINER MANUAL (GM-EM) approved by the CAA.”

*Name of holder of examiner certificate issued by
ICAO member State*

Signature

Test de îndemânare pentru eliberarea unui FEL

Pregătirea, testul de îndemânare și verificarea competenței pentru FEL, calificări de tip (Elicopter)

A. Dispoziții generale

1. Solicitantul trebuie să fi urmat instrucțiunile necesare în conformitate cu programa din Apendicele nr.3. Mecanismele administrative pentru confirmarea aptitudinii solicitantului de a susține testul, inclusiv transmiterea dosarului de pregătire a solicitantului către examinator, sunt stabilite de AAC.

2. Elementele care trebuie acoperite în testele de îndemânare/verificările de competență sunt prezentate în Apendicele nr.3. Cu aprobarea AAC, pot fi dezvoltate mai multe scenarii diferite de teste de îndemânare/verificare a competenței, care conțin operațiuni de linie simulate. Examinatorul va selecta unul dintre aceste scenarii. Se utilizează simulatoare de zbor, dacă sunt disponibile, și alte dispozitive de antrenament aprobate.

3. Solicitantul trebuie să promoveze toate secțiunile testului de îndemânare/verificare a competenței. Nepromovarea a mai mult de o secțiune duce la repetarea întregului test/verificare. Un solicitant care nu promovează o singură secțiune repetă respectiva secțiune. Nepromovarea oricărei secțiuni la reluarea testului/verificării, inclusiv a acelor secțiuni promovate într-o încercare anterioară, obligă solicitantul să susțină din nou testul/verificarea în întregime.

4. În urma nepromovării unui test/unei verificări, poate fi necesară pregătire suplimentară. Eșecul de a susține toate secțiunile din două încercări va necesita o pregătire suplimentară, așa cum este stabilit de examinator. Nu există un număr-limită de încercări de promovare a testelor de îndemânare/verificări a competenței.

Conținutul pregătirii/testului de îndemânare/verificării competenței

5. Cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în corespundere cu Partea 21 (OSD) la Regulamentul IAW, programa de instruire practică, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței trebuie să respecte dispozițiile Apendicelui nr.3. Programa, testul de îndemânare și testul de verificare a competenței se pot reduce în vederea creditării pentru experiența anterioară pe tipuri similare de aeronave, după cum se prevede în OSD.

6. Cu excepția testelor de îndemânare pentru eliberarea unui FEL, atunci când se prevede astfel în OSD pentru aeronava respectivă, se poate acorda credit pentru elementele testului de îndemânare comune altor tipuri sau variante pentru care inginerii naviganții sunt calificați.

Desfășurarea testului/verificării

7. AAC va pune la dispoziția examinatorului criteriile de siguranță care trebuie respectate la desfășurarea testului/verificării.

8. În cazul în care un solicitant alege să nu continue cu un test/verificare din motive considerate inadecvate de către examinator, solicitantul va fi considerat că nu a reușit acele elemente care nu au fost încercate. Dacă testul/verificarea este încheiată din motive considerate adecvate de către examinator, numai acele elemente nefinalizate vor fi testate cu ocazia unui zbor ulterior.

9. La discreția examinatorului, orice manevră sau procedură a testului/verificării poate fi repetată o dată de către solicitant. Examinatorul poate opri testul/verificarea în orice etapă dacă se consideră că competența solicitantului necesită repetarea completă a testului/verificării.

10. Verificările și procedurile vor fi efectuate/finalizate în conformitate cu lista de verificare autorizată pentru avionul pe care se susține testul/verificarea și, dacă este cazul, cu conceptul MCC. Datele privind performanța la decolare, apropiere și aterizare se calculează de către solicitant în conformitate cu manualul de operare sau cu manualul de zbor al aeronavei utilizate.

C. Cerințe specifice pentru testul de îndemânare/verificarea competenței pentru calificările de tip, pentru FEL

11. Testul de îndemânare/verificarea se efectuează în condiții de echipaj multipilot, inclusiv un inginer navigator, care utilizează conceptul MCC.

12. Testul/verificarea trebuie efectuată în condiții IFR și pe cât posibil, se realizează într-un mediu de transport aerian comercial simulat. Un element esențial constituie capacitatea de a planifica și de a efectua zborul pe baza materialului de informare de rutină.

13. În cazul în care un curs pentru o calificare de tip a inclus mai puțin de două ore de pregătire practică pe aeronavă, testul de îndemânare se poate desfășura pe un FFS și poate fi efectuat înainte de pregătirea practică pe aeronavă.

14. Pregătirea practică aprobată este oferită de un instructor calificat, aflat în responsabilitatea:

(a) unei ATO; sau

(b) unei organizații care deține un AOC eliberat în conformitate cu prevederile Regulamentului AIR OPS (Partea ORO) și normele sale de aplicare și care a fost aprobată în mod expres pentru a oferi o astfel de pregătire.

Un certificat de absolvire a cursului pentru calificarea de tip care include pregătirea practică pe aeronavă se înaintează AAC înainte ca noua calificare de tip să fie înscrisă pe certificatul solicitanților.

Toleranța la probele de zbor

15. Solicitantul trebuie să demonstreze capacitatea de a:

(a) opera sistemele aeronavei în limitele sale;

(b) exercita buna judecată și o bună capacitate de zbor;

(c) aplica cunoștințele aeronautice;

- (d) înțelege și aplica procedurile de coordonare a echipajului și procedurile în caz de incapacitate, dacă este cazul; și
- (e) a comunica eficient cu ceilalți membri ai echipajului.

D. Conținutul calificării de tip FE/pregătirii/testului de îndemânare și verificării competenței pe elicoptere multipilot care necesită un echipaj compus din minim trei membri

1. Următoarele simboluri înseamnă:

F/E	=	pregătit pentru eliberarea unei calificări de tip, după caz.
X	=	pentru acest exercițiu se folosesc simulatoarele de zbor, dacă sunt disponibile, în caz contrar se utilizează un elicopter, dacă este adecvat pentru manevră sau procedura respectivă.
N/A	=	nu se aplică pentru inginerii naviganți.
F/E#	=	în completarea pregătirii, se efectuează inspecția elicopterului sub supraveghere.

2. Pregătirea practică se desfășoară cel puțin la nivelul echipamentului de pregătire prezentat ca F/E sau se poate desfășura pe orice echipament de nivel superior indicat de săgeată (----->)

Următoarele abrevieri sunt folosite pentru a indica echipamentul de antrenament utilizat:

H	=	Elicopter
FFS	=	Simulator de zbor complet
FSTD	=	Dispozitiv de antrenament al simulatorului de zbor

3. În cazul în care litera „M” apare în coloana testului de îndemânare/verificarea competenței, aceasta va indica un exercițiu obligatoriu.

4. Se folosește un FTSD, dacă acestea fac parte dintr-un curs aprobat pentru calificare de tip. Următoarele considerente se aplică aprobării cursului:

- (a) calificarea simulatorului de zbor complet sau FSTD;
- (b) calificările instructorului și ale examinatorului;
- (c) volumul pregătirii LOFT, oferită în cadrul cursului;
- (d) calificările și experiența anterioară de operare de linie a inginerului aflat în pregătire; și
- (e) experiența pe zborul de linie supravegheată, furnizată după eliberarea noii calificări de tip.

MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or H	Examiner initials when test or check completed
SECTION 1 – Preflight preparations and checks						
1.1	Helicopter external visual inspection; location of each item and purpose of inspection		F/E		M if helicopter is used	
1.2	Cockpit inspection	F/E ----->	---->		M	
1.3	Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	F/E >	---->		M	
1.4	Taxiing/air taxiing in compliance with ATC instructions or with instructions of an instructor	F/E >	---->		M	
1.5	Pre-take-off procedures and checks	F/E >	---->		M	
SECTION 2 – Flight manoeuvres and procedures						
2.1	Take-offs (various profiles)	F/E >	---->		M	
2.2	Sloping ground or crosswind take- offs & landings			N/A	N/A	N/A
2.3	Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	F/E >	---->			
2.4	Take-off with simulated engine failure shortly before reaching TDP or DPATO	F/E >	---->		M	
2.4.1	Take-offs with simulated engine failure: shortly after reaching V2 , or	F/E >	---->		M	
2.5	Climbing and descending turns to specified headings	F/E >	---->		M	
2.5.1	Turns with 30° bank, 180° to 360° left and right, by sole reference to instruments	F/E >	---->		M	
2.6	Autorotative descent	F/E >	---->		M	
2.6.1	For multi-engine helicopters (MEH) power recovery	F/E >	---->		M	
2.7	Landings, various profiles	F/E >	---->		M	
2.7.1	Go-around or landing following simulated engine failure before LDP or DPBL	F/E >	---->		M	
2.7.2	Landing following simulated engine failure after LDP or DPBL	F/E >	---->		M	
SECTION 3 – Normal and abnormal operations of the following systems and procedures						
3	Normal and abnormal operations of				A mandatory minimum of 3	

	the following systems and procedures:				items shall be selected from this section	
3.1	Engine	F/E >	---->			
3.2	Air conditioning (heating, ventilation)	F/E >	---->			
3.3	Pitot/static system	F/E >	---->			
3.4	Fuel System	F/E >	---->			
3.5	Electrical system	F/E >	---->			
3.6	Hydraulic system	F/E >	---->			

MULTI-PILOT HELICOPTERS		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
3.7	Flight control and trim system	F/E >	---->			
3.8	Anti-icing and de-icing system	F/E-- >	---->			
3.9	Autopilot/Flight director	F/E-- >	---->			
3.10	Stability augmentation devices			N/A	N/A	N/A
3.11	Weather radar, radio altimeter, transponder			N/A	N/A	N/A
3.12	Area navigation system			N/A	N/A	N/A
3.13	Radio, navigation equipment, instruments and FMS	F/E--->	---->			
SECTION 4 – Abnormal and emergency procedures						
4	Abnormal and emergency procedures:				M	A mandatory minimum of 3 items shall be selected from this section
4.1	Fire drills (including evacuation if applicable)	F/E >	---->			
4.2	Smoke control and removal	F/E >	---->			
4.3	Engine failures, shutdown and restart at a safe height	F/E >	---->			
4.4	Fuel dumping (simulated)	F/E >	---->			
4.5	Tail rotor control failure (if applicable)	F/E >	---->			
4.5.1	Tail rotor loss (if applicable)	F/E >	FFS only			
4.6	Incapacitation of flight crew member	F/E	---->			
4.7	Transmission malfunctions	F/E--->	---->			
4.8	Other emergency procedures as outlined in the appropriate flight manual	F/E--->	---->			
SECTION 5 – Instrument flight procedures (to be performed in IMC or simulated IMC)						
5.1	Instrument take-off: transition to instrument flight is required as soon as possible after becoming airborne			N/A	N/A	N/A
5.1.1	Simulated engine failure during departure	F/E--->	---->		M	
5.2	Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions			N/A	N/A	N/A
5.3	Holding procedures			N/A	N/A	N/A
5.4	3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure			N/A	N/A	N/A
5.4.1	Manually, without flight director.			N/A	N/A	N/A
5.4.2	Manually, with flight director			N/A	N/A	N/A
5.4.3	With coupled autopilot			N/A	N/A	N/A
5.4.4	Manually, with one engine simulated inoperative; engine failure has to be simulated during final approach before passing 1 000 ft above aerodrome level until touchdown or until completion of the missed	F/E--->	---->		M	

	approach procedure					
5.5	2D operations down to the MDA/H	F/E--->	---->		M	
5.6	Go-around with all engines operating on reaching DA/H or MDA/MDH	F/E--->	---->			

		PRACTICAL TRAINING			FEL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Maneuvers / Procedures		FSTD	H	Instructor initials when training completed	Tested or checked in FSTD or A	Examiner initials when test or check completed
5.6.1	Other emergency procedures	F/E--->	---->			
5.6.2	Go-around with one engine simulated inoperative on reaching DA/H or MDA/MDH	F/E--->	---->		M	
5.7	IMC autorotation with power recovery	F/E--->	---->		M	
5.8	Recovery from unusual attitudes			N/A	N/A	N/A
SECTION 6 — Use of optional equipment						
6	Use of optional equipment	F/E ->	---->			

NOTE: CAT II/III operations shall be accomplished in accordance with the applicable air operations requirements

EXAMINER'S DECLARATION					
I hereby confirm receiving the relevant information from the applicant regarding his/her experience and instruction, and found the applicant being eligible, in accordance with FE.FCL.330 (b) 3. (i), for the conduct of the requested skill test or proficiency check.					
RESULT of the TEST/CHECK:					
PASS		PARTIALLY PASS		FAIL	
Examiners's name and surname			Date of test/check		
Examiners's signature			Location of test/check		
Nr. of examiner's certificate					

ADDITIONAL DECLARATION			
(applicable for holders of examiner certificates issued by ICAO member States in accordance with FE.FCL.330(b) 3. (iv) from RAC-FE:			
„I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national requirements and procedures of the CAA contained in Part FE.FCL from RAC-FE and Ed.01 of the EXAMINER MANUAL (GM-EM) approved by the CAA.”			
Name of holder of examiner certificate issued by ICAO member State		Signature	

CONDIȚII PENTRU CONVERSIA CERTIFICATELOR ȘI CALIFICĂRILOR NAȚIONALE EXISTENTE

1. Certificate de inginer navigant

Un FEL eliberat de AAC în conformitate cu prevederile RAC-APL și JAR-FCL 4 se convertește într-un certificat conform cu Partea FE.FCL cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) respectă, în urma unei verificări a competenței, cerințele de revalidare din Partea FE.FCL pentru calificarea de tip, aferentă privilegiilor certificatului deținut;
- (b) face dovada cunoașterii părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Părții FE.FCL;
- (c) face dovada competențelor lingvistice, în conformitate cu FE.FCL.050;
- (d) îndeplinește cerințele din următorul tabel:

Certificat național deținut	Total ore experiență de zbor	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu Partea FE.FCL și condiții (după caz)	Înlăturarea condițiilor
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
F/EL	> 1500 ca FE pe aeronave multipilot	Niciuna	FEL	Nu se aplică

2. Calificare de instructor

Un certificat de instructor eliberat de AAC în conformitate cu prevederile RAC-APL și JAR-FCL 4 se convertește într-un certificat în conformitate cu Partea FE.FCL, cu condiția ca solicitantul să îndeplinească următoarele cerințe.

Certificat sau privilegii naționale deținute	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor în conformitate cu Partea FE.FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
TRI(E)	Conform cerințelor de la Partea FE.FCL pentru calificările relevante	Să demonstreze, spre satisfacția AAC, cunoașterea părților relevante din Partea FE.FCL și a procedurilor operaționale	TRI(E)

3. Certificat de SFI

Un certificat SFI eliberat de AAC în conformitate cu prevederile RAC-APL și JAR-FCL 4 se convertește într-un certificat conform cu Partea FE.FCL, cu condiția ca titularul să îndeplinească următoarele cerințe:

Certificat național deținut	Experiență	Cerințe suplimentare	Certificat înlocuitor conform cu Partea FE.FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(E)	> 1500 de ore ca inginer navigant pe MPA	(i) deține sau a deținut cel puțin un FEL pentru aeronave eliberat de un stat membru OACI; (ii) a urmat conținutul referitor la simulator al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(E)
SFI(E)	3 ani de experiență recentă ca SFI	a urmat conținutul referitor la simulator de zbor al cursului aplicabil pentru calificarea de tip, care cuprinde MCC	SFI(E)

Conversia este valabilă pe o perioadă maximă de 3 ani. Revalidarea este condiționată de respectarea cerințelor relevante prevăzute în Partea FE.FCL.

CONDIȚII PENTRU RECUNOAȘTEREA CERTIFICATELOR ȘI CALIFICĂRILOR DE INGINER NAVIGANT ELIBERATE DE ALTE STATE

Secțiunea 1 – DISPOZIȚII GENERALE

Domeniul de aplicare

1. Anexa nr.3 stabilește norme detaliate pentru condițiile de recunoaștere a certificatelor de inginer navigant și a calificărilor, privilegiilor sau certificatelor conexe care au fost emise în conformitate cu cadrul normativ al statelor-membre OACI.

2. Noțiunea „zboruri ale producătorului” înseamnă zborurile menționate la punctul 25 1) din Regulamentul AIR OPS.

Recunoașterea certificatelor din alte state-membre OACI

3. AAC poate:

(a) în conformitate cu secțiunea 2 din Anexa nr.3, să recunoască certificatele de inginer navigant și calificările, privilegiile sau certificatele conexe;

(b) să acorde credite complete în ceea ce privește cerințele de a urma un curs de pregătire înainte de a susține examenele teoretice și testul de îndemânare pentru titularii unui FEL eliberat de un stat-membru OACI sau în numele acestuia în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago, cu condiția ca titularii respectivi să îndeplinească cerințele de experiență pentru eliberarea unui FEL pentru categoria de aeronave relevantă, astfel cum se prevede în subpartea B din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), și cu condiția ca respectivul certificat eliberat de statul-membru OACI să conțină o calificare de tip valabilă pentru aeronava care urmează să fie folosită pentru testul de îndemânare FEL;

(d) să elibereze calificări de tip pentru avion sau elicopter titularilor de certificate eliberate în conformitate cu RAC-FE și care îndeplinesc cerințele stabilite de un alt stat pentru eliberarea acestor calificări. Aceste calificări se limitează la aeronavele înmatriculate în statul respectiv, dar această restricție poate fi eliminată atunci când inginerul navigantul îndeplinește cerințele prevăzute la secțiunea 3 din Anexa nr.3.

Secțiunea 2 – VALIDAREA CERTIFICATELOR

Dispoziții generale pentru validarea certificatelor

4. AAC poate valida un FEL eliberat de un stat-membru OACI în conformitate cu cerințele din Anexa 1 la Convenția de la Chicago.

5. Un inginer navigant, care intenționează să zboare cu o aeronavă înmatriculată în Republica Moldova depune o cerere de recunoaștere a certificatului la AAC.

6. Perioada de valabilitate a unui certificat este de maximum un an, iar privilegiile asociate acestuia pot fi exercitate numai pe perioada de valabilitate a certificatului.

7. Perioada respectivă poate fi prelungită de AAC o singură dată și numai cu maximum un an dacă, în perioada de valabilitate, inginerul navigantul a solicitat un certificat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) sau este în curs de pregătire pentru eliberarea unui astfel de certificat. În ultimul caz, prelungirea acoperă perioada

necesară pentru eliberarea certificatului în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

8. Titularii unui certificat validat de AAC își exercită privilegiile în conformitate cu cerințele prevăzute în Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

Certificate de inginer navigant pentru transportul aerian comercial și alte activități comerciale și necomerciale

9. Pentru validarea certificatelor de inginer navigant pentru transportul aerian comercial și alte activități necomerciale, titularii îndeplinesc, după caz, următoarele cerințe în vederea acordării privilegiilor solicitate:

(a) îndeplinesc, ca test de îndemânare, cerințele de revalidare a calificării de tip din Apendicele nr.3 la Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

(b) demonstrează cunoașterea părților relevante ale cerințelor operaționale și ale Anexei nr.1 (Partea FE.FCL);

(c) dețin un certificat medical clasa 1 valabil, eliberat în conformitate cu Anexa nr.4 (Partea MED) la Regulamentul privind personalul navigant;

(d) pe lângă cerințele de la literele (a)-(c), îndeplinesc cerințele de experiență în conformitate cu următorul tabel:

Certificat deținut	Total ore experiență de zbor	Privilegii	
Inginer navigant	> 1500 de ore ca FE pe avion multipilot	Transport aerian comercial pe avion multipilot ca FE	(a)
Inginer navigant	> 1000 de ore ca FE pe elicopter multipilot	Transport aerian comercial pe elicopter multipilot ca FE	(b)
Inginer navigant	> 1000 de ore ca FE pe aeronave multipilot	Transport aerian necomercial pe aeronave multipilot ca FE	(c)

Validarea certificatelor de inginer navigant pentru sarcini specifice cu durată limitată

10. Fără a aduce atingere punctelor de mai sus, în cazul zborurilor producătorului, AAC poate accepta un certificat eliberat în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago de un stat-membru OACI pentru o perioadă de maximum 12 luni pentru sarcini specifice de durată limitată, precum zboruri de instruire pentru punerea în serviciu, zboruri demonstrative, de transbordare sau de încercare, cu condiția ca solicitantul să respecte următoarele cerințe:

(a) este titularul unui FEL și al unui certificat medical corespunzător, precum și al calificărilor asociate, în conformitate cu Anexa 1 la Convenția de la Chicago;

(b) este angajat, direct sau indirect, de un producător de aeronave sau de o autoritate aeronautică.

În acest caz, privilegiile titularului sunt limitate de AAC la efectuarea pregătirii practice pentru zbor și a testelor pentru eliberarea inițială a calificărilor de tip, supravegherea zborului inițial de linie efectuat de inginerii naviganții ai operatorilor, zboruri de livrare sau de transbordare, zborul inițial de linie, demonstrații de zbor sau zboruri de încercare, conform sarcinilor prevăzute în prezentul punct.

Secțiunea 3 – RECUNOAȘTEREA CALIFICĂRILOR DE TIP

11. O calificare de tip valabilă înscrisă pe un certificat eliberat de un stat-membru OACI poate fi înscrisă pe un certificat conform cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL), cu condiția ca solicitantul:

(a) să îndeplinească cerințele privind experiența și condițiile prealabile pentru eliberarea calificării de tip aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

(b) să promoveze testul de îndemânare pentru eliberarea calificării de tip aplicabile în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

(c) să practice zborul în prezent;

(d) să aibă nu mai puțin de:

(i) pentru calificări de tip pentru avioane, 500 de ore de experiență de zbor ca inginer navigant pe tipul respectiv;

(ii) pentru toate celelalte tipuri de elicoptere, 350 de ore de experiență de zbor ca inginer navigant pe tipul respectiv.

CERINȚE APLICABILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE [PARTEA ARA]

SUBPARTEA GEN – CERINȚE GENERALE

SECȚIUNEA I – Generalități

FE.ARA.GEN.115 Documentația de supraveghere

AAC furnizează personalului în cauză toate actele legislative, standardele, normele, publicațiile tehnice și documentele conexe necesare pentru a-i permite acestuia să își execute sarcinile și să își îndeplinească responsabilitățile.

FE.ARA.GEN.120 Mijloace de conformitate

(a) AAC elaborează AMC, care pot fi utilizate pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare. Când se respectă AMC, cerințele asociate ale normelor de aplicare sunt îndeplinite.

(b) Pentru a stabili conformitatea cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, se pot utiliza AltMoC.

(c) AAC stabilește un sistem pentru a se asigura în permanență că toate AltMoC utilizate de ea însăși sau de organizațiile și persoanele aflate sub supravegherea sa permit stabilirea conformității cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare.

(d) AAC evaluează toate AltMoC propuse de o organizație în conformitate cu ORA.GEN.120 din Regulamentul privind personalul navigant, analizând documentația furnizată și, dacă se consideră necesar, efectuând o inspecție a organizației.

Atunci când AAC constată că AltMoC respectă normele de aplicare, AAC procedează, fără întârzieri nejustificate, la informarea solicitantului cu privire la faptul că pot fi aplicate AltMoC și, dacă este cazul, la modificarea în consecință a certificatului solicitantului; și

(e) Atunci când AAC ea însăși utilizează AltMoC pentru a obține conformitatea cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, aceasta le pune la dispoziția tuturor organizațiilor și persoanelor aflate sub supravegherea sa, publicându-le pe pagina sa web oficială.

FE.ARA.GEN.135 Reacția imediată la o problemă de siguranță

(a) Fără a aduce atingere Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă (RAC-RAASEAC), AAC implementează un sistem pentru a colecta, pentru a analiza și pentru a difuza în mod corespunzător informații privind siguranța.

(b) AAC analizează în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța pe care a primit-o și stabilește recomandări sau acțiuni corective care trebuie realizate de persoanele și organizațiile care fac obiectul Codului aerian, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente neinstalate, persoane sau organizații.

(c) La primirea informațiilor menționate la literele (a) și (b), AAC ia măsuri adecvate pentru soluționarea problemei de siguranță.

(d) Măsurile luate în temeiul literei (c) se notifică imediat tuturor persoanelor sau organizațiilor care trebuie să le respecte în conformitate cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare.

SECȚIUNEA II – Managementul

FE.ARA.GEN.200 Sistemul de management

(a) AAC instituie și menține un sistem de management care include cel puțin:

1. politici și proceduri documentate în vederea descrierii organizării AAC, a mijloacelor și metodelor sale de obținere a conformității cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare. Procedurile se actualizează permanent și servesc ca documente de lucru fundamentale pentru toate sarcinile aferente ale AAC;

2. suficient personal pentru a își exercita sarcinile și a își îndeplini responsabilitățile. Personalul respectiv este calificat pentru exercitarea sarcinilor care îi sunt atribuite și deține cunoștințele, experiența, pregătirea inițială și periodică necesare pentru a asigura competența continuă. Este disponibil un sistem de planificare a disponibilității personalului pentru a asigura îndeplinirea corespunzătoare a tuturor sarcinilor;

3. baza materială și spații de birouri corespunzătoare pentru exercitarea sarcinilor atribuite;

4. proces de monitorizare a conformității sistemului de management cu cerințele relevante și a gradului de adecvare al procedurilor, inclusiv instituirea unui proces de audit intern și a unui proces de management al riscurilor de siguranță. Monitorizarea conformității cuprinde un sistem de transmitere a constatărilor din cadrul auditului către conducerea AAC, în vederea asigurării implementării unor acțiuni corective; și

5. o persoană sau un grup de persoane care răspund în ultimă instanță în fața conducerii AAC pentru funcția de monitorizare a conformității.

(b) AAC desemnează pentru fiecare domeniu de activitate, inclusiv pentru sistemul său de management, una sau mai multe persoane pentru gestionarea sarcinii (sarcinilor) relevante.

(c) AAC instituie proceduri pentru participarea la un schimb reciproc al tuturor informațiilor și asistenței necesare împreună cu alte autorități competente naționale, precum și din alte state, inclusiv al următoarelor informații:

1. privind toate constatările semnalate, acțiunile întreprinse ca urmare a constatărilor respective și măsurile de executare luate ca urmare a supravegherii persoanelor și a organizațiilor care derulează activități pe teritoriul unui stat, dar care sunt certificate de AAC;

2. generate de raportarea obligatorie și voluntară a evenimentelor de aviație civilă, conform RAC-RAASEAC.

FE.ARA.GEN.210 Schimbări ale sistemului de management

(a) AAC dispune de un sistem pentru identificarea schimbărilor care îi afectează capacitatea de a își executa sarcinile și responsabilitățile definite în Codul aerian, RAC-

FE, și normele de aplicare. Acest sistem îi permite să ia măsurile necesare pentru a garanta faptul că sistemul său de management rămâne adecvat și eficient.

(b) AAC își actualizează sistemul de management pentru a reflecta orice modificare a Codului aerian, RAC-FE și normelor de aplicare, astfel încât să asigure o implementare eficientă.

FE.ARA.GEN.220 Evidența documentelor

(a) AAC instituie un sistem de evidență a documentelor, care permite stocarea adecvată, accesibilitatea și trasabilitatea sigură a:

1. politicilor și procedurilor documentate ale sistemului de management;
2. pregătirii, calificării și autorizării personalului său;
3. proceselor de certificare, precum și a supravegherii organizațiilor certificate;
4. proceselor de certificare, precum și a supravegherii organizațiilor certificate;
5. proceselor pentru eliberarea de certificate de calificare a FSTD și pentru supravegherea continuă a FSTD și a organizației care îl exploatează;
6. evaluării AltMoC propuse de organizații și a evaluării AltMoC utilizate de AAC însăși;
7. constatărilor, acțiunilor corective și datei de încheiere a acțiunilor;
8. măsurilor executorii luate;
9. informațiilor privind siguranța și a măsurilor subsecvente;
10. documentației cu privire la derogările emise în conformitate cu Codul aerian;

și

11. procesului de evaluare și autorizare a aeronavelor prevăzut la ORA.ATO.135 litera (a) din Regulamentul privind personalul navigant.

(b) AAC întocmește și menține la zi o listă cu toate certificatele organizațiilor, certificatele de calificare a FSTD, certificatele pe care le-a eliberat, cu programele de pregătire pe care le-a verificat sau aprobat pentru conformitatea cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(c) Toate evidențele trebuie să se păstreze pe perioada minimă precizată în RAC-FE. În absența unei astfel de indicații, evidențele se păstrează pe o perioadă de minimum 5 ani, sub rezerva respectării cadrului normativ aplicabil cu privire la protecția datelor cu caracter personal.

SECȚIUNEA III – Supravegherea, certificarea și asigurarea aplicării legii

FE.ARA.GEN.300 Supravegherea

(a) AAC trebuie să verifice:

1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor sau persoanelor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, un certificat de calificare a FSTD, un certificat, o calificare pentru personal, după caz;
2. menținerea conformității cu cerințele aplicabile a persoanelor care dețin certificate, a organizațiilor pe care le-a certificat, a titularilor unei calificări a FSTD;
3. aplicarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de AAC după cum se definește la FE.ARA.GEN.135 literele (b) și (c).

(b) Această verificare trebuie:

1. să fie susținută de o documentație concepută în mod specific pentru a furniza personalului responsabil cu supravegherea siguranței îndrumării privind exercitarea funcțiilor sale;

2. să furnizeze persoanelor și organizațiilor în cauză rezultatele activității de supraveghere a siguranței;

3. să se bazeze pe audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate; și

4. să furnizeze AAC dovezile necesare în cazul în care trebuie luate măsuri suplimentare, inclusiv măsurile prevăzute la FE.ARA.GEN.350 și FE.ARA.GEN.355.

(c) Sfera supravegherii definită la literele (a) și (b) trebuie să țină seama de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și de prioritățile în materie de siguranță.

(d) Fără a aduce atingere competențelor și obligațiilor statelor participante la programul SAFA prevăzute în CT-OPS Subpartea RAMP, sfera supravegherii activităților executate pe teritoriul statelor participante la programul SAFA de către persoanele sau organizațiile stabilite sau rezidente în aceste state trebuie să se determine pe baza priorităților în materie de siguranță și a activităților de supraveghere anterioare.

(e) AAC trebuie să colecteze și să prelucereze orice informație considerată utilă pentru supraveghere, inclusiv pentru inspecțiile la platformă și inspecțiile neanunțate.

FE.ARA.GEN.305 Programul de supraveghere

(a) AAC trebuie să instituie și să mențină un program de supraveghere care să cuprindă activitățile de supraveghere prevăzute la ARA.GEN.300 și CT-OPS Subpartea RAMP.

(b) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, programul de supraveghere trebuie elaborat ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale, de rezultatele activităților anterioare de certificare și/sau de supraveghere și trebuie să se bazeze pe evaluarea riscurilor asociate. Programul trebuie să includă, în cadrul fiecărui ciclu de planificare a supravegherii:

1. auditul și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții neanunțate, după caz; și

2. întâlniri stabilite între cadrul de conducere responsabil al organizațiilor și al AAC, pentru a se asigura că ambele părți rămân informate cu privire la aspectele importante.

(c) Pentru organizațiile certificate de AAC și pentru titularii de certificate de calificare a FSTD, trebuie să se aplice un ciclu de planificare a supravegherii care să nu depășească 12 luni.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a organizației sau a titularului certificatului de calificare a FSTD a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la 24 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 12 luni anterioare:

1. organizația a demonstrat o identificare eficientă a pericolelor în materie de siguranță a aviației și un management eficace al riscurilor asociate;

2. organizația a demonstrat continuu, în conformitate cu ORA.GEN.130, Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, că ține complet sub control toate schimbările;

3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și

4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la FE.ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi prelungit până la maximum 36 de luni dacă, pe lângă condițiile de mai sus, organizația a instituit, AAC a aprobat un sistem eficace de raportare continuă către AAC cu privire la performanța în materie de siguranță și la conformitatea cu reglementările a organizației însăși.

Ciclul de planificare a supravegherii este redus dacă există dovezi că performanța în materie de siguranță a deținătorului organizației a scăzut.

Ciclul de planificare a supravegherii poate fi extins până la maximum 36 de luni dacă AAC a constatat că, în decursul celor 24 de luni anterioare:

1. organizația a făcut dovada identificării cu succes a pericolelor la adresa siguranței aviației și a gestiunii riscurilor aferente, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c), Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant;

2. organizația a avut un control permanent asupra tuturor modificărilor în conformitate cu ORA.GEN.130, Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, după cum reiese din rezultatele bilanțului anual efectuat în conformitate cu ORA.GEN.200 litera (c), Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant;

3. nu s-au emis constatări de nivel 1; și

4. toate acțiunile corective au fost aplicate în termenul acceptat sau prelungit de AAC, definit la FE.ARA.GEN.350 litera (d) punctul 2.

(d) Pentru persoanele care dețin un certificat, o calificare eliberată de AAC, programul de supraveghere cuprinde inspecții, inclusiv inspecții neanunțate, după caz.

(e) Programul de supraveghere include evidente ale datelor la care trebuie să aibă loc auditul, inspecții și întâlniri, precum și ale datelor la care s-au derulat respectivele audituri, inspecții și întâlniri.

FE.ARA.GEN.310 Procedura de certificare inițială – organizații (ATO)

(a) La primirea unei cereri de eliberare inițială a unui certificat pentru o organizație, AAC trebuie să verifice dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile.

(b) Dacă a constatat că organizația îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează certificatul prevăzut în Apendicele nr.3 la Anexa nr.6 (Partea ARA) la Regulamentul privind personalul navigant. Certificatul se eliberează pe o durată nelimitată. Privilegiile și sfera activităților pe care organizația a primit aprobarea să le desfășoare trebuie să fie specificate în condițiile de aprobare atașate la certificat.

(c) Pentru a permite unei organizații să efectueze schimbări fără aprobarea prealabilă a AAC în conformitate cu ORA.GEN.130, Anexa nr.7 (Partea ORA) la

Regulamentul privind personalul navigant, AAC trebuie să aprobe procedura prezentată de organizație prin care se definește sfera unor astfel de schimbări și să descrie modul în care aceste schimbări vor fi gestionate și notificate.

FE.ARA.GEN.315 Procedura de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a certificatelor de inginer navigant, calificărilor, certificatelor – persoane

(a) La primirea unei cereri de eliberare, revalidare, reînnoire sau modificare a unui certificat sau calificări personale sau a unui certificat personal și a oricărui document justificativ, AAC trebuie să verifice dacă solicitantul respectă cerințele aplicabile.

(b) Dacă a constatat că solicitantul îndeplinește cerințele aplicabile, AAC eliberează, revalidează, reînnoiește sau modifică certificatul, calificarea.

FE.ARA.GEN.330 Schimbări – organizații (ATO)

(a) La primirea unei cereri de efectuare a unei schimbări care necesită o aprobare prealabilă, AAC verifică dacă organizația îndeplinește cerințele aplicabile înainte de a da respectiva aprobare.

(b) AAC descrie condițiile în care organizația poate funcționa pe durata schimbării, cu excepția cazului în care AAC constată că certificatul organizației trebuie să fie suspendat.

(c) Dacă a constatat că organizația respectă cerințele aplicabile, AAC aprobă schimbarea.

(d) Fără a aduce atingere niciunei măsuri executorii suplimentare, atunci când organizația efectuează schimbări care necesită o aprobare prealabilă fără a fi primit aprobarea din partea AAC după cum se definește la litera (a), AAC suspendă, limitează sau revocă certificatul organizației.

(e) Pentru schimbările care nu necesită o aprobare prealabilă, AAC evaluează informațiile furnizate în notificarea trimisă de organizație în conformitate cu ORA.GEN.130, Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, pentru a verifica respectarea cerințelor aplicabile. În cazul constatării oricărei neconformități, AAC:

1. informează organizația cu privire la neconformitate și solicită schimbări suplimentare; și

2. în cazul unor constatări de nivel 1 sau nivel 2, acționează în conformitate cu FE.ARA.GEN.350.

FE.ARA.GEN.350 Constatări și acțiuni corective – organizații

(a) AAC, în conformitate cu FE.ARA.GEN.300 litera (a), dispune de un sistem de analiză a constatărilor sub raportul semnificației lor în materie de siguranță.

(b) AAC emite o constatare de nivel 1 atunci când se constată orice neconformitate semnificativă cu cerințele aplicabile din Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei

aprobări sau ale unui certificat, care reduce nivelul de siguranță sau periclitează grav siguranța zborului.

Constatările de nivel 1 includ:

1. neacordarea accesului AAC la baza materială a organizației, după cum se prevede la ORA.GEN.140, Anexa nr.7 (Partea ORA) la Regulamentul privind personalul navigant, în timpul programului normal de lucru și după două solicitări scrise;

2. obținerea sau menținerea valabilității certificatului organizației prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

3. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului organizației; și

4. lipsa unui cadru de conducere responsabil.

(c) AAC emite o constatare de nivel 2 atunci când se detectează orice neconformitate cu cerințele aplicabile din Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, cu procedurile și manualele organizației sau cu condițiile unei aprobări sau ale unui certificat, care ar putea reduce nivelul de siguranță sau ar putea periclita siguranța zborului.

(d) Când se face o constatare în cursul supravegherii sau prin orice alte mijloace, AAC, fără a aduce atingere niciunei măsuri suplimentare impuse de Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, comunică în scris respectiva constatare organizației și solicită acțiuni corective pentru soluționarea neconformității (neconformităților) identificate. Atunci când este cazul, AAC informează statul în care este înmatriculată aeronava.

1. În cazul constatărilor de nivel 1, AAC ia măsuri imediate și adecvate pentru a interzice sau pentru a limita activitățile și, dacă este cazul, ia măsuri în vederea revocării certificatului sau a aprobării specifice sau în vederea limitării ori a suspendării sale complete sau parțiale, în funcție de amploarea constatării de nivel 1, până când organizația a întreprins cu succes acțiuni corective.

2. În cazul constatărilor de nivel 2, AAC:

(i) acordă organizației un termen pentru implementarea acțiunilor corective corespunzătoare naturii constatării, care, inițial, nu depășește în niciun caz trei luni. La finalul acestei perioade și în funcție de natura constatării, AAC poate prelungi perioada de trei luni sub rezerva existenței unui plan satisfăcător de acțiuni corective, aprobat de AAC; și

(ii) evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de organizație și, dacă evaluarea concluzionează că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea (neconformitățile), le acceptă.

3. În cazul în care o organizație nu depune un plan de acțiuni corective acceptabil sau nu execută acțiunile corective în termenul acceptat sau prelungit de AAC, constatarea se transformă în constatare de nivel 1 și se iau măsurile prevăzute la litera (d) punctul 1.

4. AAC ține evidența tuturor constatărilor pe care le-a făcut sau care i-au fost comunicate și, după caz, a măsurilor executorii pe care le-a aplicat, precum și a tuturor acțiunilor corective și a datei încheierii acțiunilor întreprinse în legătură cu constatările.

FE.ARA.GEN.355 Constatări și măsuri executorii – persoane

(a) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, AAC găsește dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care deține un certificat, o calificare eliberată în conformitate cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, AAC semnalează o constatare, o înregistrează și o comunică în scris titularului certificatului sau calificării.

(b) Când se semnalează o astfel de constatare, AAC efectuează o investigație. În cazul în care constatarea este confirmată, AAC:

1. limitează, suspendă sau revocă certificatul, calificarea, după caz, atunci când s-a identificat o problemă de siguranță; și

2. ia orice alte măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea neconformității.

(c) Dacă este cazul, AAC informează persoana sau organizația care a eliberat certificatul medical.

(d) Dacă, în cursul supravegherii sau prin alte mijloace, se găsesc dovezi care indică o neconformitate cu cerințele aplicabile din partea unei persoane care face obiectul cerințelor prevăzute în Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare și care nu deține un certificat, o calificare eliberată în conformitate cu Codul aerian, RAC-FE și normele de aplicare, AAC ia orice măsuri executorii necesare pentru a preveni menținerea acelei neconformități.

SUBPARTEA FE.FCL – CERINȚE SPECIFICE REFERITOARE LA CERTIFICAREA INGINERILOR NAVIGANȚI

SECȚIUNEA I – Generalități

FE.ARA.FCL.120 Evidenta documentelor

Pe lângă înregistrările impuse de FE.ARA.GEN.220 litera (a), AAC include în sistemul său de evidență rezultatele examenelor teoretice și ale evaluărilor competențelor inginerilor naviganți.

SECȚIUNEA II – Certificate și calificări

FE.ARA.FCL.200 Procedura de eliberare, revalidare sau reînnoire a unui certificat sau a unei calificări

(a) Eliberarea certificatelor și a calificărilor. AAC eliberează un certificat de echipaj de zbor și calificările asociate utilizând formularul prevăzut în appendicele nr.1 la Anexa nr.2 (Partea ARA) la RAC-FE.

Dacă un inginer navigant intenționează să zboare în afara teritoriului Republicii Moldova la bordul unei aeronave înmatriculate într-un stat-membru OACI, cu care Republica Moldova are încheiat un acord oficial privind cerințele similare de eliberare și validare automată a certificatelor, și în cazul:

(1) adoptării unor cerințe similare de eliberare a certificatelor;

(2) încheierii unui acord oficial de recunoaștere a procedurii de validare automate;

(3) menținerii unui sistem de supraveghere continuu cu scopul asigurării aplicării unor cerințe similare de eliberare a certificatelor;

(4) înregistrării acordului de OACI, în conformitate cu articolul 83 la Convenția privind aviația civilă internațională, AAC:

1. adaugă pe certificatul de echipaj de zbor, la punctul XIII, următoarea observație: „Prezentul certificat este validat automat conform Anexei OACI atașate la aceasta, utilizând formatul prevăzut la apendicele nr.8 la Anexa nr.7 (Partea ARA) la Regulamentul privind personalul navigant”; și

2. pune Anexa OACI la dispoziția inginerului navigant în format tipărit sau electronic.

(b) Eliberarea certificatelor de instructor și de examinator. AAC eliberează un certificat de instructor sau de examinator sub formă de:

1. atestare a privilegiilor relevante în certificatul de inginer navigant, conform apendicelui nr.1 la Anexa nr.2 (Partea ARA) la RAC-FE; sau

2. document separat, în forma și modul specificate de AAC.

(c) Înscrierea pe certificate se efectuează de AAC. Înainte de a autoriza în mod expres un examinator să revalideze sau să reînnoiască calificările sau certificatele, AAC elaborează proceduri adecvate.

FE.ARA.FCL.205 Monitorizarea examenilor

(a) AAC elaborează un program de supraveghere pentru a monitoriza comportamentul și performanța examenilor, ținând cont de:

1. numărul examenilor pe care i-a certificat; și

2. numărul examenilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul în care AAC își desfășoară sarcina de supraveghere.

(b) AAC păstrează o listă cu examenii pe care i-a certificat. Lista precizează privilegiile examenilor și este publicată și menținută la zi de AAC.

(c) AAC elaborează proceduri în vederea desemnării de examinatori pentru realizarea testelor de îndemânare.

FE.ARA.FCL.210 Informații pentru examinatori

(a) AAC poate furniza examenilor pe care i-a certificat și examenilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.

(b) Pentru a facilita difuzarea informațiilor primite de la autoritățile competente în conformitate cu litera (a) și accesul la aceste informații, AAC publică informațiile într-un format prevăzut de aceasta.

(c) AAC poate furniza examenilor pe care i-a certificat și examenilor certificați de alte autorități competente, care își exercită privilegiile pe teritoriul lor, criteriile de siguranță care trebuie respectate atunci când se desfășoară teste de îndemânare și verificări ale competenței într-o aeronavă.

FE.ARA.FCL.215 Perioada de valabilitate

(a) La eliberarea sau reînnoirea unei calificări sau a unui certificat, AAC prelungește perioada de valabilitate până la finalul lunii relevante.

(b) La revalidarea unei calificări, a unui certificat de instructor sau de examinator, AAC prelungește perioada de valabilitate a calificării sau a certificatului până la finalul lunii relevante.

(c) AAC indică data expirării pe certificat.

(d) AAC poate elabora proceduri pentru a permite exercitarea de privilegii de către titularul certificatului pentru o perioadă maximă de 8 săptămâni de la absolvirea examenului (examenelor) aplicabil(e) până la atestarea pe certificat.

FE.ARA.FCL.220 Procedura pentru reeliberarea unui certificat de inginer navigant

(a) AAC reeliberează un certificat oricând este necesar din motive administrative și:

1. după eliberarea inițială, revalidarea sau reînnoirea unei calificări sau autorizări asociată calificării sau după includerea oricărei modificări în certificatul de inginer navigant; sau

2. atunci când punctul XII din certificatul prevăzut în apendicele nr.1 la Anexa nr.2 (Partea ARA) la RAC-FE este completat și nu mai rămâne niciun spațiu liber.

(b) Numai calificările și certificatele valabile se transferă în documentul noului certificat.

FE.ARA.FCL.250 Limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor și a calificărilor

(a) AAC limitează, suspendă sau revocă, după caz, un FEL și calificările sau certificatele asociate în conformitate cu FE.ARA.GEN.355 în următoarele situații, dar fără a se limita la acestea:

1. obținerea FEL sau a calificării prin falsificarea documentelor doveditoare depuse;

2. falsificarea carnetului de zbor și a înregistrărilor din certificat;

3. titularul certificatului nu mai îndeplinește cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL);

4. exercitarea privilegiilor asociate unui certificat sau calificări sub influența alcoolului sau a drogurilor;

5. neconformitatea cu cerințele operaționale aplicabile;

6. dovada unor practici neregulamentare sau a utilizării frauduloase a certificatului; sau

7. performanțe inacceptabile în orice fază a atribuțiilor și responsabilităților care îi revin examinatorului de zbor.

(b) De asemenea, AAC poate limita, suspenda sau revoca un certificat sau o calificare în urma unei solicitări scrise a titularului certificatului.

(c) Toate testele de îndemânare, verificările competenței sau evaluările competenței desfășurate în timpul suspendării sau după revocarea unui certificat de examinator sunt nule.

SECȚIUNEA III – Examenele teoretice

FE.ARA.FCL.300 Proceduri de examinare

(a) AAC instituie mecanismele și procedurile necesare pentru a permite solicitanților să se supună unor examinări teoretice în conformitate cu cerințele aplicabile din Anexa nr.1 (Partea FE.FCL).

(b) În cazul FEL respectivele proceduri respectă toate condițiile de mai jos:

1. examenele se realizează în scris sau pe calculator.

2. întrebările de examen se selectează de AAC din Baza centrală europeană de întrebări (*European Central Question Bank – ECQB*) pe baza unei metode comune care permite acoperirea întregii programe la fiecare subiect. ECQB este o bază de date deținută de EASA, care conține întrebări cu variante multiple de răspuns;

(c) AAC informează solicitanții cu privire la limbile disponibile pentru examene.

(d) AAC instituie proceduri adecvate pentru a asigura integritatea examenelor.

(e) În cazul în care AAC constată că solicitantul nu respectă procedurile de examinare în timpul examenului, acest fapt se evaluează în vederea nepromovării solicitantului, fie la examenul la un singur subiect, fie la întregul examen.

(f) AAC le interzice solicitanților despre care se dovedește că au copiat să mai participe la un alt examen pentru o perioadă de cel puțin 12 luni de la data examenului în cursul căruia au fost prinși copiind.

Certificat de echipaj de zbor – inginer navigator

Certificatul de echipaj de zbor eliberat în conformitate cu Anexa nr.1 (Partea FE.FCL) trebuie să respecte următoarele specificații:

(a) Cuprinsul. Numărul elementului prezentat este tipărit întotdeauna în asocierie cu titlul elementului. Elementele I-XI sunt elemente „permanente”, iar elementele XII-XIV sunt elementele „variabile”, care pot apărea într-o parte separată sau detașabilă a formularului principal. Orice parte separată sau detașabilă este clar identificabilă ca parte a certificatului.

1. Elemente permanente:

(I) statul emitent al certificatului;

(II) titlul certificatului;

(III) numărul de serie al certificatului începând cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FE.FCL”, și un cod format din numere și/sau litere scris cu cifre arabe și caractere latine;

(IV) numele titularului;

(IVa) data nașterii;

(V) adresa titularului;

(VI) naționalitatea titularului;

(VII) semnătura titularului;

(VIII) AAC și, acolo unde este necesar, condițiile pe baza cărora a fost eliberat certificatul;

(IX) certificarea valabilității și autorizarea pentru privilegiile acordate;

(X) semnătura funcționarului care eliberează certificatul și data eliberării; și

(XI) sigiliul sau ștampila AAC.

2. Elemente variabile:

(XII) calificări de tip, certificate de instructor etc., cu datele de expirare, după caz.;

(XIII) observații: atestări speciale referitoare la limitări și atestări ale privilegiilor, inclusiv atestări ale competenței lingvistice, observații cu privire la validarea automată a certificatului și calificărilor din Anexa nr.2 la RAC-FE, atunci când sunt utilizate pentru transportul aerian comercial; și

(XIV) orice alte detalii solicitate de AAC (de exemplu, locul nașterii/locul de origine).

(b) Materialul. Hârtia sau alt material utilizat trebuie să împiedice sau să evidențieze clar orice modificări sau ștersături. Orice înregistrare sau ștergere în formular trebuie autorizată în mod clar de AAC.

(c) Limba. Certificatele se scriu în limba română și în limba engleză.

Copertă

Numele și sigla autorității competente [limba engleză și limba română] CERTIFICAT DE ECHIPAJ DE ZBOR [limba engleză și limba română] Eliberat în conformitate cu Partea FE.FCL Prezentul certificat este conform cu standardele OACI	Cerințe Dimensiunea fiecărei pagini este o optime de A4
--	---

Pagina 2

I	Statul emitent	Cerințe
III	Numărul certificatului	Numărul de serie al certificatului va începe întotdeauna cu codul de țară ONU al Republicii Moldova, urmat de „FE.FCL”
IV	Numele și prenumele titularului	
XIV	Data nașterii (vezi instrucțiunile)	Trebuie utilizat un format standard al datei, adică ziua/luna/anul scrise în întregime (de exemplu, 21/01/1995)
IVa	Locul nașterii	
V	Adresa titularului: strada, orașul, zona, codul poștal	
VI	Naționalitatea	
VII	Semnătura titularului	
VIII	Autoritatea competentă emitentă (de exemplu, prezenta FEL a fost eliberată pe baza unui FEL eliberate de (un stat membru OACI)	
X	Semnătura funcționarului care a eliberat-o și data	
XI	Sigiliul sau ștampila AAC	

Pagina 3

II	Titlurile certificatelor, data eliberării inițiale și codul țării	Abrevierile utilizate sunt aceleași cu cele utilizate în Partea FE.FCL [de exemplu, FEL.]. Trebuie utilizat un format standard al datei, adică ziua/luna/anul, scrise în întregime (de exemplu, 21/01/1995)
IX	Valabilitatea: Privilegiile certificatului se exercită numai dacă titularul deține un certificat medical valabil pentru privilegiul cerut. Titularul certificatului poartă asupra sa un document care conține o fotografie, în scopul identificării sale.	Acest document nu este specificat, însă atunci când se călătorește în afara Republicii Moldova este suficient un pașaport.
XII	Privilegii de radiotelefonie:	
XIII	Observații: Competență lingvistică: [limba (limbile)/nivelul/data de valabilitate]	Aici se introduc toate informațiile suplimentare necesare referitoare la certificat și privilegiile prevăzute de OACI Se includ atestarea (atestările) competenței lingvistice, nivelul și data de valabilitate.

Pagini suplimentare – Cerințe

Paginile adaptate suplimentare, care conțin tabele și care includ cel puțin următoarele informații:

- calificări, certificate, atestări și privilegii;
- data expirării calificărilor și a privilegiilor certificatului de examinator și de instructor;
- data testului sau a verificării;
- observații și restricții (limitări operaționale);
- câmpuri pentru numărul de certificat al examinatorului și/sau instructorului, după caz;
- abrevieri.

Aceste pagini suplimentare sunt destinate pentru a fi utilizate de AAC în mod expres.

Eliberarea inițială a calificărilor sau a certificatelor este înscrisă de AAC.

Revalidarea sau reînnoirea calificărilor sau a certificatelor poate fi introdusă de către AAC în mod expres.

Limitările operaționale se introduc la rubrica „Observații și restricții” în dreptul privilegiului restricționat corespunzător, de exemplu, test de îndemânare IR susținut cu un coinginer navigant, privilegii de instructaj restricționate la un tip de aeronavă.

Calificările care nu sunt validate pot fi eliminate din certificat.

Pagina 4

XII Calificări, certificate și privilegii Calificări de revalidat	
Tip	Observații și restricții
Instructori	
Examinatori	

Atestarea certificatului de calificare	Data testului de calificare	Valabil până la	Numărul certificatului de examinator	Semnătura inspectorului AAC

Abrevieri utilizate în prezentul certificat			
			De exemplu, FEL (certificat de inginer navigant), R/T (radiotelefonie), TRI(E) (instructor de tip), TRE(E) (examinator pentru calificare de tip) etc.